

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

**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)**

WARSZAWA 2017

Spis treści

Rozdział	Treść	Strona
1.	Cel i zakres opracowania	4
2.	Metodyka pozyskania informacji i danych liczbowych niezbędnych do opracowania KPW TSI PRM	5
	Etap I – Analityczno-rozpoznawczy (kontekst i obecna sytuacja)	7
3.	Sytuacja społeczna oraz ewaluowanie potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się w odniesieniu do mobilności	7
	3.1. Fakty i liczby dotyczące osób niepełnosprawnych	7
	3.2. Potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, związane z mobilnością	9
4.	Kontekst prawny (prawo międzynarodowe i krajowe)	15
5.	Wykaz majątku będącego w gestii zarządców infrastruktury, właścicieli dworców, zarządzających dworcami i właścicieli taboru przewozowego	26
	5.1. Wykaz majątku – pasażerska infrastruktura punktowa	27
	5.1.1. Informacje ogólne	27
	5.1.2. Perony	28
	5.1.3. Dworce kolejowe	36
	5.1.4. Mała architektura	39
	5.2. Wykaz majątku - pojazdy kolejowe	40
	5.2.1. Informacje ogólne	40
	5.2.2. Pasażerski tabor przewozowy	41
6.	Przepisy ruchowe dla stacji pasażerskich i taboru pasażerskiego	48
	6.1. Zagadnienia dotyczące przepisów ruchowych gwarantujących dostęp do infrastruktury pasażerskiej	48
	6.2. Zagadnienia dotyczące przepisów ruchowych gwarantujących dostęp do taboru przewozowego	49
7.	Podsumowanie	51
	Etap II - Strategiczny	54
8.	Priorytety i kryteria	54
9.	Zakres prac przewidzianych do realizacji do 2023 roku	60
10.	Środki techniczne, operacyjne i finansowanie	64
11.	Działania następcze i informacje zwrotne	78
12.	Podsumowanie	79
	Literatura	82
	Załączniki	
Załącznik 1	Słownik ważniejszych pojęć	86

Załącznik 2	Funkcjonalne i techniczne specyfikacje podsystemu infrastruktura i tabor wymienione w Decyzji 2008/164/WE oraz w Rozporządzeniu 1300/2014	94
Załącznik 3	Potrzeby zgłaszane przez osoby niepełnosprawne i ich organizacje, związane z mobilnością	95
Załącznik 4	Wytyczne dotyczące dostosowania przepisów krajowych do TSI PRM	97
Załącznik 5	Wzór ankiety dla zarządcy infrastruktury – dane o dworcach kolejowych	100
Załącznik 6	Wzór ankiety dla licencjonowanego przewoźnika – dane o taborze przewozowym	103
Załącznik 7	Wzór ankiety dla zarządcy infrastruktury – perony	105
Załącznik 8	Wzór ankiety dla zarządcy infrastruktury – stacje i przystanki	107
Załącznik 9	Wyciąg z przepisów kolejowych przewoźników pasażerskich w zakresie dostępu do taboru przewozowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się	109
Załącznik 10	Wytyczne w zakresie istniejących peronów	118
Załącznik 11	Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK do 2023 roku – projekty realizowane	121
Załącznik 12	Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK do 2023 roku – projekty przewidziane do realizacji	123
Załącznik 13	Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW objętych KPK do 2023 roku	127
Załącznik 14	Lista projektów RPO objętych KPK do 2023 roku	128
Załącznik 15	Lista projektów krajowych objętych KPK do 2023 roku	132

1. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest wykonanie Krajowego Planu Wdrażania TSI PRM (KPW TSI PRM), którego intencją jest stopniowe likwidowanie istniejących barier w zakresie dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Zadanie zrealizowano w dwóch etapach, poprzedzonych opisem zastosowanej metodyki, tj.:

- Etapie I – Analityczno – rozpoznawczym, w którym przedstawiono ogólny zarys sytuacji w zakresie dostępności osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się do transportu kolejowego w Polsce, w oparciu o fakty i liczby, w kontekście potrzeb tych osób w zakresie mobilności, uwarunkowań prawnych i posiadanego majątku (stacje, tabor przewozowy, przepisy ruchowe). Wynikiem przeprowadzonych analiz była identyfikacja występujących barier związanych z infrastrukturą, tarem przewozowym, a także ocena obowiązującego prawa.
- Etapie II – Strategicznym, związanym z sukcesywnym likwidowaniem występujących barier dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ta część opracowania zawiera zasady ustalania priorytetów, omawia kryteria, zgodnie z którymi poszczególne podsystemy są uwzględniane w planie, informuje o realizowanej i planowanej modernizacji lub odnowieniu stacji i kolejowego taboru przewozowego, planowanych nakładach finansowych oraz zasadach aktualizacji KPW.

Zakres merytoryczny poszczególnych etapów został zawarty w szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia, który stanowił załącznik do umowy na wykonanie opracowania.

Integralnym elementem Krajowego Planu Wdrażania TSI PRM jest określony zakres i harmonogram wymaganych działań mających na celu wdrożenie TSI PRM, zgodnie z zasadą określoną w art. 8 ust. 2 Rozporządzenia Komisji 1300/2014 mówiącą o tym, że poszczególne państwa członkowskie decydują o zakresie i tempie realizacji krajowych planów wdrażania. Jednocześnie wybrane części opracowania zobrazowano stosowną grafiką.

2. Metodyka pozyskania informacji i danych liczbowych niezbędnych do opracowania KPW TSI PRM

Danymi źródłowymi do opracowania KPW TSI PRM były:

- przepisy prawa krajowego;
- przepisy prawa międzynarodowego (unijnego);
- informacje o projektach inwestycyjnych obecnie realizowanych i planowanych w zakresie infrastruktury i taboru przewozowego z dokumentów strategicznych;
- informacje pozyskane od zarządców infrastruktury i licencjonowanych przewoźników pasażerskich (ankiety, wywiady, zestawienia, opracowania) w zakresie danych technicznych obiektów, urządzeń i taboru;
- dane statystyczne GUS dotyczące sytuacji społecznej w zakresie ewoluowania potrzeb w zakresie mobilności i upośledzenia ruchowego (zestawienia, opracowania).

W odniesieniu do pozyskania niezbędnych informacji przy opracowaniu dokumentu, zostały wykorzystane wieloletnie kontakty zarówno z osobami niepełnosprawnymi, jak i ich organizacjami. Dotyczy to przede wszystkim: stowarzyszenia „Integracja”, Polskiego Związku Niewidomych, Polskiego Związku Głuchych. Uczestnictwo w ubiegłych latach autorów niniejszego opracowania m.in. w Zespole ds. osób niepełnosprawnych przy prezesie UTK (obecnie Rada Ekspertów ds. osób o ograniczonej możliwości poruszania się przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego), jak również udział tych środowisk w licznych opracowaniach z zakresu dostępności oraz konferencjach¹, pozwoliły na wnikliwą ocenę ewaluowania potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się i umieszczenie stosownych zapisów w KPW TSI PRM.

¹ Ostatnia z nich pt. „Dostępność kolejowych obiektów obsługi podróżnych”, była zorganizowana przez UTK, odbyła się 20 czerwca 2017 r. Poprzez wypowiedzi m.in.: Piotra Pawłowskiego – Przewodniczącego Rady Ekspertów ds. osób o ograniczonej możliwości poruszania się przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego, założyciela i Prezesa Stowarzyszenia „Integracja” oraz Wiceprezesa Koalicji na Rzecz Osób z Niepełnosprawnością; Anny Woźniak-Szymańskiej – Prezesa Polskiego Związku Niewidomych, Prezesa Koalicji na Rzecz Osób z Niepełnosprawnością, prof. dr hab. Bogdana Szczepankowskiego - surdopedagoga i logopedy, eksperta języka migowego, współtwórcy polskiego systemu językowo – migowego, wieloletniego nauczyciela niesłyszącej młodzieży, zweryfikowano i uzupełniono treści dotyczące tej grupy podróżnych, zawarte w KPW TSI PRM.

W odniesieniu do hipotez badawczych skorzystano z następujących założeń, zakładając że:

- jest możliwa ocena zakresu wdrażania wymagań TSI PRM na obiektach punktowej infrastruktury kolejowej i taboru pasażerskiego w Polsce, na podstawie informacji o stanie obecnym tych obiektów, pojazdów i wyposażenia w urządzenia ułatwiające dostęp osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej możliwości poruszania się oraz na podstawie danych o realizowanych i planowanych inwestycjach,
- mogą występować bariery prawne i sprzeczności prawa krajowego z TSI PRM,
- możliwe jest określenie zakresu i harmonogramu wymaganych działań mających na celu wdrożenie TSI PRM oraz innych środków operacyjnych w celu ograniczenia występujących barier ograniczających dostępność.

Podczas gromadzenia niezbędnych informacji i danych liczbowych wykorzystano następujące metody, techniki i narzędzia badawcze:

- badanie ankietowe (ankieta w formie elektronicznej) – technika badań sondażowych (wzory ankiet zamieszczono w załącznikach 5 – 8 do niniejszego opracowania),
- analiza danych zastanych – na podstawie np. dokumentów rządowych i unijnych,
- desk research – badania polegające na analizie danych wtórnych, które zostały wcześniej zgromadzone i przetworzone przez np. instytucje publiczne (GUS).

W trakcie analizy i oceny zgromadzonych informacji i danych liczbowych zostały wykorzystane następujące metody, techniki i narzędzia badawcze:

- eksploracyjna analiza danych (EDA) – z wykorzystaniem analizy ilościowej i jakościowej danych,
- statystyka opisowa – pozwala określić parametry ze zbioru dostępnych danych,
- estymacja – oszacowanie parametrów, z wykorzystaniem istniejących danych.

Etap I Analityczno-rozpoznawczy

Kontekst i obecna sytuacja

3. Sytuacja społeczna oraz ewaluowanie potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się w odniesieniu do mobilności

3.1. Fakty i liczby dotyczące osób niepełnosprawnych

Informacje z tego zakresu dla potrzeb niniejszego opracowania zaczerpnięto z najnowszego opracowania GUS². Opracowanie to powstało w ramach Europejskiego Ankietowego Badania Zdrowia (EHIS)³. Zostało wykonane według zaleceń Eurostatu, dotyczących zakresu tematycznego oraz zastosowanych narzędzi badawczych, zgodnie z prawem wspólnotowym⁴.

Jak stwierdzono w dokumencie GUS, niepełnosprawność jest jednym z najważniejszych aspektów stanu zdrowia. Ten problem staje się niezwykle istotny, gdyż żyjemy coraz dłużej. Nie trzeba udowadniać, że dłuższe życie nieuchronnie wiąże się z pogorszeniem sprawności zarówno fizycznej, jak i psychicznej. Oczywiście problem niepełnosprawności nie dotyczy tylko osób starszych. Może on wystąpić także wśród osób bardzo młodych, a nawet dzieci, wskutek wad wrodzonych, chorób przewlekłych, wypadków czy urazów. Bez względu na przyczyny niepełnosprawności jest ona poważnym problemem społecznym.

Według wykorzystanej w badaniach metodyki Eurostat, w Polsce pod koniec 2014 r. żyło blisko 7,7 mln osób niepełnosprawnych, czyli takich osób, które twierdziły, iż z powodu problemów zdrowotnych miały ograniczoną zdolność wykonywania różnych czynności w trakcie codziennego życia (uwzględniono poważne i mniej poważne ograniczenia). Częstość występowania niepełnosprawności biologicznej⁵ rośnie wraz z wiekiem, gwałtownie po ukończeniu 50 roku życia. Według kryteriów unijnych wśród pięćdziesięciolatek, co czwar-

² Stan zdrowia ludności Polski w 2014 roku. GUS. Warszawa 2016 rok.

³ Podstawą prawną badania EHIS w Polsce była ustawa z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. 1995 Nr 88, poz. 439 z późn. zm.) oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 sierpnia 2013 r. w sprawie programu badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2014 (Dz. U. 2013 poz. 1159).

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1338/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie statystyk Wspólnoty w zakresie zdrowia publicznego oraz zdrowia i bezpieczeństwa w pracy oraz Rozporządzenie Komisji (UE) nr 141/2013 z dnia 19 lutego 2013 r. w sprawie wykonania Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1338/2008 w sprawie statystyk Wspólnoty w zakresie zdrowia publicznego oraz zdrowia i bezpieczeństwa w pracy w odniesieniu do statystyk na podstawie europejskiego ankietowego badania zdrowia (EHIS).

⁵ Niepełnosprawność biologiczna to subiektywna deklaracja osoby, że ma ograniczoną zdolność wykonywania określonych czynności.

ta osoba została zaliczona do grupy osób niepełnosprawnych, a wśród siedemdziesięciolatków blisko 3/5 tej zbiorowości.

Wyniki przeprowadzonych badań pokazują, że pod koniec 2014 r. prawne orzeczenie o niepełnosprawności⁶ lub równoważne posiadało ponad 3,8 mln mieszkańców Polski, z tego prawie 194 tys. dzieci wieku 0-15 lat i ponad 3 607 tys. osób dorosłych (w wieku 16 lat i więcej).

W tabeli 1 pokazano liczbę osób posiadających określone rodzaje niepełnosprawności. Należy przy tym podkreślić, że wiele osób cierpi jednocześnie na kilka rodzajów niepełnosprawności. Stąd też suma osób z poszczególnych niepełnosprawności wskazanych w tej tabeli nie wskazuje na liczbę osób niepełnosprawnych w Polsce.

Tabela 1

**Osoby niepełnosprawne w wieku 15 lat i więcej wg kryterium UE
oraz występujących grup schorzeń^{*)}**

Grupy schorzeń	Liczba osób [tys. osób]
Uszkodzenia i choroby narządu ruchu	3989,5
Uszkodzenia i choroby narządu wzroku	2403,7
Uszkodzenia i choroby narządu słuchu	1127,0 (w tym ponad 470 tys. osób niesłyszących)
Schorzenia układu krążenia	3280,3
Schorzenia psychiczne	614,4
Upośledzenia umysłowe	240,7
Inne schorzenia	2175,2

*) Opracowanie własne na podstawie tabeli VII/8 opracowania GUS z 2016 roku

Z przytoczonych danych wynika, że najliczniejszą grupą w Polsce są osoby niepełnosprawne, u których przyczyną niepełnosprawności są uszkodzenia i choroby narządu ruchu, jak również schorzenia układu krążenia. W następnej kolejności znaczącą populacją wśród osób niepełnosprawnych są osoby z uszkodzeniami i chorobami narządu wzroku (osoby niewidome i słabowidzące), a także osoby z uszkodzeniami i chorobami narządu słuchu. Wielkość populacji tych osób wymaga od infrastruktury transportowej i środków przewozowych

⁶ Jak podano w opracowaniu GUS (²) „system orzekania o niepełnosprawności osób w Polsce jest zawiły i mało czytelny. Obowiązujące przepisy prawne, w zależności od tego, kiedy się ukazały, używają różnego nazewnictwa w stosunku do tych samych osób niepełnosprawnych. Niepełnosprawność była i jest orzekana przez różne instytucje i dla różnych celów. Ponadto wydane orzeczenia o niepełnosprawności nie są względem siebie równorzędne. Czasem elementy zawarte w posiadanym orzeczeniu nie są wystarczające dla uzyskania ulg i świadczeń, o które osoba niepełnosprawna chce wystąpić i musi ona poddać się badaniom wymagany przez inny organ orzekający. Ten dualizm orzecznictwa powoduje brak podstaw do rzetelnej i wiarygodnej informacji o tym, ile osób w Polsce faktycznie posiada prawne orzeczenie o niepełnosprawności”.

odpowiedniego dostosowania, w celu zapewnienia dostępności transportu kolejowego dla tej grupy podróżnych.

Polska od wielu lat plasuje się w pierwszej trzydziestce krajów demograficznie starych na świecie. W 1967 roku przekroczyła próg starości demograficznej, a próg zaawansowanej starości demograficznej – już w 1980 roku. W latach 1990-2005 udział ludności w wieku 65 lat i więcej wzrósł z 10,1% do 13,2%, a w wieku 60 lat i więcej z 14,8% do 17,1% w ogólnej strukturze społecznej. W 2016 roku było w Polsce ok. 7,2 mln osób w wieku poprodukcyjnym. Z prognoz demograficznych GUS⁷ [55] wynika, że liczba osób w wieku emerytalnym zwiększy się w roku 2030 do 9,3 mln osób, w roku 2040 do 13,9 mln osób, a w roku 2050 osiągnie 16,4 mln osób.

Warto także zwrócić uwagę na zachowania komunikacyjne ludności Polski. Działania związane ze zrównoważonym rozwojem transportu prowadzą do zmiany zachowań komunikacyjnych. Polegają one na zmniejszeniu popytu na podróże realizowane transportem indywidualnym (samochodami osobowymi), a zwiększenie udziału podróży odbywanych środkami transportu publicznego. Z uwagi na systematycznie rosnącą wielkość populacji osób starszych, rosną wymagania zarówno w zakresie dostępności infrastruktury, jak i taboru przewozowego. Dotyczy to każdej gałęzi transportu, w tym kolei, której rola (z uwagi na ekologię i niskoemisyjność zanieczyszczeń np. CO₂) systematycznie wzrasta. Odnosi się to zarówno do przewozów miejskich i aglomeracyjnych, jak i regionalnych oraz międzywojewódzkich. Realizacja inwestycji związanych z transportem szynowym wpłynie na zwiększenie dostępności rynków pracy, nauki i usług dla całego społeczeństwa oraz miejsc wypoczynku i rehabilitacji dla osób niepełnosprawnych.

3.2. Potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, związane z mobilnością

Z punktu widzenia transportu kolejowego istotna jest dostępność transportowa, na którą składa się tzw. dostępność wewnętrzna i zewnętrzna. Dostępność wewnętrzna jest związana z możliwością swobodnego poruszania się w miejscach węzłowych sieci transportowej. Dostępność zewnętrzna dotyczy możliwości przemieszczania się po tej sieci. Dostępność transportowa jest zatem stopniem łatwości, z jakim można dostać się do określonego miejsca dzięki istnieniu sieci infrastruktury, odpowiednich środków przewozowych i świad-

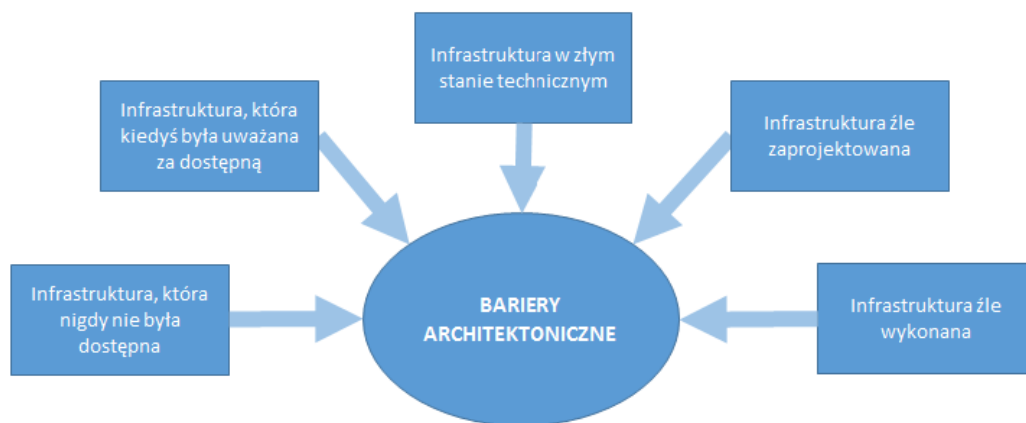
⁷ Opracowano na podstawie *Prognozy ludności na lata 2014-2050 – Polska, GUS*.

czonych usług transportowych. Określony obszar jest tym bardziej dostępny, im więcej jest w nim punktów, do których można dotrzeć bez jakichkolwiek utrudnień, wysiłku, a przy tym szybko i tanio [25]. A zatem dostępność przestrzeni związanej z szeroko rozumianym transportem kolejowym jest jednym z bardzo istotnych zagadnień, mających decydujący wpływ na mobilność osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Jest ona nierozdzielnie związana z uwzględnianiem reguł projektowania uniwersalnego.

Jednocześnie planowanie dostępności to proces, w którym od samego początku należy uwzględniać potrzeby możliwie szerokiej grupy późniejszych użytkowników. Należy przy tym pamiętać, że udogodnienia, tworzone z myślą o osobach niepełnosprawnych, mają wpływ na ułatwioną dostępność dla wszystkich podróżnych. Dlatego też dostosowywanie istniejących przestrzeni nigdy nie pozwoli na osiągnięcie tak wysokiego stopnia dostępności, jak w przypadku obiektów nowych, w odniesieniu do których była ona uwzględniana już na etapie projektowania [26, 42, 43, 45].

Czynniki wpływające na istnienie w przestrzeni publicznej barier architektonicznych przedstawiono na rysunku 1.

Główne potrzeby i utrudnienia napotymane przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się zamieszczono w tabeli 2, natomiast potrzeby zgłaszane przez te osoby i ich organizacje, związane z mobilnością i dostępnością szeroko rozumianego transportu kolejowego, zamieszczono w załączniku 3.



Rys. 1. Klasyfikacja barier architektonicznych [46]

Tabela 2**Podstawowe potrzeby i utrudnienia osób niepełnosprawnych związane z mobilnością**

Grupy osób niepełnosprawnych	Potrzeby	Utrudnienia
<i>Osoby przemieszczające się na wózkach inwalidzkich</i>	<ul style="list-style-type: none">• alternatywne w stosunku do schodów metody pokonywania różnic wysokości• odpowiednia szerokość przestrzeni komunikacyjnych• odpowiednie parametry elementów wyposażenia, np. wysokość blatów kas biletowych• specjalnie dostosowane pomieszczeń, np. toalety• drzwi automatyczne• możliwość samodzielnego przemieszczenia się do taboru przewozowego• wyznaczenie przestrzeni dla wózka na czas jazdy	<ul style="list-style-type: none">• nierówna lub śliska nawierzchnia• chaotyczny sposób rozmieszczenia elementów wyposażenia• wysokie progi, krawężniki• zbyt wąskie przestrzenie komunikacyjne, drzwi• brak wind, pochylni, podnośników przyschodowych itp.• zbyt ciężko otwierające się drzwi• zbyt wysoko umieszczone elementy wyposażenia• brak urządzeń na styku peron-wagon umożliwiających wejście lub wyjście z pociągu – rysunek 2b• brak dostosowania taboru przewozowego – rysunek 2a• brak dopasowania taboru przewozowego do infrastruktury peronowej – rysunek 2c i 2d
<i>Osoby z niepełnosprawnościami ruchu, nie korzystające z wózków inwalidzkich, czasowo niepełnosprawne, kobiety w ciąży, a także inne osoby, które mogą mieć problemy z przemieszczaniem się</i>	<ul style="list-style-type: none">• odpowiednia szerokość przestrzeni komunikacyjnych• wyznaczone miejsca do odpoczynku w przestrzeniach wymagających pokonywania znaczących dystansów• poręcze przy schodach, pochylniach itp.• poręcze przy muszli ustępowej ułatwiające siadanie i wstawanie• krzesła i ławki, z podłokietnikami• urządzenia ułatwiające przemieszczanie się, np. ruchome chodniki• drzwi automatyczne	<ul style="list-style-type: none">• nierówna lub śliska nawierzchnia• brak poręczy przy schodach, pochylniach, windach wagonowych• krzesła, ławki bez podłokietników i oparc• trudne do uchwycenia klamki, np. w formie kuli• poręcze o zbyt dużej średnicy• zbyt wąskie przestrzenie komunikacyjne, np. korytarze w wagonach• brak wind• zbyt ciężko otwierające się drzwi• niskie perony, przy których zatrzymuje się wysokopodłogowy tabor przewozowy – rysunek 2d• wysokie perony, przy których zatrzymuje się niskopodłogowy tabor przewozowy – rysunek 2c
<i>Osoby głuche i osoby z różnymi dysfunkcjami słuchu, osoby głuchonieme</i>	<ul style="list-style-type: none">• stosowanie urządzeń wspomagających słyszenie, np. pętle indukcyjne• stosowanie informacji, komunikatów i oznaczeń tekstowych, np. wyświetlacze panelowe, piktogramy, plansze itp.• odpowiednie oświetlenie twarzy pracownika kasy biletowej i innych rozmówców, co umożliwia czytanie z ruchu ust• zapewnienie personelu ze znajomością języka migowego, w szczególności w kasach i centrach obsługi podróży lub tłumaczenia języka	<ul style="list-style-type: none">• zła akustyka pomieszczeń dworcowych potęgująca hałas i pogłos• brak informacji wizualnej• złe oświetlenie i niewłaściwe umieszczenie informacji tekstowych lub piktogramów• brak możliwości porozumiewania się za pośrednictwem języka migowego lub nowoczesnych systemów wykorzystania internetowego tłumacza języka migowego• brak pętli indukcyjnych w kasach biletowych

Grupy osób niepełnosprawnych	Potrzeby	Utrudnienia
	<p>migowego on-line (dostęp na 12 dworcach [49])</p> <ul style="list-style-type: none"> • automaty telefoniczne z możliwością rozmów tekstowych 	
<i>Osoby niewidome i słabowidzące</i>	<ul style="list-style-type: none"> • oznaczenia w alfabecie Braille’a i inne oznaczenia dotykowe, np. informacje na poręczach, numery miejsc i inne informacje w wagonach, informacje na biletach • ścieżki dotykowe, pola uwagi i dotykowe pasy ostrzegawcze • mapy dotykowe (tyflograficzne) dworców kolejowych • informacja megafonowa • możliwość korzystania z komputera wyposażonego w oprogramowanie czytające, w odniesieniu do rjp i innych informacji ważnych dla podróżnych 	<ul style="list-style-type: none"> • brak zapewnienia odpowiedniej skrajni (np. ukośne konstrukcje schodów trudne do wykrycia przy pomocy białej laski) • wygradzenia przy kasach ukierunkowujące kolejkę • brak informacji w alfabecie Braille’a • brak ścieżek dotykowych, pól uwagi i dotykowych pasów ostrzegawczych • występowanie różnych rozwiązań elementów dotykowych (część oznaczeń powstała przed ich ujednoczeniem) • brak oznakowania pierwszego i ostatniego stopnia schodów • brak jednolitych rozwiązań map dotykowych (tyflograficznych) stacji i przystanków kolejowych • brak kontrastów • oślepiające, zbyt słabe lub nierównomierne oświetlenie • wykorzystywanie w przestrzeni dworców materiałów o bardzo dużym połysku
<i>Osoby niskiego wzrostu oraz dzieci</i>	<ul style="list-style-type: none"> • muszle ustępowe, pisuary, umywalki, dostosowane do wzrostu niskich osób • niżej umieszczone włączniki światła, przyciski do otwierania drzwi w wagonach itp. • urządzenia wspomagające wsiadanie, wysiadanie z pociągu 	<ul style="list-style-type: none"> • zbyt wysoko umieszczone elementy wyposażenia, np. włączniki światła, blaty przy okienkach kasowych itp. • niskie perony przy których zatrzymuje się wysokopodłogowy tabor przewoźowy • duży odstęp pomiędzy krawędzią peronu a krawędzią drzwiową podłogi wagonu
<i>Osoby dużego wzrostu</i>	<ul style="list-style-type: none"> • odpowiednio umieszczone poręcze i uchwyty w taborze przewoźowym • wyżej umieszczone przyciski do otwierania drzwi w taborze przewoźowym 	<ul style="list-style-type: none"> • zbyt nisko umieszczone znaki, reklamy, części konstrukcji w przestrzeniach komunikacyjnych • nieprawidłowe rozwiązania przestrzeni w wagonach piętrowych
<i>Osoby starsze</i>	<p>W przypadku tej grupy osób mogą występować różne niepełnosprawności sprzężone, obejmujące jednocześnie np. dysfunkcje ruchu, wzroku oraz słuchu. Stąd potrzeby i utrudnienia, jakie będzie napotykała ta kategoria podróżnych, będzie w różnym stopniu łączyć się z przedstawionymi powyżej</p>	<p>W indywidualnych przypadkach występują różne utrudnienia wymienione powyżej</p>

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem części danych z opracowania [42]

Problemy z poruszaniem się na dworcu kolejowym i uzyskanie potrzebnych informacji mogą mieć podróżni nie znający języka polskiego. Z tego względu, ważne informacje podawane na dworcu i w pociągu powinny być przekazywane w języku angielskim.

Warto zauważyć, że działanie kolei w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się jest kontrolowane przez UTK. Należy podkreślić, że do głównych nieprawidłowości dotyczących działalności przewoźników, stwierdzanych podczas kontroli przeprowadzonych przez Urząd w 2016 roku, zalicza się:

- niesprawność urządzeń przeznaczonych do obsługi osób niepełnosprawnych, takich jak platformy dla wózków czy podnośniki [27],
- brak znajomości procedur obsługi tych urządzeń oraz procedur dotyczących obsługi osób niepełnosprawnych przez pracowników drużyn konduktorskich [27],
- użytkowanie pojazdów nieprzystosowanych do przejazdu osób niepełnosprawnych [29],
- braki w wyposażeniu pojazdów, które negatywnie wpływają na jakość podróży pasażerów niepełnosprawnych [27],
- utrudniony dostęp do stacji kolejowych i poruszania się po ich terenie oraz brak integracji kolei z innymi środkami transportu [29],
- brak lub nieaktualna informacja pasażerska, w tym ta, która powinna być dostępna w najbardziej odpowiedniej formie dla osób z dysfunkcjami wzroku lub słuchu [27],
- nie udzielenie przez pracowników drużyn konduktorskich niezbędnej pomocy osobom niepełnosprawnym podczas wsiadania do pociągu, w trakcie podróży oraz podczas opuszczania pokładu pociągu, przesiadki czy bezpiecznego opuszczenia terenu stacji [27, 29].

a) za wąskie drzwi wagonu



Źródło: [50]

c) podłoga wagonu poniżej poziomu peronu

b) brak urządzeń wspomagających wsiadanie



Źródło: [51]

d) podłoga wagonu powyżej poziomu peronu



Fot. Łukasz Kamita



Źródło: dziennikwschodni.pl

Rys. 2. Przykłady braku dostępności będącej wynikiem niedostosowania infrastruktury i taboru przewozowego

Przepisy Rozporządzenia 1371/2007 [13] dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, a więc aktu kluczowego z punktu widzenia ochrony pasażerów, wprowadzają obowiązek zgłoszenia potrzeby pomocy osobie niepełnosprawnej na 48 godzin przed rozpoczęciem podróży. Jednak bardzo często osoby niepełnosprawne nie są w stanie z takim wyprzedzeniem zaplanować podróży, natomiast jej zgłoszenie w terminie krótszym, nie zawsze daje gwarancji uzyskania pomocy [29].

Likwidacja barier architektonicznych występujących na obiektach kolejowych sprowadza się do projektowania uniwersalnego, a więc takiego, aby były one dostępne dla wszystkich ludzi, w największym możliwym stopniu, bez potrzeby adaptacji.

W świetle zasadniczych wymagań TSI PRM, funkcjonalne i techniczne specyfikacje podsystemu „Infrastruktura” związane z dostępnością dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, dotyczą następujących parametrów:

- parkingi dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
- trasy pozbawione przeszkód,
- drzwi i wejścia,
- posadzki,
- sygnalizacja przeszkód przezroczystych,
- toalety i stanowiska przewijania dzieci,
- meble i urządzenia wolno stojące,
- kasy i automaty biletowe, punkty informacyjne i punkty obsługi klienta,

-
- oświetlenie,
 - informacje wizualne: drogowskazy, piktogramy, informacja drukowana lub dynamiczna,
 - informacje mówione,
 - szerokości peronów i krawędzie peronów,
 - koniec peronu,
 - urządzenia wspomagające wsiadanie, znajdujące się na peronach,
 - jednopoziomowe przejścia przez tory.

W odniesieniu do wymagań funkcjonalnych i technicznych podsystemu „Tabor” specyfikacje związane z dostępnością dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, dotyczą następujących parametrów:

- siedzenia,
- miejsca na wózki inwalidzkie,
- drzwi wewnętrzne i zewnętrzne,
- oświetlenie,
- toalety,
- przejścia,
- informacji dla pasażerów,
- zmiany wysokości,
- poręcze,
- przedziały do spania dostępne dla osób na wózkach inwalidzkich,
- położenie stopnia przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego,
- urządzenia wspomagające wsiadanie.

4. Kontekst prawny (prawo międzynarodowe i krajowe)

Jednym z celów wspólnej polityki transportowej, w kontekście prawa UE w dziedzinie transportu kolejowego, jest utworzenie jednolitego rynku przewozów kolejowych. Aby taki stan był możliwy do osiągnięcia, należy w pierwszej kolejności usystematyzować i zharmonizować prawo wewnętrzne państw członkowskich tak, aby było ono spójne z prawem unijnym. Rozporządzenia i decyzje Komisji Europejskiej, w przeciwieństwie do dyrektyw, obowiązują bezpośrednio i nie muszą być konieczne transponowane do prawa krajowego. Wystarczy bowiem uchylene niezgodnych z nimi przepisów.

Warto także zaznaczyć, że w okresie przejściowym, a więc do 31 maja 2021 roku TSI dopuszczają stosowanie składników interoperacyjności nieposiadających deklaracji WE, dopuszczonych do eksploatacji wg przepisów krajowych.

Analiza aktualnego stanu prawnego została przeprowadzona na podstawie dokumentów prawnych (ustawy, rozporządzenia itp.) zawartych w Dzienniku Ustaw oraz Dzienniku Urzędowym UE, jak również dokumentów wydawanych przez Agencję Kolejową UE (ERA). Wyniki oceny poszczególnych aktów prawnych zawarto w tabeli 3.

Tabela 3

Identyfikacja w zakresie kompatybilności prawa międzynarodowego i krajowego z zapisami zawartymi w Rozporządzeniu 1300/2014

Lp.	Nazwa aktu prawnego	Występujące bariery prawne lub sprzeczności z Rozporządzeniem 1300/2014	Uwagi
1	Uchwała nr 144/2016 Rady Ministrów z dnia 23 listopada 2016 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku	Brak barier prawnych lub sprzeczności	W celu 3 – Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych zawarto zapis: zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, z uwzględnieniem uregulowań wskazanych w Rozporządzeniu 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.
2	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)	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Ważne zapisy aktu prawnego, które wzbogacają KPW TSI PRM: - każdy dworzec do 31.12.2017 r. ma dysponować na piśmie strategią dostępu do infrastruktury pasażerskiej, - każdy przewoźnik do 31.12.2017 r. ma dysponować na piśmie strategią dostępu do taboru przewozowego w okresie jego pracy, - wdrożenie powyższych dokumentów poprzez przekazanie odpowiednich informacji personelowi, procedury i szkolenie, - pomoc osobom niepełnosprawnym przez personel; usługa powinna być systematycznie rozszerzana tak, aby do 2020 roku dotyczyła 25%, a do 2024 roku była dostępna co najmniej na 50% czynnych dworców kolejowych, - W rozkładzie jazdy 2019/2020 możliwości przejazdu podróżnych na wózkach inwalidzkich powinna osiągnąć co najmniej 50% pociągów, natomiast w 2024 roku operatorzy uruchamiający pociągi służby publicznej powinni zapewnić ich 100% dostępność dla osób niepełnosprawnych.
3	Dyrektywa Parlamentu		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady

Lp.	Nazwa aktu prawnego	Występujące bariery prawne lub sprzeczności z Rozporządzeniem 1300/2014	Uwagi
	Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. U. L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.)	Brak barier prawnych lub sprzeczności	2008/57/WE została wdrożona poprzez Ustawę o transporcie kolejowym, a także Rozporządzenie MTBiGM z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2012, poz. 492 z późn. zm.).
4	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku 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 z 12.12.2014, str.110)	_____	Definiując w pkt. 2.1.1. zakres związany z podsystemem „Infrastruktura” zapisano w rozporządzeniu: „ <i>Niniejsza TSI ma zastosowanie do wszystkich stref publicznych stacji przeznaczonych do transportu pasażerów, które są kontrolowane przez przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury lub zarządcę stacji. Powyższe obejmuje dostarczanie informacji, zakup biletu, jego kasowanie, w razie potrzeby, oraz możliwość czekania na pociąg.</i> ” Szczególnie ważną zmianą w definicji dworca kolejowego jest rozszerzenie obszaru, na którym może on się znajdować. Dworzec nie musi już leżeć na obszarze kolejowym. Jedynym warunkiem jest jego lokalizacja przy linii kolejowej. Kolejowe obiekty obsługi podróży (tj. dworce, przystanki i zintegrowane węzły przesiadkowe) posiadają zazwyczaj nieuregulowany lub rozdrobniony stan prawny nieruchomości, na których się znajdują. Dlatego stosowanie przepisów TSI PRM powinno być rozszerzone do rzeczywistych obszarów funkcjonowania kolejowych obiektów obsługi podróży, bez względu na stan własności. Wynika to również stąd, że w świetle ustawy o transporcie kolejowym zarządcą niektórych elementów infrastruktury, do których może odnosić się TSI PRM, może być zupełnie inny podmiot, nie będący „przedsiębiorstwem kolejowym”.
5	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. U. L 356 z 12.12.2014, str. 1)	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Wszelkie wymagania dotyczące podsystemu „Infrastruktura” w zakresie dostępu osób o ograniczonej możliwości poruszania się do systemu kolei zostały przedstawione w TSI PRM „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”, a więc w Rozporządzeniu 1300/2014.
6	Rozporządzenie (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące praw i obowiązków w ruchu kolejowym (Dz. U. L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.)	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Ułatwiony dostęp osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej do usług transportu kolejowego ma być zapewniony przez m.in.: - możliwość rezerwacji miejsca oraz kupna biletów bez dodatkowej opłaty, - udzielanie przez odpowiedzialne podmioty informacji o dostępności przewozów kolejowych oraz warunkach podróży, - dostępność stacji, peronów, taboru i innych

Lp.	Nazwa aktu prawnego	Występujące bariery prawne lub sprzeczności z Rozporządzeniem 1300/2014	Uwagi
			pomieszczeń dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, - udzielanie pomocy podczas wsiadania, wysiadania i przesiadania na stacjach kolejowych oraz w pociągu. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dn. 20.11.2014 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. 2014 poz. 1680) zarząd przedsiębiorstwa kolejowego lub zarząd innego właściciela infrastruktury kolejowej ma obowiązek uzyskać certyfikaty dla zmodernizowanych dworców do dn. 03.12.2019 r.
6a	Komunikat Komisji pt. „Wytyczne interpretacyjne do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym”, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 4.7.2015	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Rozporządzenie zezwala państwom członkowskim na zwolnienie usług krajowych, w tym usług dalekobieżnych, z większości przepisów rozporządzenia na czas ograniczony (5 lat, z możliwością dwukrotnego przedłużenia, tj. maksymalnie na 15 lat). Rozporządzenie nie określa jednak czasu po jego wejściu w życie, w którym takie zwolnienia mogą zostać przyznane. Nie można przekraczać maksymalnego czasu trwania zwolnienia określonego w art. 2 ust. 4, tj. zwolnienia nie mogą być stosowane po dniu 3 grudnia 2024 r.
7	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 roku 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. 2014, poz. 1680)	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Rozporządzenie traci moc z dniem 3 grudnia 2019 roku.
8	Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 poz. 1727, z późn. zm.)	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Głównym celem ustawy jest przede wszystkim kompleksowa regulacja funkcjonowania transportu kolejowego we wszystkich obszarach, tj.: regulacji rynku, bezpieczeństwa, interoperacyjności i prowadzenia inwestycji. Ustawa wdraża także szereg dyrektyw unijnych w kontekście Kolejnictwa.
9	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właści-	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, obejmuje specyfikacje techniczne

Lp.	Nazwa aktu prawnego	Występujące bariery prawne lub sprzeczności z Rozporządzeniem 1300/2014	Uwagi
	wych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2013 poz. 43)		i dokumenty normalizacyjne ujęte w liście, o której mowa w art. 25d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ogłoszonej w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.
10	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. 2014 poz. 720)	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającą załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. U. L 57 z 02.03.2011, str. 21). Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. 2012 poz. 919), rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (Dz. U. 2012 poz. 918) oraz rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które są wydawane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. 2012 poz. 911), które utraciły moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 poz. 1152).
11	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1422)	Istnieją sprzeczności w zakresie wartości tych samych parametrów. Informacje z tego zakresu zawarto w wyciecznych zamieszczonych w załączniku 4.	Konieczna weryfikacja szeregu parametrów podanych w rozporządzeniu z wartościami podanymi w „Przewodniku stosowania TSI PRM” wydanym przez ERA z upoważnienia KE. Jednocześnie w rozdziale 3 dotyczącym miejsc parkingowych byłoby wskazane podanie minimalnego, procentowego udziału miejsc dla osób niepełnosprawnych, względem wszystkich miejsc parkingowych. Brak tych danych zarówno w Rozporządzeniu 1300/2014, jak i polskich aktach prawnych.
12	Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.	Należy rozważyć po-	Ustawa Prawo budowlane zgodnie z art.1 dokumentu, normuje działalność obejmującą sprawy

Lp.	Nazwa aktu prawnego	Występujące bariery prawne lub sprzeczności z Rozporządzeniem 1300/2014	Uwagi
	U. 2017, poz. 1332 z późn. zm.)	trzebę wprowadzenia dodatkowych zapisów w ustawie, których propozycję zawarto w załączniku 4.	projektowania, budowy, utrzymania i rozbiórki obiektów budowlanych oraz określa zasady działania organów administracji publicznej w tych dziedzinach. Niestety ustawa nie precyzuje o jakie wymagania i jakich zakresów niepełnosprawności dotyczy zapewnienie dostępności. Dodatkowo konieczność dostosowania jedynie obiektów nowych i modernizowanych po wejściu w życie ustawy Prawo budowlane (po 1 stycznia 1995 r.) uniemożliwia skuteczne egzekwowanie wymogów dostępności. Nie ma możliwości prawnych zmuszenia zarządców i właścicieli budynków wybudowanych przed 1995 r. do likwidacji barier w dostępie do budynków osobom niepełnosprawnym [26].
13	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2017, poz. 934)	Brak barier prawnych lub sprzeczności	---
14	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 2014, poz. 867)	Istnieją sprzeczności w zakresie wartości tych samych parametrów. Należy uaktualnić zapisy wg propozycji zawartych w wytycznych zamieszczonych w załączniku 4.	Konieczna weryfikacja szeregu parametrów podanych w rozporządzeniu z wartościami podanymi w „Przewodniku stosowania TSI PRM” wydanym przez ERA z upoważnienia KE. Aktualizacja rozporządzenia z 2014 roku była oparta o obowiązującą od 2007 roku Decyzję (ówczesne TSI PRM) Jednocześnie rozporządzenie porządkuje zagadnienia związane z kształtem guzków, oznakowania dotykowego strefy zagrożenia na peronach i innych niebezpiecznych miejsc, a także stopni schodów. Rozporządzenie wskazuje, że w odniesieniu do peronów, dostosowanie do wymagań zawartych w niniejszym dokumencie nastąpi w terminie nie dłuższym niż 25 lat od dnia wejścia w życie niniejszego aktu prawnego, tj. 30 lipca 2039 roku.
15	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. U. L 343 z 14.12.2012, str. 32, z późn. zm.)	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Zasadniczymi celami przepisów zawartych w tej dyrektywie są: zwiększenie integracji transportu kolejowego w UE, intensyfikacja kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich oraz zwiększenie efektywności i konkurencyjności kolei względem pozostałych form transportu. Osiągnięcie tych celów będzie niemożliwe bez rozbudowy i modernizacji infrastruktury kolejowej oraz zapewnienia otwartego dostępu do rynków i infrastruktury.
16	Decyzja Wykonawcza Komisji 2014/880/UE z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Zapisy decyzji znalazły odzwierciedlenie w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 stycznia 2016 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej. Rozporządzenie określa: warunki, formę i tryb przekazy-

Lp.	Nazwa aktu prawnego	Występujące bariery prawne lub sprzeczności z Rozporządzeniem 1300/2014	Uwagi
	tury kolejowej i uchylająca decyzję wykonawczą 2011/633/UE (Dz. U. L 356 z 12.12.2014, str. 489)		wania Prezesowi UTK danych podlegających publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury kolejowej, zwanym „rejestrem RINF”, sposób wprowadzania danych rejestrowych i ich zmian oraz częstotliwość aktualizacji danych.
17	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, str. 32)	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV) zawiera dane dotyczące typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji przez państwa członkowskie na podstawie art. 26 Dyrektywy 2008/57/WE.
18	Przewodnik stosowania TSI dla podsystemu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” nr ERA/GUI/02-2013/INT , wersja 1.1, Europejska Agencja Kolejowa, 18.05.2015	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Niniejszy dokument zawiera informacje na temat stosowania Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014, a także wyjaśnienia niektórych zapisów w aspekcie ich stosowania. Wytyczne mają postać dodatkowych objaśnień lub odniesień do norm, które wykazują zgodność z TSI; normy te zostały wymienione w rozdziale 5 tego dokumentu.
20	Krajowy Plan Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności odnoszących się do podsystemów „Energia” i „Infrastruktura” – Tom II: TSI INF.	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Dokument przedstawia KPW technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do podsystemu „Infrastruktura”. Wdrażanie podsystemu „Infrastruktura” może następować niezależnie od innych podsystemów strukturalnych. Potwierdzają to wieloletnie doświadczenia w weryfikacji WE podsystemu „Infrastruktura”, gdzie zarówno w przypadku pełnej modernizacji linii, jak i częściowej (ograniczającej się wyłącznie do podsystemu „Infrastruktura”), proces weryfikacji WE mógł być prowadzony bez względu na stan pozostałych podsystemów. Jednak w zakresie parametru odległość krawędzi peronu od osi toru istnieje zależność KPW TSI PRM z KPW TSI INF.
21	Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2015 poz. 915, z późn. zm.)	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Przewoźnik powinien podejmować działania ułatwiające podróżnym, w szczególności osobom o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osobom niepełnosprawnym, korzystanie ze środków transportu.
22	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2016 poz. 1867 z późn. zm.)	Brak barier prawnych lub sprzeczności	Organizator publicznego transportu zbiorowego w zawieranej umowie określa wymagania w stosunku do środków transportu, w których szczególne znaczenie posiada dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Analizując krajowe dokumenty związane z TSI PRM warto także wspomnieć o Programie Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności odnoszących się do dostęp-

ności systemu kolei w Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. [32]. Niniejszy dokument wskazuje na niezbędne działania ze strony PKP SA, jako zarządcy infrastruktury, określając zarys programu modernizacji infrastruktury związanej z obsługą podróżnych, w tym osób niepełnosprawnych. Potrzeba wdrożenia takich działań wynika ze współczesnych standardów rynkowych, oczekiwań społecznych, zakresu zmian demograficznych określonych w przepisach prawa UE i prawa krajowego oraz realizacji wymagań.

Warto także wskazać na dwa dokumenty wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, tj.:

- ***Obsługa osób o ograniczonej możliwości poruszania się na rynku pasażerskich usług kolejowych – rekomendacje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego*** [38]. Pomimo faktu, że podstawą opracowania dokumentu była poprzednia wersja TSI PRM, zawarte w rekomendacjach przesłania są nadal aktualne. Opracowanie stanowi ogólną charakterystykę obecnego poziomu świadczonych usług kolejowych w przewozach pasażerskich, a zarazem wskazuje obszary wymagające szczególnego zaangażowania oraz wspólnej pracy przewoźników, zarządców infrastruktury, zarządców dworców, regulatora rynku oraz sektora organizacji pozarządowych;
- ***Warunki dostępności przewozów kolejowych dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w umowach o świadczenie usług publicznych*** [40]. Opracowanie wskazuje, w jaki sposób organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni dążyć do zapewnienia nie dyskryminującego dostępu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się do publicznego transportu kolejowego. Jedną z metod są odpowiednie warunki realizacji przewozów określone w umowach o świadczenie usług publicznych. W tym celu przywołano zapisy planów transportowych, które stanowią podstawę do zawierania umów w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych. Przedstawione informacje mają wskazać, jakie elementy powinni szczególnie wziąć pod uwagę organizatorzy publicznego transportu zbiorowego.

Istotnym elementem rzutującym na dostępność wagonu z peronu jest stosowana w Polsce skrajnia budowli i wynikająca z niej odległość krawędzi peronu od osi toru. Na przestrzeni ostatnich lat uległy zmianie zarówno przepisy europejskie, jak i polskie, Polskie Normy i przepisy wewnętrzne PKP PLK S.A. Decyzja Komisji z 2008 roku dotycząca TSI

PRM⁸ sygnalizowała potrzebę zmniejszenia odległości krawędzi peronu od stopni taboru przewozowego. W naszym kraju jest ona znaczna, co stanowi zagrożenie podczas wsiadania do pociągu wszystkich podróżnych, a nie tylko osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Do czasu opublikowania normy europejskiej dotyczącej skrajni budowli (EN 15273-3) i aktualizacji TSI miały obowiązywać przepisy krajowe dotyczące skrajni budowli. Jednocześnie dla Polski przewidziano przypadek szczególny dla peronów o wysokości 550 i 760 mm, co umożliwiło stosowanie przepisów krajowych nawet po wprowadzeniu ww. normy europejskiej, ponieważ polska norma PN-K-02057:1969 [23], rozporządzenie [22] – (wer-

⁸ 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 dnia 7.3.2008)

sja sprzed ostatniej nowelizacji), instrukcja Id-1 [28] PKP PLK S.A. przewidywały odległość między krawędzią peronu, a osią przyległego toru wynoszącą 1725 mm i poszerzenia w przypadku łuków. Od początku 2015 roku weszło w życie Rozporządzenie 1300/2014 [11] oraz nowa wersja specyfikacji TSI INF [12]. Omawiany parametr przeniesiono z TSI PRM do TSI INF. W 2014 roku zaczęło obowiązywać znowelizowane rozporządzenie [22], w którym dostosowano przepisy do wymagań TSI, uzależniając odległość krawędzi peronu od osi toru od wymagań skrajni. Dla peronów o wysokości 760 mm wprowadzono odrębny wzór uzależniający odległość krawędzi peronu od osi przyległego toru od granicznej skrajni zabudowy. Ta metoda była zastosowana także w normie [24]. Ponieważ TSI INF stosuje się bezpośrednio we wszystkich państwach Unii, mamy w Polsce dwa akty prawne regulujące to samo zagadnienie w odniesieniu do peronów o wysokości 760 mm w nieco odmienny sposób. Twierdząc za [45] wskazane byłoby pozostawienie w rozporządzeniu [22] jedynie wymagania, aby ta odległość była obliczana zgodnie z PN, a dla linii interoperacyjnych – zgodnie z TSI INF (1675 mm z powiększeniem na łukach).

Warto przy tym zaznaczyć, że budowa i modernizacja linii odbywa się zgodnie ze standardami technicznymi PKP PLK S.A. [34], które w tomie II dotyczącym skrajni powołują się na wymagania wycofanej normy PN-K-02057:1969. Tom ten powinien być znowelizowany lub wycofany.

Rozporządzenie 1300/2014 nie zawiera definicji pojęcia „*strefa publiczna stacji przeznaczona do transportu pasażerów*”. Jednocześnie w rozporządzeniu dotyczącym warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie [18], w budynkach występują wyłącznie *pomieszczenia ogólnodostępne* (np. §74) lub *ogólnodostępne pomieszczenia użytkowe* (np. §62). Nie występuje w tym dokumencie pojęcie strefy publicznej. Ta rozbieżność w dokumentach prawnych powinna być zlikwidowana. Z tego względu warto przeprowadzić ponowną analizę zapisu angielskiego z punktu widzenia poprawności tłumaczenia w zgodzie z polskimi przepisami budowlanymi [45]⁹.

Kontynuując problematykę kompatybilności i jednoznaczności prawa, wskazuje się na kolejne zagadnienia utrudniające proces projektowania. Techniczne i funkcjonalne specyfikacje podsystemu „Infrastruktura” dotyczące dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób

⁹ W wersji angielskiej pkt 2.1.1 TSI PRM posiada brzmienie: „*This TSI applies to all the public areas of stations dedicated to the transport of passengers that are controlled by the railway undertaking, infrastructure manager or station manager. This includes the provision of information, the purchase of a ticket and its validation if needed, and the possibility to wait for the train.*” „Public areas” - „powierzchnie/ pomieszczenia ogólnodostępne”[45].

o ograniczonej możliwości poruszania się, dotyczy 15 parametrów podstawowych, które zostały określone w Rozporządzeniu 1300/2014 w punktach 4.2.1.1 – 4.2.1.15.

Wśród tych parametrów rozróżniono parametry podstawowe, dla których sprecyzowano szczegółowe informacje techniczne i parametry podstawowe. W odniesieniu do niektórych parametrów podano jedynie wymagania funkcjonalne, np. w odniesieniu do sygnalizacji przeszkód przezroczystych (pkt. 4.2.1.5). Trudność w sformułowaniu wymagań, jakie faktycznie powinny mieć zastosowanie w danej sytuacji, dotyczy z zasady tych wymagań podstawowych, które opisują wymagania funkcjonalne.

Na przykład w punkcie 4.2.1.1, dotyczącym parkingów, zapisano jedynie, że *powinny się znajdować w miejscu położonym w miarę możliwości jak najbliżej wejścia dostępnego dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się*, nie wskazując uzależnienia tych miejsc np. od wielkości potoku podróżnych.

W polskim prawie nie określono minimalnej liczby miejsc dla osób niepełnosprawnych. Z reguły odwołuje się do lokalnych planów zagospodarowania terenu i pozostawiając decyzję w tym zakresie miejscowym władzom¹⁰. Jednocześnie przepisy krajowe nie są zgodne w sprawie ilości miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych. Odpowiednie zapisy znajdziemy w rozporządzeniach dotyczących budynków, a także znaków i sygnałów drogowych.

Podobne problemy dotyczą wspomnianego już parametru podstawowego o nazwie sygnalizacja przeszkód przezroczystych – pkt. 4.2.1.5, gdzie nie są zawarte wymagania dla oznakowania takich przeszkód, wymagań dla ich widoczności i umieszczania oznakowania na określonej wysokości. Bliższe informacje na ten temat można uzyskać w dokumencie ERA - Przewodniku stosowania TSI dla podsystemu „**Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się**”, który zawiera propozycje określonych rozwiązań, ułatwiających wdrożenie przez państwa członkowskie specyfikacji TSI PRM.

Warto także zauważyć, że wymagania i zalecenia zawarte w Rozporządzeniu 1300/2014 powinny posłużyć do opracowania standardów dostępności dla wszystkich gałęzi transportu, na co wskazali przedstawiciele Polskiego Związku Niewidomych i Polskiego Związku Głuchych [30]. Tereny kolejowe są jedynie fragmentem przestrzeni publicznej. W zakresie dostępności przestrzeni publicznych pojawiają się różnego rodzaju poradniki, które z jednej strony nie zawsze zawierają kompatybilne informacje z TSI PRM, z drugiej zaś stanowią jedynie wskazówkę i nie mogą być podstawą prawną dla projektowanych rozwiązań.

Ułatwieniem podczas projektowania infrastruktury kolejowej stały się „*Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych*” [37]. Wytyczne są przeznaczone do wykorzystania przez wszystkie podmioty biorące udział w procesie inwestycyjnym, zajmujące się projektowaniem i utrzymaniem infrastruktury pasażerskiej zarządzanej przez PKP PLK S.A. Równie przydatną do projektowania może być powstała na zlecenie Urzędu Transportu Kolejowego w 2017 roku „*Ekspertyza w zakresie dostępności kolejowych obiektów obsługi podróżnych z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania*” [45]. Nie jest to jednak akt prawa powszechnie obowiązującego, a jedynie opracowanie o charakterze rekomendacji.

5. Wykaz majątku będącego w gestii zarządców infrastruktury, właścicieli dworców, zarządzających dworcami i właścicieli taboru przewozowego

Na podstawie art. 7 Rozporządzenia 1300/2014 [11], każde państwo członkowskie jest zobowiązane zapewnić informacje do ustanowienia i wdrożenia wykazu majątku. Wykaz majątku tworzy się w celu:

- identyfikacji barier w zakresie dostępności,
- zapewnienia informacji dla użytkowników,
- monitorowania i oceny postępów w zakresie dostępności.

Zakres tych wykazów majątku musi obejmować przynajmniej:

- a) strefy publiczne stacji przeznaczone do transportu pasażerów, a mianowicie strefy publiczne stacji przeznaczone do transportu pasażerów, które są kontrolowane przez przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury lub zarządcę stacji. Powyższe obejmuje dostarczanie informacji, zakup biletu, jego kasowanie, w razie potrzeby, oraz możliwość czekania na pociąg.
- b) tabor kolejowy, który wchodzi w zakres TSI „Lokomotywy i tabor pasażerski” i który jest przeznaczony do przewozu pasażerów.

Szczegóły w zakresie minimalnej struktury i zawartości danych wykazów majątku zawarto w rekomendacji zmiany TSI PRM nr ERA-REC-128-REC z 31.05.2017 roku, opracowanej przez Agencję Kolejową UE (ERA). Wykaz majątku podlega aktualizacji, aby obejmował dane dotyczące nowej infrastruktury i nowego taboru, a także prac w zakresie odnawiania lub modernizacji wykonywanych w odniesieniu do eksploatowanych: infrastruktury i taboru.

¹⁰ [18], § 18 ust. 2.

5.1. Wykaz majątku – pasażerska infrastruktura punktowa

5.1.1. Informacje ogólne

Zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej 2014/880/UE [5] wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej zostały zobowiązane do prowadzenia krajowych rejestrów infrastruktury kolejowej (RINF). Aktem wykonawczym w Polsce jest Rozporządzenie w sprawie krajowego rejestru infrastruktury [21]. W związku z powyższym, zarządcy infrastruktury zostali zobligowani do przekazywania danych o posiadanej infrastrukturze do krajowego rejestru infrastruktury. Następnie Prezes UTK, co najmniej raz na kwartał, przekazuje zaktualizowane dane do wspólnego europejskiego rejestru, prowadzonego przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej.

W odniesieniu do infrastruktury i Decyzji Wykonawczej Komisji [5], powinny być na bieżąco realizowane zadania wynikające z zasad uzupełniania i weryfikacji danych dotyczących wykazu infrastruktury. W odniesieniu do specyfikacji TSI PRM dotyczy to pkt. 1.2.1.0.6 „Perony”, w szczególności punktu:

- 1.2.1.0.6.1 - Kod zarządcy infrastruktury,
- 1.2.1.0.6.2 - Identyfikacja peronu,
- 1.2.1.0.6.3 - Klasyfikacja peronu TEN,
- 1.2.1.0.6.4 - Długość użytkowa peronu,
- 1.2.1.0.6.5 - Wysokość peronu,
- 1.2.1.0.6.6 - Istnienie urządzenia na peronie służącego do uruchamiania pociągu (Wskazanie istnienia urządzenia lub personelu wspierającego drużynę pociągową podczas uruchamiania pociągu),
- 1.2.1.0.6.7 - Strefa przeznaczona dla urządzeń wspomagających wsiadanie na peronie (Informacja na temat poziomu dostępu pociągu, w przypadku którego możliwe jest korzystanie z urządzenia wspomagającego wsiadanie na peronie).

Realizując zapisy Decyzji Komisji [5] informacje dotyczące peronów, zgodnie z artykułami 4 i 5 muszą być wiarygodne i aktualne. Z tego też względu w terminie uzyskania modernizowanego peronu dopuszczenia do eksploatacji, stosowne dane o peronie powinny być naniesione do rejestru infrastruktury.

Zgodnie z Ustawą o transporcie kolejowym [6] Prezes UTK prowadzi rejestr obiektów infrastruktury usługowej, zwany „rejestrem obiektów”. W tym rejestrze obok danych o wła-

ścicielu, zarządzającym i operatorze, znajdują się informacje o zakresie usług, które mogą być świadczone w obiekcie. W rejestrze tym znajduje się pozycja dotycząca peronów wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego.

5.1.2. Perony

Zgodnie z regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2016/2017 (wg stanu z 7 kwietnia 2017 roku) [35], na czynnych liniach zarządzanych przez: PKP PLK S.A., Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu, Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. i PKP SKM w Trójmieście, po których są prowadzone przewozy pasażerskie, znajduje się 4749 peronów, z czego:

- 3323 to perony jednostronne (jedno krawędziowe),
- 1426 to perony dwustronne (dwa krawędziowe), w tym w odniesieniu do 155 peronów dwustronnych, jest czynny tylko tor po jednej stronie peronu.

Znormalizowane wysokości peronów, zgodnie z TSI PRM wynoszą:

- 550 mm (tolerancja – 35 mm/0 mm) tj. 515 – 550 mm,
- 760 mm (tolerancja – 35 mm/0 mm) tj. 725 – 760 mm.

Dozwolone nominalne wysokości peronów:

- na liniach, po których kursują także tramwaje 300-380 mm (tolerancja +/-20 mm), co daje zakresy wysokości 280 – 320 mm i 360 - 400 mm; należy zaznaczyć, że w Polsce nie istnieją odcinki linii kolejowych, po których kursują pojazdy tramwajowe, to praktycznie takie wysokości nie powinny być brane pod uwagę;
- dla kolei aglomeracyjnych 960 mm.

Liczebność peronów w zagregowanych grupach ich wysokości zamieszczono w tabeli 4.

Na sieci kolejowej w Polsce, znajduje się obecnie 770 peronów o wysokości 550 mm (16,2%) oraz 509 peronów o wysokości 760 mm (10,7%).

W zakresie wysokości peronów dla Polski przewidziano następujące przypadki szczególne (pkt. 4.2.9.2 TSI INF):

1) Dla peronów wykorzystywanych do miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych nominalna wysokość peronu 960 mm powyżej powierzchni tocznej musi być dozwolona.

2) Dla zmodernizowanych lub odnowionych linii o prędkości maksymalnej nie większej niż 160 km/godz. Nominalna wysokość peronu od 220 mm do 380 mm powyżej powierzchni tocznej musi być dozwolona.

Tabela 4

Podział eksploatowanych w Polsce peronów pod względem wysokości

Zagregowane wysokości peronów h [mm]	Liczba peronów [szt.]
$h < 280$	605
$280 \leq h \leq 320$ (nominał 300 +/-20)	1948
$320 < h < 360$	278
$360 \leq h \leq 400$ (nominał 380 +/-20)	370
$400 < h < 515$	80
$515 \leq h \leq 550$ (nominał 550 -35)	770
$550 < h < 725$	41
$725 \leq h \leq 760$ (nominał 760 -35)	509
$760 < h < 960$	112
$h \geq 960$	35
Brak danych	1
Łącznie	4749

Wytyczne w zakresie wysokości peronów zamieszczono w załączniku 10.

Istotne z punktu widzenia dostępności peronów dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, są wszelkiego typu elementy architektoniczne lub techniczne zapewniające dostępność. W ramach tego parametru wyróżniono:

- dźwig osobowy, winda (D),
- pochylnia (P),
- oznaczenia dotykowe i wizualne występujące na nawierzchni peronowej (I),
- brak udogodnień (B).

Informacje z tego zakresu zamieszczono w tabeli 5.

Odrębnym zagadnieniem jest charakterystyka dojazdów na perony. Według tego parametru wyróżnia się dojeżdżanie:

- bezpośrednio z budynku dworcowego (D),
- kładką dla pieszych nad linią kolejową (K),
- przez przejście w poziomie szyn (P),
- przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową (T),
- schodami (S),
- z ulicy, inne (X).

Tabela 5**Udogodnienia na peronach dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania**

Lp.	Rodzaje udogodnień	Liczba peronów
1	B	3301
2	D	119
3	I	131
4	P	657
5	D, I	118
6	D, I, P	42
7	D, P	39
8	I, P	343
Łącznie		4749

Legenda: D - dźwig osobowy, winda; P - pochylnia, I - oznaczenia dotykowe i wizualne występujące na nawierzchni peronowej, B - brak udogodnień.

Z tabeli 5 wynika, że udogodnienia w postaci elementów dotykowych dla osób niewidomych i słabowidzących znajdują się na 592 peronach, co stanowi 12,5% wszystkich użytkowanych peronów, natomiast brak jakichkolwiek udogodnień dotyczy 3301 peronów (69,5%). Analizując ten parametr stwierdzono, że występuje 45 różnych kombinacji tych wielkości. Dane z tym związane umieszczono w tabeli 6.

W odniesieniu do systemu informowania podróżnych zainstalowanego na peronie, urządzenia nagłaśniające znajdują się na 2511 peronach (52,9%), paletowe tablice informacyjne (pragotrony) – na 73 peronach (1,54%), natomiast wyświetlacze elektroniczne na 213 peronach (4,5%). Brak systemu informowania podróżnych dotyczy aż 2229 peronów (46,9%).

Należy nadmienić, że rok 2015 był kluczowym dla realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych z uwagi na konieczność zakończenia do końca 2015 r. projektów perspektywy 2007-2013. W kontekście peronów warto za opracowaniem [39] w odniesieniu do wykonania wskaźników rzeczowych programu, przytoczyć informacje dotyczące krawędzi peronowych, objętych jego realizacją. Dane te zamieszczono w tabeli 7.

Zgodnie z tabelą 8 zawartą w opracowaniu [39], do końca 2015 roku zakończono działania inwestycyjne w odniesieniu do 1151 krawędzi peronowych (co stanowi 84% zaplanowanych prac).

Tabela 6

Lp.	Charakterystyka dojścia ¹⁾	Liczba peronów
1.	D	217
2.	D, K, P, T, X	1
3.	D, K, P, X	4
4.	D, K, S	4
5.	D, K, T, X	2
6.	D, K, X	6
7.	D, P	3
8.	D, P, S, T, X	2
9.	D, P, S, X	3
10.	D, P, T	2
11.	D, P, T, X	3
12.	D, P, X	7
13.	D, S, T	14
14.	D, S, T, X	17
15.	D, S, X	18
16.	D, T	2
17.	D, T, X	21
18.	D, X	46
19.	K	114
20.	K, P	40
21.	K, P, S	1
22.	K, P, T	4
23.	K, P, T, X	1
24.	K, P, X	4
25.	K, S	18
26.	K, S, T	2
27.	K, S, X	8
28.	K, T	13
29.	K, T, X	1
30.	K, X	25
31.	P	1695
32.	P, S	1
33.	P, S, T	3
34.	P, S, T, X	3
35.	P, S, X	12
36.	P, T	79
37.	P, T, X	8
38.	P, X	269
39.	S	81
40.	S, T	33
41.	S, T, X	15
42.	S, X	37
43.	T	372
44.	T, X	79
45.	X	1562
46.	Brak danych	97
	Łącznie	4749

Rodzaje dojść do peronów¹⁾ **Legenda:**

- D – dojście z dworca,
- K – kładka dla pieszych nad linią kolejową,
- P – przejście w poziomie szyn,
- T – przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową,
- S – dojście schodami,
- X – dojście z ulicy, inne,

W zakresie poprawy dostępności transportowej dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się zlikwidowano zgodnie z wymaganiami TSI PRM szereg barier architektonicznych, wybudowano windy oraz tunele z pochylniami, a na krawędziach peronowych zamontowano płyty antypoślizgowe. Podjęte działania pozwoliły na zwiększenie poziomu samodzielności i aktywności społecznej osób niepełnosprawnych.

Tabela 7

Wykonanie wskaźników rzeczowych WPIK do 2015 roku

Wskaźnik	Wykonanie					Plan 2015	Wykon. 2015
	2011	2012	2013	2014	2015		
Liczba krawędzi peronowych [sz.]	105	138	171	291	185	203	91%
W tym na liniach o znaczeniu państwowym	55	87	161	267	176	197	89%

Źródło: wg tabeli 5 opracowania pt.: „Sprawozdanie z wykonania w 2015 roku Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020”. MliB, maj 2016 rok.

W ramach przebudowanych stacji i przystanków kolejowych obiekty zostały wyposażone w nowe wiaty, ławki, kosze, tablice informacyjne, oświetlenie, nagłośnienie oraz stojaki rowerowe. Ponadto wybudowano szereg zupełnie nowych przystanków kolejowych (np. Kraków Młynówka, Kraków Zakliki, Kraków Olszanica, Kraków Uniwersytet Rolniczy, Kraków Krzyżówka, Warszawa Ursus Niedźwiadek, Przebędowo, Łopuchowo Osiedle), które stały się dogodnymi punktami przesiadkowymi.

Z ważnymi informacjami dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się można zapoznać się na stronie Internetowej [53]. Znajdują się tam dwa ważne zestawienia adresowane do podróżnych. Jest to:

- Wykaz stacji i przystanków z rodzajem dostępności dzięki urządzeniom i udogodnieniom dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wykaz stacji i przystanków, na których realizowana jest pomoc,
- Wykaz urządzeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, znajdujących się na stacjach i przystankach osobowych.

Z zamieszczonych w wykazach informacji można dowiedzieć się, że aktualnie (wg stanu na dzień 1 września 2017) w eksploatacji znajduje się 2528 punktów handlowych (stacji i przystanków osobowych), na których odbywa się postój pociągów.

Dzięki urządzeniom i udogodnieniom jest zapewniony:

-
- dostęp na peron za pomocą pochylni/podjazdu na 749 obiektach, co stanowi 29,6% eksploatowanych punktów handlowych,
 - dostęp na peron za pomocą platformy przyschodowej na 60 obiektach, co stanowi 2,4% eksploatowanych punktów handlowych - rysunek 3,
 - dostęp na peron za pomocą windy (rysunek 4) lub platformy pionowej (rysunek 5) na 131 obiektach, co stanowi 5,2% eksploatowanych punktów handlowych,

Dojście na peron jest także możliwe w poziomie szyn z asystą opiekuna lub osoby towarzyszącej na 1431 obiektach, co stanowi 56,6% eksploatowanych punktów handlowych.

W przypadku dojścia na peron przy udziale pracownika (osoby udzielającej pomocy) w ramach zgłoszenia zamiaru przejazdu 48 godzin przed terminem, możliwość taka istnieje na 361 stacjach i przystankach osobowych, co stanowi 14,3% eksploatowanych punktów handlowych.

To samo dojście na peron zagwarantowane przy udziale pracownika ochrony – pomoc asystenta świadczona całodobowo dotyczy 60 stacji, co stanowi zaledwie 2,4% eksploatowanych punktów handlowych.

Podmiotami zarządzającymi udogodnieniami i urządzeniami są: PKP PLK S.A., PKP S.A., przewoźnicy (np. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście), Zarządy Dróg Miejskich (np. Warszawa Rakowiec), gminy, zarządy dróg i zieleni (np. Gdański ZDiZ), przedsiębiorstwa transportowe, z którymi podpisano stosowne umowy (np. Tramwaj Fordon Sp. z o.o.) i inne (np. Miejski Zarząd Budynków Mieszkalnych w Tychach).



Rys. 3. Stacje i przystanki osobowe, na których zainstalowano platformy przyschodowe (wg stanu na dzień 01.09.2017 r.)



Rys. 5. Stacje i przystanki osobowe, na których zainstalowano platformy pionowe (wg stanu na dzień 01.09.2017 r.)

5.1.3. Dworce kolejowe

Zgodnie z danymi na dzień 04 września 2017 roku [48] na sieci kolejowej Polski znajduje się 639 czynnych dworców kolejowych, z czego 584 jest zarządzanych przez PKP S.A. [49] Podział dworców na kategorie zamieszczono w tabeli 8.

Na części dworców kolejowych (361 szt.) jest świadczona pomoc osobom niepełnosprawnym w dojściu na peron przy udziale pracownika (osoby udzielającej pomocy) w ramach zgłoszenia przejazdu 48h. Możliwość zgłoszenia konieczności skorzystania z pomocy w poruszaniu się po terenie dworca można uzyskać, zgłaszając odpowiednio wcześniej tę potrzebę telefonicznie, bądź drogą elektroniczną wysyłając maila.

Tabela 8**Kategorie dworców zarządzanych przez PKP S.A.¹¹**

Klasa dworca	Liczba dworców
Premium	20
Wojewódzki	15
Aglomeracyjny	103
Regionalny	97
Lokalny	335
Turystyczny	14
Łącznie	584

Istnieje również możliwość zgłoszenia konieczności skorzystania z pomocy tylko w poruszaniu się po terenie dworca. W tym przypadku w ciągu maksymalnie 30 minut od przyjęcia zgłoszenia od osoby niepełnosprawnej, która przybyła na dworzec, ochrona na danym dworcu jest gotowa do udzielenia pomocy osobie potrzebującej. Taka usługa jest świadczona na 60 dworcach kolejowych. PKP S.A. zastrzega sobie jednak możliwość braku realizacji usługi w przypadku wykonywania czynności interwencyjnych przez pracowników ochrony. Niektóre dworce wyposażone są również w wózki inwalidzkie i usługa asysty może być świadczona za ich pomocą.

Dworce, na których osobom z niepełnosprawnością świadczona jest pomoc przez pracowników ochrony, pokazano na rysunku 6. Do tych dworców należy: Białystok, Bielsko-Biała Główna, Bydgoszcz Główna, Częstochowa, Częstochowa Stradom, Elbląg, Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Gliwice, Głogów, Gorzów Wielkopolski, Iława Główna, Jelenia Góra, Kalisz, Katowice, Kielce, Kłodzko Główny, Kołobrzeg, Koszalin, Kraków Główny, Kutno, Legnica, Leszno, Lublin, Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Łódź Widzew, Malbork, Mińsk Mazowiecki, Olsztyn Główny, Opole Główny, Ostrów Wielkopolski, Piła Główna, Piotrków Trybunalski, Poznań Główny, Przemyśl Główny, Radom, Rzeszów Główny, Siedlce, Skarżysko-Kamienna, Skierniewice, Słupsk, Sopot, Sosnowiec Główny, Stargard, Szczecin Główny, Świnoujście, Tarnowskie Góry, Tarnów, Tczew, Toruń Wschodni, Wałbrzych Miasto, Warszawa Centralna, Warszawa Śródmieście, Warszawa Wileńska, Warszawa Zachodnia, Wrocław Główny, Zakopane, Zielona Góra [47]. Dworce, na których możliwe jest skorzystanie z usługi asysty przy pomocy wózka inwalidzkiego zostały podkreślone.

¹¹ Według stanu na dzień 01.09.2017 r.



Rys. 6. Rozmieszczenie dworców, na których pomoc osobom niepełnosprawnym świadczona jest przez pracowników ochrony (wg stanu na dzień 01.09.2017 r.)

Proces inwestycyjny związany z dworcami kolejowymi, mający m.in. na celu poprawę dostępności obiektów rozpoczęto podczas przygotowań do EURO 2012. PKP S.A. sukcesywnie realizuje program modernizacji dworców kolejowych, wykorzystując różne źródła finansowania. Aktualny stan zrealizowanych działań z tego zakresu przedstawiono w tabeli 9.

Tabela 9**Inwestycje zrealizowane przez Biuro Inwestycji PKP S.A.**

Klasa dworca	2010 – 2013	2014 – 31.03.2017
Premium	5	9
Wojewódzki	3	2
Aglomeracyjny	13	10
Regionalny	23	16
Lokalny	12	7
Turystyczny	-	1
Łącznie	56	45

Z tabeli 9 wynika, że do tej pory działaniami inwestycyjnymi zostało objętych 101 obiektów dworcowych, na których zwiększono dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

5.1.4. Mała architektura

Przebywanie podróżnych na peronach związane z oczekiwaniem na przyjazd pociągu, wymaga zapewnienia godziwych warunków pobytu. Ma to znaczenie dla wszystkich, a w szczególności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zarządca zdecydowanej większości peronów kolejowych w Polsce wśród tej infrastruktury wyróżnia [35]:

- wiaty – konstrukcje dachowe ze ścianami (W),
- zadaszenia – konstrukcje dachowe bez ścian (Z),
- zadaszenie na całej długości peronu, co dotyczy głównie peronów podziemnych lub umieszczonych w hali dworcowej (H),
- ławki i siedziska (Ł),
- brak architektury peronowej (-).

Dane z tego zakresu zamieszczono w tabeli 10.

Tabela 10**Architektura peronowa**

Rodzaj architektury	Liczba peronów
brak	1770
Ł	596
W	271
H	3
Z	168
WŁ	1199
WZŁ	25
WZ	9
ZŁ	681
HŁ	27
Łącznie	4749

Jak wynika z tabeli 10 na 1770 peronach (37,3%) nie istnieją jakiegokolwiek udogodnienia dla podróżnych. Podróżni niepełnosprawni i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, nie mają gdzie usiąść i są narażone na bezpośrednie oddziaływanie warunków atmosferycznych.

5.2. Wykaz majątku – pojazdy kolejowe

5.2.1. Informacje ogólne

Zgodnie z wymaganiami przepisów prawa europejskiego i krajowego, każde z państw członkowskich zobowiązane jest do opracowania i wdrożenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych (ang. National Vehicle Register – NVR). Krajowy rejestr pojazdów kolejowych [20] tworzony jest w celu zapewnienia dostępu do kluczowych informacji dotyczących pojazdów kolejowych eksploatowanych w państwach członkowskich Unii Europejskiej krajowym organom ds. bezpieczeństwa, jak również podmiotom rynku kolejowego. W związku z powyższym pojazdy kolejowe eksploatowane na polskiej sieci kolejowej muszą zostać zarejestrowane

w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) pod numerem EVN (ang. European Vehicle Number). Odstępstwo od powyższej reguły może stanowić jedynie indywidualnie udzielona zgoda Prezesa UTK dla konkretnego podmiotu rynku kolejowego. Europejski numer pojazdu (EVN) jest 12-cyfrowym numerem zawierającym informacje o charakterystyce technicznej pojazdu kolejowego.

W zakresie taboru i Decyzji Wykonawczej Komisji [4] został utworzony europejski rejestr typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (ERATV), zawierający dane dotyczące typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji przez państwa członkowskie na podstawie art. 26 Dyrektywy 2008/57/WE. W odniesieniu do informacji związanych z pasażerami i z osobami o ograniczonej możliwości poruszania się obowiązują następujące punkty

i zakres informacji:

- 4.12.1.1 - Liczba stałych miejsc do siedzenia,
- 4.12.1.2 - Liczba toalet,
- 4.12.1.3 - Liczba miejsc do spania,
- 4.12.2.1 - Liczba uprzywilejowanych miejsc do siedzenia,
- 4.12.2.2 - Liczba miejsc dostosowanych do wózków inwalidzkich,
- 4.12.2.3 - Liczba toalet dostępnych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania,
- 4.12.2.4 - Liczba miejsc do spania dostępnych dla osób na wózkach inwalidzkich,
- 4.12.3.1 - Wysokości peronów, do których przystosowany jest pojazd,
- 4.12.3.2 - Opis wszelkiego rodzaju zintegrowanych urządzeń wspomagających wsiadanie (o ile występują),
- 4.12.3.3 - 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 4.12.1.1, 4.12.1.2 i 4.12.1.3 są otwarte dla pojazdów trakcyjnych (ta grupa dotyczy również ezt) i ciągnionych pojazdów pasażerskich, tzn. powyższe dane mogą, ale nie muszą być ujawnione w zezwoleniu dla typu pojazdu kolejowego. Pozostałe punkty są wymagane. Wg stanu na 10 maja br. ERATV [52] zawiera 34 pozycje typów pojazdów kolejowych wykazujących zgodność z polską infrastrukturą. Względem taboru wykorzystywanego w ruchu pasażerskim w rejestrze tym znajdują się: skład wagonowy Talgo F063, elektryczne zespoły trakcyjne EN 57 oraz pojazdy Newagu - 39WE, Impuls (typ: 45WE, 36WE, 37 WE, 36WEa), Alstomu - CORADIA LINT, ED 250, Stadlera FLIRT - ED160, L-4268, a także wagon osobowy typu 168A.

5.2.2. Pasażerski tabor przewozowy

W tym rozdziale przedstawiono charakterystykę majątku w zakresie pojazdów kolejowych wykorzystywanych do obsługi ruchu pasażerskiego przez przewoźników kolejowych

posiadających licencję na kolejowe przewozy osób i prowadzących regularny transport osób kolejami normalnotorowymi¹². W grupie tej znajdują się podmioty zobowiązane do stosowania TSI PRM i nie wyłączone na podstawie art. 1 ust. 3 Dyrektywy 2008/57/WE [1]. Wykonywanie przewozów pasażerskich przez te podmioty ma w większości charakter usług użyteczności publicznej, na podstawie stosowych umów z organizatorami publicznego transportu zbiorowego. Pakiet usług niektórych przewoźników rozszerzony jest o przewozy komercyjne. Przewoźnicy pasażerscy wykorzystują zarówno tabor, który jest w ich posiadaniu, tabor użyczony nieodpłatnie przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego, bądź dzierżawiony od innych podmiotów.

Tabor wykorzystywany do kolejowych przewozów pasażerskich jest silnie zróżnicowany, tak pod względem rodzaju i wynikającej z tego charakterystyki użytkowo-eksploatacyjnej, jak i stanu technicznego, gdzie dużą rolę odgrywa jego wiek. Zasadnicze znaczenie przy stosowaniu przez przewoźników danego rodzaju taboru, wynika z jego przeznaczenia do dedykowanego do obsługi danego segmentu przewozów pasażerskich (przewozy: kwalifikowane, międzywojewódzkie, regionalne i aglomeracyjne) oraz parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, po których on kursuje. W kwestii tej od kilkunastu lat obserwowany jest pozytywny trend zmian, tak pod kątem poprawy i rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce oraz dostosowania taboru do zmieniających się potrzeb w zakresie doskonalenia jakości usług i komfortu podróżowania.

W tabeli 11 przedstawiono ilość taboru wykorzystywanego do przewozów pasażerskich.

Tabela 11
Ilość taboru wykorzystywanego do przewozów pasażerskich
(według stanu na 31.12.2016)

Rodzaj taboru	Liczba
Wagony 1 i 2 klasy różnych typów i serii znajdujące się w eksploatacji	2114
w tym wagony dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*	104

¹² Według ostatnich danych publikowanych przez UTK (stan na 31.05.2017 r.: <https://utk.gov.pl/pl/rejestry/licencjonowani-przewozni/13081,Wykaz-licencjonowanych-przewoźników-kolejowych.html>), aktywną licencję na kolejowe przewozy osób posiadało łącznie 38 podmiotów gospodarczych, przy czym z grupy tej regularny transport osób kolejami normalnotorowymi realizuje 13 przewoźników.

Elektryczne zespoły trakcyjne ogółem	1190
w tym elektryczne zespoły trakcyjne dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*	672
Spalinowe pojazdy silnikowe ogółem	200
w tym spalinowe pojazdy silnikowe dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*	191
Elektryczne pojedyncze wagony silnikowe ogółem	2
w tym elektryczne zespoły trakcyjne dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*	2

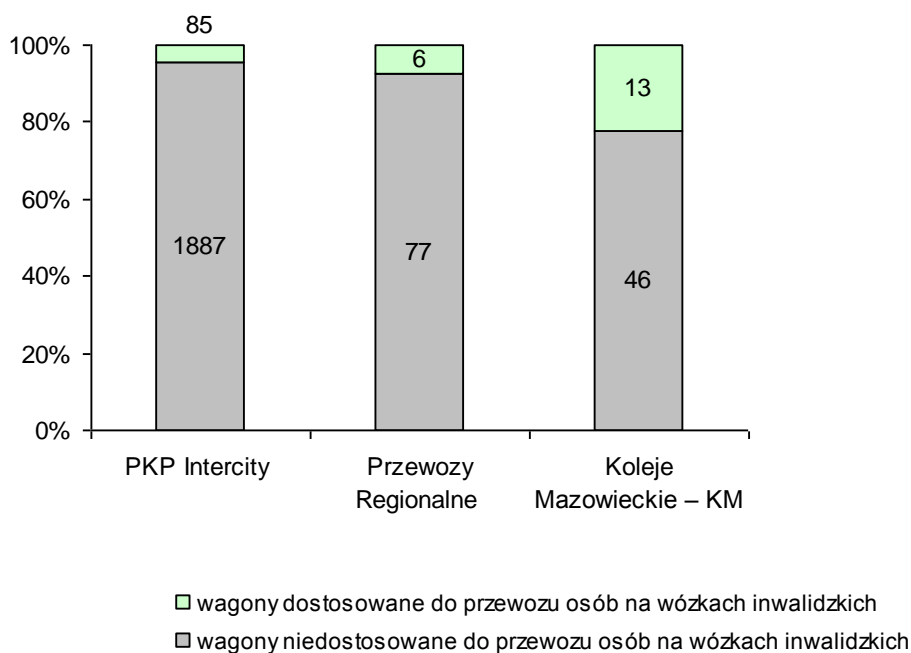
Zródło: wyniki ankiet uzyskane od następujących spółek: Przewozy Regionalne, Koleje Mazowieckie, PKP Intercity, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Szybka Kolej Miejska Warszawa, Koleje Śląskie, Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Małopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna.

Przedstawione w tabeli 11 informacje obejmują dane liczbowe w zakresie rodzaju taboru uzyskane od poszczególnych przewoźników na podstawie przeprowadzonych ankiet dotyczących wykazu majątku i jego dostosowania dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Największy udział w realizacji przewozów posiadają **wagony pasażerskie** (1 i 2 klasy) – 60,3%. Blisko 2 tys. sztuk wagonów eksploatuje PKP Intercity. Po kilkadziesiąt sztuk dysponują jeszcze spółki: Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie. Koleje Mazowieckie są jedynym przewoźnikiem w Polsce posiadającym wagony piętrowe dla pociągów push-pull.

Z uwagi na skalę liczebnej dominacji, problemem spółki PKP Intercity są wieloletnie opóźnienia w procesie okresowych remontów i modernizacji wagonów, głównie 2 klasy z ośmiomiejscowymi przedziałami, które zasadniczo wykorzystywane są w segmencie przewozów międzywojewódzkich (pociągi TLK). Efektem tych zaniedbań była konieczność wypożyczenia w sezonie letnim w 2015 i 2016 roku 50 czeskich wagonów. W roku 2017 przewoźnik planuje ponownie pozyskać ten tabor, by zapewnić zwiększoną ofertę sezonową w okresie wakacyjnym.

Stopień dostosowania wagonów dla osób niepełnosprawnych należy ocenić jako niski; zaledwie 104 wagony są dostosowane do przewozów osób na wózkach inwalidzkich, co stanowi zaledwie 4,9%. Stan liczebny i procentowy wagonów wykorzystywanych w przewozach pasażerskich z podziałem na tabor dostosowany do przewozu osób na wózkach inwalidzkich w ujęciu przewoźników przedstawiono na rysunku 7.



Rys. 7. Liczba i udział wagonów pasażerskich, w tym wagonów dostosowanych do przewozów osób na wózkach inwalidzkich.

Kolejną grupę zasobów taborowych stanowią **elektryczne zespoły trakcyjne (ezt)** w liczbie 1190 sztuk jednostek (33,9% ogółu taboru wykorzystywanego w przewozach pasażerskich). Tym rodzajem taboru dysponują wszyscy przewoźnicy, przy czym ponad połowę (663 szt. – 55,7%) stanowi majątek Przewozów Regionalnych/Polregio. Drugim podmiotem pod względem liczby eksploatowanych ezt są Koleje Mazowieckie (231 sztuk – 19,4%). Udział pozostałych przewoźników wykorzystujących w przewozach elektryczne zespoły trakcyjne wynosi od 1 do 6%.

Stan i standard wykorzystywanych do przewozów elektrycznych zespołów trakcyjnych nie jest jednolity i wynika zasadniczo z okresu jego eksploatacji. Tabor spółki Przewozy Regionalne, posiadającej wśród przewoźników pasażerskich największy udział ezt, stanowią w większości pojazdy kilkudziesięcioletnie, całkowicie zdekapitalizowane, które wymagają modernizacji lub wymiany. Większość taboru to niezmodyfikowane jednostki EN57, posiadające szereg niedogodności dla pasażerów takich jak: wysoki poziom podłogi i brak urządzeń dedykowanych osobom niepełnosprawnym, nadmierny hałas, nieszczelność okien, wadliwe działanie systemu ogrzewania, mało estetyczne wnętrze, brak urządzeń informacji wizualnej i dźwiękowej. Natomiast pojazdy użyczane spółce do przewozów, a będące własnością samorządów wojewódzkich są stosunkowo nowe, zakupione niedawno, w obecnej lub

poprzedniej dekadzie. Spełniają one współczesne oczekiwania podróżnych i standardy w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych. Uwzględniając zasoby starszych i nowszych elektrycznych zespołów trakcyjnych, udział jednostek umożliwiających przewóz osób na wózkach inwalidzkich sięga zaledwie 34,5%.

Dobłą charakterystyką odznaczają się elektryczne zespoły trakcyjne spółek kolei samorządowych. Pojazdy te mają niską podłogę, wysuwany próg lub podjazdy, szerokie drzwi, brak schodów wewnątrz pojazdu, podnośniki dla wózków inwalidzkich, wyznaczone wewnątrz miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich i pasy do ich zamocowania oraz przestronne toalety przystosowane dla pasażerów niepełnosprawnych. Tabor spółek: SKM Warszawa, Kolei Wielkopolskich, Kolei Dolnośląskich, Kolei Małopolskich i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej spełnia wymagania w zakresie dostępności środków transportu dla osób niepełnosprawnych (100% udziału taboru umożliwiającego przewóz osób na wózkach inwalidzkich).

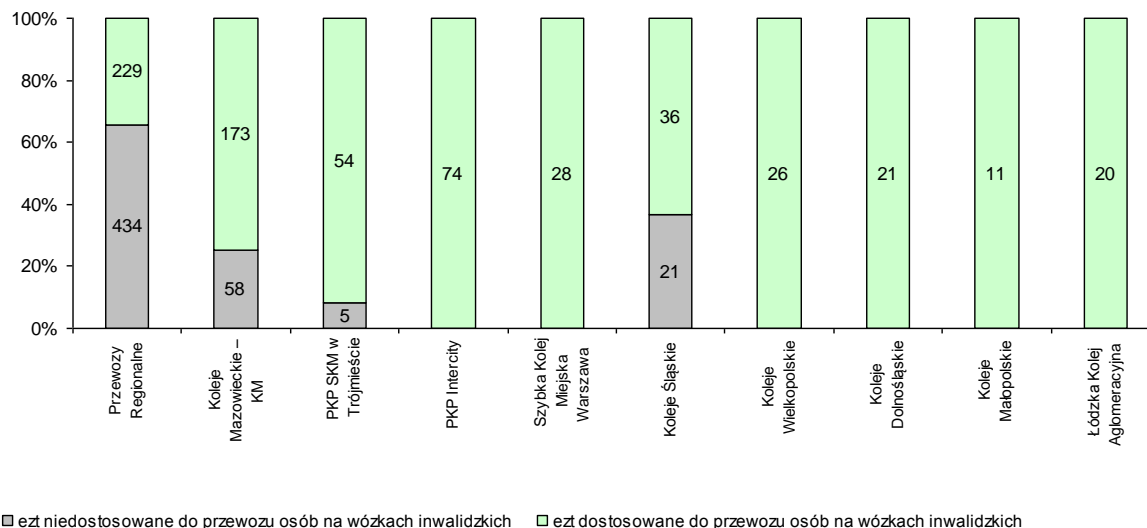
Pozostałe spółki realizujące przewozy regionalne na zlecenie marszałków (Koleje Mazowieckie, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście i Koleje Śląskie) prowadzą od kilku już lat na szeroką skalę program poprawy stanu taboru pasażerskiego. W zakresie elektrycznych zespołów trakcyjnych są to zakupy nowoczesnego taboru oraz modernizacje i naprawy główne jednostek EN57. Dzięki tym działaniom standard podróżowania podnosi się i jednocześnie poprawia się sytuacja w dostępie do taboru kolejowego dla pasażerów niepełnosprawnych. Nadal jednak część taboru tych operatorów wymaga dostosowania do pełnej zgodności z wymaganiami TSI PRM. Udział ezt niedostosowanych do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich wynosi w przypadku:

- Kolei Śląskich 36,8%,
- Kolei Mazowieckich – 25,1%,
- PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście – 8,5%.

W ostatnim okresie również Spółka PKP Intercity poszerzyła swoje zasoby taborowe o ezt nowej generacji. Od grudnia 2014 roku zaczęły kursować pierwsze pociągi Pendolino (ED250), zapewniając nową jakość w segmencie przewozów międzyaglomeracyjnych i wprowadzając markę pociągów najwyższej kategorii EIC Premium. Rok później nowoczesne pociągi Dart (ED 161) i Flirt (ED 160) wzbogaciły ofertę połączeń międzywojewódzkich (pociągi pod nazwą InterCity). Obecnie cały tabor z grupy ezt tego przewoźnika dostosowany jest do przewozu osób niepełnosprawnych.

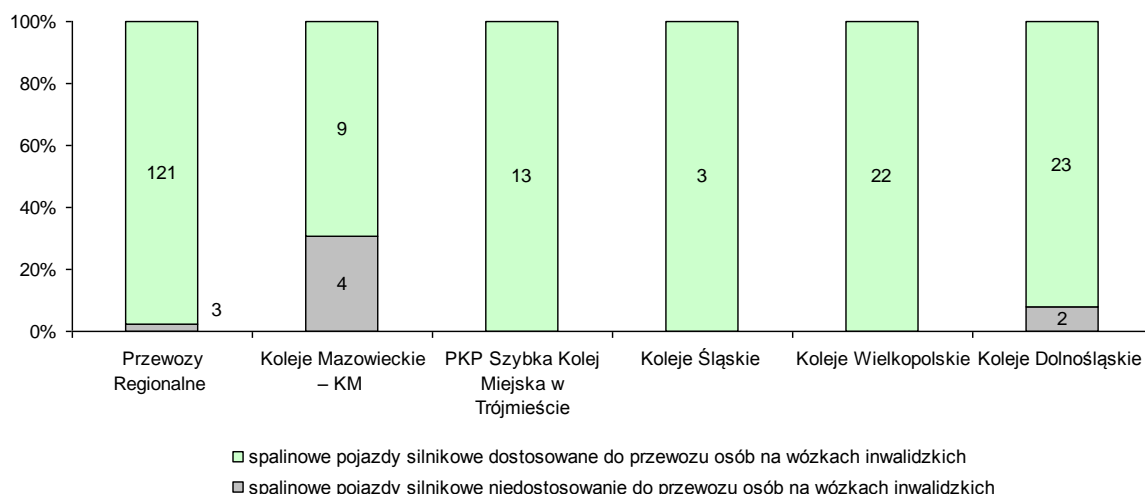
Szczegółowe informacje o liczbie i procentowym udziale elektrycznych zespołów trakcyjnych wykorzystywanych w przewozach pasażerskich z podziałem na tabor dostosowa-

ny do przewozu osób na wózkach inwalidzkich w ujęciu przewoźników przedstawiono na rysunku 8.



Rys. 8. Liczba i udział elektrycznych zespołów trakcyjnych, w tym ezt dostosowanych do przewozów osób na wózkach inwalidzkich.

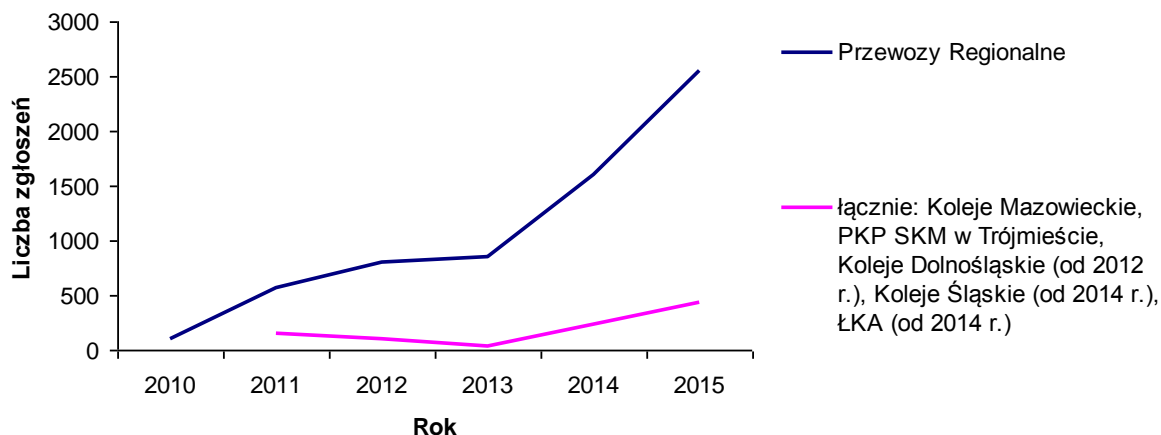
Grupa **spalinowych pojazdów silnikowych** zwanych również autobusami szynowymi, wykorzystywanych w przewozach pasażerskich, liczy 200 jednostek. Ten rodzaj taboru kursuje po niezelektryfikowanych liniach, obsługując przewozy o zasięgu regionalnym, realizowane w ramach służby publicznej na zlecenie samorządów. Największą pulę 124 jednostki (62%) eksploatują Przewozy Regionalne, następnie Koleje Dolnośląskie 25 pojazdów (12,5%) i Koleje Wielopolskie 22 pojazdy (11,0%). W mniejszym zakresie: po 13 sztuk również Koleje Mazowieckie i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście oraz 3 pojazdy Koleje Śląskie. Z reguły są to pojazdy kilku-kilkunastoletnie, choć Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie wykorzystują jeszcze pojazdy starszego typu (SA101, SA102, VT627 i VT628). Stopień dostosowania tego rodzaju taboru dla osób niepełnosprawnych, w tym podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich sięga 95,5%. Liczbę i udział procentowy eksploatowanych spalinowych pojazdów silnikowych, z podziałem na pojazdy dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich w ujęciu przewoźników przedstawiono na rysunku 9.



Rys. 9. Liczba i udział spalinowych pojazdów silnikowych, w tym pojazdów dostosowanych do przewozów osób na wózkach inwalidzkich.

W kolejowych przewozach osób szczerkowo wykorzystywane są również **elektryczne wagony silnikowe**. Ten rodzaj taboru stosuje spółka Przewozy Regionalne na liniach kolejowych mało obciążonych ruchem pasażerskim. Według deklaracji przewoźnika eksploatowane są 2 pojazdy (EN81). Wagon stanowi jedną przestrzeń, w części środkowej – niskopodłogowej, pomiędzy dwiema parami drzwi, znajduje się toaleta w systemie zamkniętym oraz dwa miejsca na wózki inwalidzkie. Pojazd wyposażony jest w system informacji wizualnej, monitoring oraz klimatyzację.

Proces dostosowania pojazdów kolejowych do obsługi osób niepełnosprawnych, zgodnie z wymaganiami TSI PRM oraz poprawianie standardu podróżowania, realizowane poprzez ulepszanie zasobów taborowych, zarówno w kwestii zakupu, jak również modernizacji i odnowienia, odbywa się w ramach istniejących możliwości finansowych przewoźników kolejowych, bądź organizatorów transportu publicznego, zasadniczo ze wsparciem dofinansowania wg unijnych środków pomocowych. Z perspektywy kilkunastu lat można ocenić, że nastąpiła wyraźna poprawa pozycji konkurencyjnej kolei na rynku usług transportowych, a przewoźnicy z każdym rokiem odnotowują wzrost popytu na przewóz wśród osób niepełnosprawnych – rysunek 10. Niewątpliwie istotny wpływ na zwiększenie roli kolei w obsłudze potrzeb przewozowych miała pomoc finansowa Unii Europejskiej, począwszy już od okresu 2004 - 2006, kiedy realizowane były pierwsze projekty taborowe. Proces poprawy zwykle jednak nie nadąża za faktycznymi potrzebami. Biorąc pod uwagę wszystkie rodzaje taboru, przedstawione powyżej wynika, że udział pojazdów dostosowanych do przewozu osób na wózkach inwalidzkich wynosi obecnie 27,6%.



Źródło: na podstawie sprawozdań rocznych spółek z realizacji norm jakości obsługi

Rys. 10. Pomoc udzielana osobom niepełnosprawnym w przewozach kolejowych

6. Przepisy ruchowe dla stacji pasażerskich i taboru pasażerskiego

6.1. Zagadnienia dotyczące przepisów ruchowych gwarantujących dostęp do infrastruktury pasażerskiej

Zgodnie z zapisem pkt. 4.4.1. Rozporządzenia 1300/2014 [11] zarządca infrastruktury lub zarządca stacji **musi** dysponować **strategią w formie pisemnej**, mająca na celu zagwarantowanie dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się przez cały czas pracy stacji i zgodnie z wymaganiami wspomnianego rozporządzenia. Jednocześnie musi zostać wdrożona poprzez przekazanie odpowiednich informacji personelowi, procedury i szkolenia. Strategia dotycząca infrastruktury musi obejmować przepisy ruchowe wymienione we wspomnianym punkcie rozporządzenia.

Dokument ten musi zostać wdrożony poprzez przekazanie odpowiednich informacji personelowi, procedury i szkolenie. Strategia musi dotyczyć m.in. przepisów ruchowych dla podróżnych dotyczących następujących sytuacji:

- dostępu do stacji,
- wydawania biletów pasażerom niedowidzącym na stacjach bez personelu obsługi,
- oświetlenia peronów,
- informacji wizualnych i mówionych, w tym informacji pasażerskiej na żądanie,

-
- dostępu do stref peronu na której funkcjonują urządzenia wspomagające wsiadanie/wysiadanie osób na wózkach inwalidzkich,
 - pomocy pracownika kolei przy wsiadaniu/wysiadaniu z pociągu,
 - korzystania ze strzeżonych jednopoziomowych przejść przez tory.

W związku z tym podmioty zobligowane do opracowania strategii – zarządcy infrastruktury i operatorzy stacji pasażerskich – powinny podjąć w tym celu współpracę. Trzeba przy tym zaznaczyć, że wspomniana **strategia w formie pisemnej powinna być opracowana odrębnie dla każdej stacji pasażerskiej.**

Zgodnie z punktem 6.4. znowelizowanego rozporządzenia dotyczącego Planu Transportowego [14], „*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.

Należy zaznaczyć, że pomimo braku tych dokumentów są zrealizowane działania zarówno z zakresu poprawy dostępności (dotychczas na 101 dworcach), świadczenia pomocy (61 dworców) i szkolenia personelu.

6.2. Zagadnienia dotyczące przepisów ruchowych gwarantujących dostęp do taboru przewozowego

Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 [11] dla podsystemu tabor określa w pkt. 4.4.2 zakres przepisów ruchowych. Wymagania ogólne dotyczą w szczególności **obowiązkiem dysponowania przez przedsiębiorstwo kolejowe (przewoźnika kolejowego) strategią w formie pisemnej** mającą na celu zagwarantowanie dostępu do taboru pasażerskiego przez cały czas jego pracy zgodnie z wymaganiami technicznymi TSI. Poza tym strategia taka musi być zgodna ze strategią zarządcy infrastruktury kolejowej lub zarządcy stacji.

Przepisy ruchowe zawarte w strategii, a dotyczące taboru, obowiązkowo muszą regulować następujące sytuacje:

- dostęp do miejsc uprzywilejowanych i ich rezerwację,
- przewóz psa przewodnika,
- dostęp do miejsc na wózek inwalidzki i ich rezerwację,
- dostęp do uniwersalnych przedziałów do spania i ich rezerwację,
- 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, w tym przekazywanie komunikatów rutynowych lub specjalnych przez maszynistę lub innego członka drużyny pociągowej przez system rozgłoszeniowy, w który musi być wyposażony każdy pociąg.

Dodatkowo w przepisach ruchowych muszą być uwzględnione wymagania w zakresie:

- kontroli reklam w informacjach wizualnych i dźwiękowych,
- ręcznej korekty informacji nieprawdziwych lub wprowadzających w błąd w systemach informacji automatycznej,
- zasad zapowiadania stacji końcowej i następnego przystanku,
- zasad dotyczących układu wagonów umożliwiającego użycie urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach zgodnie z planem peronów,
- bezpieczeństwa ręcznych i zasilanych elektrycznie urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach inwalidzkich,
- pomocy udzielanej przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego,
- awaryjnego sposobu uruchomienia ruchomych stopni,
- funkcjonalnego połączenia taboru zgodnego i niezgodnego z TSI,
- formowania pociągów z poszczególnych pojazdów zgodnych z TSI.

Według wyników przeprowadzonej ankiety wśród kolejowych przewoźników pasażerskich, posiadanie pisemnej strategii zgodnie z pkt. 4.4.2 Rozporządzenia 1300/2014, deklaruje 7 z 11 spółek. Są to: PKP Intercity, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Koleje Śląskie, Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Małopolskie i Łódzka Kolej Aglomeracyjna. Ze spółki Koleje Mazowiecki oraz Arriva RP nie uzyskano odpowiedzi, natomiast ze strony przewoźnika Szybka Kolej Miejska w Warszawie otrzymano informację, że spółka posiada strategię obsługi osób niepełnosprawnych na podstawie Rozporządzenia 1371/2007.

Pasażerscy przewoźnicy kolejowi opracowują wewnętrzne przepisy, w których regulowane są zasady obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Dotyczą one w szczególności:

- definicji pojęć „osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej”, „pies przewodnik/pies asystujący”,

-
- informacji o dostępności, warunkach dostępu i dostosowaniu pociągów do potrzeb osób niepełnosprawnych,
 - informacji o numerze telefonu lub adresie mailowym, pod które można zgłaszać potrzebę udzielenia pomocy w podróży osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej,
 - informacji podawanych na stacjach i przystankach osobowych w zakresie udzielanej przez personel spółki pomocy osobom niepełnosprawnym,
 - obowiązujących procedur w zakresie pomocy osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej przy wsiadaniu i wysiadania do/z pociągu oraz przesiadaniu się do pociągu skomunikowanego,
 - zasad odprawy i zakupu biletów na przejazd w kasach biletowych oraz w pociągach,
 - zasad przejazdu osoby niepełnosprawnej z psem przewodnikiem/asystującym,
 - wyznaczenia, oznaczenia i zajmowania miejsc uprzywilejowanych w pociągach.

Powyższe kwestie podawane są zasadniczo w regulaminach poszczególnych przewoźników kolejowych, dotyczących przewozu osób, zwierząt i rzeczy. Informacji w tym zakresie udzielają również punkty informacyjne i kasowe na dworcach kolejowych, Biura Obsługi Klienta oraz prezentowane są na stronach internetowych spółek.

W załączniku 9 przedstawiono wyciąg z przepisów w zakresie dostępu do taboru przewozowego wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

7. Podsumowanie

Dotychczasowe działania inwestycyjne w odniesieniu do infrastruktury kolejowej oraz taboru kolejowego były związane m.in. z poprawą dostępności przestrzeni publicznej zarówno w pociągach, jak i na obszarze kolejowym dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

W odniesieniu do taboru przewozowego były to działania prowadzone przez przewoźników pasażerskich i organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w odniesieniu do dworców kolejowych przez PKP S.A. (głównego zarządcę dworców w Polsce), a w odniesieniu do przejść podziemnych i peronów na stacjach kolejowych - przez narodowego zarządcę głównej infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK S.A. Należy zaznaczyć, że podmioty te

w miarę możliwości koordynują realizację uzupełniających się pod tym względem (komplementarnych) inwestycji.

Przewoźnicy kolejowi w nowym lub modernizowanym taborze przewozowym przewidują rozwiązania bezpośrednio kierowane do osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Wszelkie udogodnienia wynikające z TSI PRM wraz z systemami informacyjnymi zwiększają dostępność transportu kolejowego bez względu na sprawność podróżnego.

Warto zaznaczyć, że wdrażając postanowienia TSI PRM w odniesieniu do personelu, kilkuset pracowników drużyn konduktorskich spółki PKP Intercity S.A. zostało przeszkolonych z obsługi pasażerów z niepełnosprawnością. Szkoleni byli także pracownicy innych przewoźników.

W odniesieniu do dworców kolejowych wymagania TSI PRM dotyczą m.in. zmniejszenia wysokości okienek kasowych w punktach obsługi klienta, dworcowych punktów informacyjnych, automatów biletowych, drzwi i wejść, toalet i stanowisk przewijania dzieci, a także montażu ścieżek dotykowych, informacji wizualnych o wysokim kontraście, podjazdów i wind.

Program budowy i przebudowy dworców kolejowych w latach 2010-2017 dotyczył ponad 100 inwestycji, z czego większość dworców kolejowych udostępniono już podróżnym (m.in. Warszawa Wschodnia, Tarnów, Przemyśl Główny, Iława Główna, Opole Główne, Legnica). Na dworcach wprowadzono również możliwość zgłoszenia konieczności skorzystania z pomocy w poruszaniu się po terenie dworca. Pasażer o ograniczonej możliwości poruszania się może to zrobić, dzwoniąc odpowiednio wcześniej pod dedykowany nr telefonu lub wysyłając maila.

W zakresie peronów i przejść należy podkreślić, że jednym z priorytetów programów wieloletnich dotyczących inwestycji infrastrukturalnych na kolei jest dostosowanie jakości usług do wymagań wszystkich podróżnych, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych, opiekunów z dziećmi w wózkach, osób starszych i podróżnych z cięższymi bagażami. Poczynając od zapewnienia miejsc parkingowych przed dworcem kolejowym, przez zabezpieczenie wygodnej i dobrze oznakowanej ścieżki na peron, po bezproblemowe wsiadanie/wysiadanie do/z pociągu.

Dotychczasowa realizacja programów przyczyniła się do likwidacji barier architektonicznych na ponad 700 peronach, gdzie powstały ścieżki dotykowe, pochylnie dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, elementy ułatwiające orientację i poruszanie oso-

bom niewidomym, np. tabliczki informacyjne w alfabecie Braille'a oraz zapewniona została czytelna informacja pasażerska. Perony są systematycznie wyposażane również w windy i platformy dźwigowe. Przykładem jest stacja Katowice, gdzie perony pokryto nową nawierzchnią, zainstalowano podwójne schody ruchome, platformę dźwigową oraz nowy system informacji pasażerskiej. Na krawędziach peronowych oraz przy schodach zostały umieszczone pasy ostrzegawcze o fakturze wyczuwalnej pod stopami, które ułatwiają bezpieczne poruszanie się osobom niewidomym i słabo widzącym. Oprócz tego perony zostały podwyższone, dzięki czemu wsiadanie i wysiadanie z pociągu jest łatwiejsze.

Warto zaznaczyć, że w dalszym ciągu na dworcach odnotowuje się brak map dotykowych (tyflograficznych) dla osób niewidomych. Do dnia 1 kwietnia 2017 roku zostały one umieszczone na 34 obiektach. Jak dotąd nie opracowano wymagań dla tego typu źródła informacji.

Ponadto, wszystkie przystanki i stacje na linii kolejowej Warszawa – Gdynia, przebudowane w ramach projektu modernizacji zostały wyposażone w windy i pochylnie. Łącznie podwyższono standard ponad 150 peronów. W podobny sposób PKP PLK S.A. zmodernizowała linię kolejową od granicy z Niemcami przez Wrocław do Opola, a także linię na odcinku Łódź – Koluszki – Warszawa. Kolejne modernizacje zakładają podobny standard.

W odniesieniu do podróżnych z dysfunkcją narządu słuchu PKP S.A. i Fundacja Grupy PKP uruchomiły tłumaczenie języka migowego on-line. Z rozwiązania, wprowadzonego z myślą o osobach głuchych i słabo słyszających, można korzystać na 11 największych dworcach kolejowych w Polsce (Bydgoszcz Główna, Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Łódź Fabryczna, Poznań Główny, Katowice, Kraków Główny, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Wrocław Główny oraz Warszawa Zachodnia).

Etap II – Strategiczny

8. Priorytety i kryteria

Wdrażanie TSI PRM [11] należy rozpatrywać w odniesieniu do dwóch przypadków:

- nowej infrastruktury (pkt. 7.1.1.) i nowego taboru (pkt. 7.1.2.),
- istniejącej infrastruktury (pkt. 7.2.2.) i istniejącego taboru (pkt. 7.2.3.).

Stare TSI PRM (Decyzja 2008/164/WE) utraciło moc z dniem 1 stycznia 2015 roku, jednak obowiązuje ono w odniesieniu do uchyleń sprecyzowanych w artykule 11 Rozporządzenia 1300/2014¹³. Etapy stopniowego przejścia do systemu docelowego zawarto w pkt. 7.2.1. Funkcjonalne i techniczne specyfikacje podsystemu infrastruktura i tabor wymienione w Decyzji 2008/164/WE oraz w Rozporządzeniu 1300/2014 zamieszczono w załączniku 2.

Wdrażanie technicznych specyfikacji interoperacyjności dotyczących dostosowania infrastruktury dworców, stacji pasażerskich i przystanków osobowych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, odbywa się poprzez odnowę lub modernizację istniejących, a także budowę nowych obiektów. Podejmowane działania inwestycyjne w pierwszej kolejności powinny dotyczyć tych obiektów, które są:

- zlokalizowane na liniach kolejowych wchodzących w układ Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, w ramach sieci bazowej i kompleksowej,
- ważnymi węzłami przesiadkowymi wymienionymi w „Planie zrównoważonego rozwoju transportu publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym” [14] wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, finansowanych przez ministra właściwego ds. transportu,
- wymienione w planach transportowych marszałków województw, wykonujących zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich,

¹³ Stosowanie aktualnych TSI do oceny nowych i modernizowanych podsystemów jest zasadą. Jednakże uwzględniając stanowisko Komisji Europejskiej, Prezes UTK może wydać decyzję o przyznaniu odstępstwa od stosowania TSI [54].

-
- położone w miejscowościach o charakterze sanatoryjno – uzdrowiskowym, zgłaszane do procesu dostosowawczego przez instytucje i organizacje zrzeszające osoby niepełnosprawne.

W celu kompleksowej realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych, prace związane z dostosowaniem pasażerskiej infrastruktury punktowej są realizowane z reguły podczas realizacji działań inwestycyjnych dotyczących infrastruktury liniowej. Wówczas proces dostosowawczy dotyczy dworców, stacji pasażerskich i przystanków osobowych, poddawanych odnowie, modernizacji lub budowie, dając w efekcie ciąg obiektów w pełni dostępny dla wszystkich kategorii podróżnych.

W trakcie realizacji tych prac są realizowane zadania mające na celu poprawę dostępności dla osób niepełnosprawnych, sprowadzające się m.in. do zapewnienia:

- na placach przeddworcowych parkingów, położonych w miarę możliwości jak najbliżej wejścia dostępnego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w raz z wydzieleniem miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych,
- przynajmniej jednej trasy wolnej od przeszkód, umożliwiającej dotarcie na perony,
- odpowiedniej liczby miejsc do siedzenia z podłokietnikami, zarówno w poczekalni dworcowej, jak i na peronach,
- nowoczesnych nośników informacji,
- wyposażenia technicznego ułatwiającego pokonywanie różnic wysokości: pochylnie, podnośniki przyschodowe, windy (wybór odpowiedniego rozwiązania jest wynikiem przeprowadzonych analiz m.in. potoków ruchu).

W trakcie prac realizowany jest proces inwestycyjny dotyczący peronów, w trakcie którego niejednokrotnie zmieniana jest ich wysokość, przebudowywana nawierzchnia, na której umieszcza się oznaczenia dotykowe dla osób niewidomych i słabowidzących (pasy ostrzegawcze, pola uwagi, ścieżki prowadzące) i wyposaża w małą architekturę oraz nowoczesne nośniki informacji.

Wdrażanie technicznych specyfikacji interoperacyjności dotyczących dostosowania taboru kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, odbywa się w procesie produkcji oraz przy czynnościach w zakresie odnowy i modernizacji pojazdów kolejowych wykorzystywanych do przewozów pasażerów. Spełnianie wymagań TSI PRM spoczywa więc zarówno na producentach i wykonawcach modernizacji i odnowienia taboru wykorzystywanego do przewozów pasażerów, jak również na przewoźnikach kolejowych i organizatorach publicznego transportu zbiorowego, którzy określają warunki

przetargowe w zamówieniach na tabor, zawarte w SIWZ. Precyzyjne sformułowanie wszelkich wymagań technicznych i prawnych, usprawnia w efekcie dopuszczenie pojazdu do eksploatacji na sieci kolejowej.

Priorytetem jest realizacja działań inwestycyjnych dotyczących taboru wykorzystywanego do przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, bez względu na ich charakter (zakup, modernizacja czy odnowienie), przy czym kryteria powinny uwzględniać obsługę linii:

- wchodzących w układ sieci bazowej i kompleksowej TEN-T,
- obejmujących ośrodki wojewódzkie oraz miejscowości o charakterze sanatoryjno – uzdrowiskowym,
- zapewniających komplementarność projektów taborowych i infrastrukturalnych,
- umożliwiających maksymalizację parametrów wykorzystania taboru np. jego zdolności przewozowej, śrondiodobowego obiegu, itp.

Zapewnienie zgodności taboru z TSI PRM umożliwia nie tylko dostęp do transportu kolejowego osobom niepełnosprawnym i z ograniczoną możliwością poruszania się, ale także poprawę swobody w poruszaniu się i korzystaniu z wyposażenia taboru. Wymusza również stosowanie nowych rozwiązań technicznych, co usprawnia jakość pracy personelu pokładowego, poprzez możliwość wykonania podstawowych czynności obsługowych wobec tych osób. Wpływa to na nowoczesność pojazdów, w kwestii szeroko pojętego bezpieczeństwa i komfortu podróżowania. Spełnienie wymagań zawartych w TSI PRM uwzględnia także minimalizację szkodliwego oddziaływania pojazdów na środowisko naturalne i ograniczenie niekorzystnego wpływu na infrastrukturę kolejową.

W niniejszej strategii przedstawiono plan realizacji zadań maksymalnie do 2023 roku. Należy jednak zakładać, że w dalszej perspektywie strategia wyboru kolejnych obiektów do procesu wdrażania TSI PRM będzie oparta o te same kryteria. Zakłada się przy tym, że zachodzący rozwój techniczny, na który jest otwarty polski transport kolejowy, znajdzie odzwierciedlenie we wdrażaniu najnowszych rozwiązań, zwłaszcza w odniesieniu do dystrybucji biletów i informacji pasażerskiej.

Zgodnie z tymczasową zasadą ustalania priorytetów dotyczących modernizacji lub odnowienia stacji, istniejące stacje przyjmujące nie więcej niż 1000 pasażerów dziennie (suma pasażerów wsiadających i wysiadających, uśredniana dla okresu 12 miesięcy) nie muszą zostać wyposażone w podnośniki lub podjazdy, które w normalnej sytuacji byłyby wymagane w celu osiągnięcia trasy pozbawionej schodów. Warunek: na tej samej trasie, w odległości nie-

przekraczającej 50 km znajduje się inna stacja, posiadająca w pełni zgodną z wymaganiami trasę pozbawioną przeszkód. Jednocześnie Rozporządzenie 1300/2014 [11] wskazuje, że projekty nowych stacji muszą uwzględniać możliwość zainstalowania podnośnika lub podjazdów w przyszłości, tak aby stacja mogła być dostępna dla wszystkich osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zaleca także, aby stosować krajowe przepisy w celu zorganizowania przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w ramach dostępnych środków pomiędzy taką stacją pozbawioną możliwości dostępu, a kolejną dostępną stacją na tej trasie.

Jak zaznaczono już wcześniej, największym zarządcą dworców kolejowych w Polsce jest PKP. S.A. (zarządca 91,4% funkcjonujących obiektów). Pozostałe dworce są zarządzane przez inne podmioty. Nowa kategoryzacja dworców kolejowych PKP S.A. realizuje założenia dla dworców kolejowych w ramach strategii, której wdrażanie przewidziano do 2020 roku. Jednym z podstawowych wyzwań nowej kategoryzacji jest przeznaczenie środków finansowych na dostosowanie dworców do standardu minimum i jego utrzymanie. Zgodnie z przyjętą strategią i kategoryzacją dworców kolejowych, zaliczenie dworca do odpowiedniej klasy (Premium, Wojewódzki, Aglomeracyjny, Regionalny, Lokalny, Turystyczny) oparto o hierarchiczne kryteria, dotyczące pełnionych funkcji w transporcie pasażerskim. Zasadne jest, aby obiekty dworcowe nie zarządzane przez PKP S.A. były klasyfikowane w oparciu o te same kryteria. W obowiązującej kategoryzacji algorytm opiera się o następujące kryteria:

- typ ruchu i liczbę zatrzymań pociągów,
- liczbę przewoźników,
- lokalizację dworca w skali makro (położenie w ramach aglomeracji, liczba ludności, status jednostki terytorialnej),
- lokalizację w skali mikro w ramach danej jednostki terytorialnej.

Dworce Premium są położone w dużych miastach, obsługują przewozy krajowe i międzynarodowe realizowane przez różnych przewoźników. Na dworcach może być również obsługiwany ruch lokalny. Dworzec jest ważnym węzłem komunikacyjnym na poziomie krajowym, gdzie jest możliwa integracja z innymi gałęziami transportu. Spełnia także ważną funkcję przesiadkową. Na dworcu są również rozwinięte funkcje handlowe (komercjalizacja części przestrzeni dworca). Jednocześnie budynek dworca posiada istotne walory architektoniczne, a dzięki uporządkowanej i zagospodarowanej przestrzeni wokół obiektu, jest zapewniona pełna integracja z przestrzenią miejską.

Z kolei np. dworce lokalne charakteryzują się małą liczbą zatrzymań pociągów, z obiektu korzysta niewielka liczba podróżnych, a z uwagi na brak w okolicy dużych zakładów pracy, szkół lub ośrodków kulturalno-rekreacyjnych, istnieje mały potencjał rozwoju ruchu kolejowego. Z obiektu korzystają przede wszystkim osoby dojeżdżające do pracy i szkół, stąd obiekt posiada minimalny standard usług, zlokalizowanych przede wszystkim na peronie, gdzie głównie przebywają podróżni oczekujący na pociąg.

TSI PRM ma zastosowanie do każdej kategorii dworca kolejowego. Z uwagi na kryteria podziału istnieje jednak zróżnicowane wyposażenie techniczne obiektów poszczególnych kategorii, zapewniające jego dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Nie zmienia to faktu, że wszystkie elementy infrastrukturalne lub techniczne muszą uwzględniać wymagania TSI PRM związane z zapewnieniem jego dostępności.

W tabeli 12 pokazano liczebność dworców zarządzanych przez PKP S.A. w poszczególnych kategoriach, które były, są i będą objęte działaniami inwestycyjnymi. Wynika z niej, że w okresie do 2021 roku przewidziano do modernizacji 172 dworców różnych klas, z czego najliczniejszą grupę stanowią dworce lokalne. Do modernizacji po 2021 roku pozostanie do zmodernizowania 311 dworców, gdzie równie najliczniejszą grupę stanowią dworce lokalne. Należy zakładać, że w odniesieniu do tych obiektów będą prowadzone prace wdrożeniowe związane z obiektami systemowymi (modułowymi), o znacznie zmniejszonych kosztach bieżącego utrzymania. Wpisuje się to w perspektywiczne działania Unii Europejskiej odnośnie dworców lokalnych i obiektów o znaczeniu miejscowym lub turystycznym.

Tabela 12

**Dotychczasowe i przewidywane działania
związane z procesem dostosowania dworców do TSI PRM**

Klasa dworca (liczba dworców)	Dworce modern. w latach 2010-2017	Dworce objęte planem modernizacji na lata 2017-2021	Dworce do modernizacji po 2021 roku
Premium (20)	14	7	-
Wojewódzki (15)	5	5	5
Aglomeracyjny (103)	23	34	46
Regionalny (97)	39	19	39
Lokalny (335)	19	102	214
Turystyczny (14)	1	5	8
Łącznie (584)	101	172	311

Zgodnie z polityką transportową państwa i zasadami modernizacji linii kolejowych, w pierwszej kolejności modernizowane są linie o znaczeniu międzynarodowych i linie należące do układu podstawowego. Prace inwestycyjne dotyczące dworców, przystanków, a zwłaszcza peronów, z reguły są wykonywane równoległe do prac modernizacyjnych na liniach kolejowych. Taka filozofia działań sprzyja skróceniu utrudnień dla podróżnych, dając im w efekcie nowoczesne punkty postojów handlowych pociągów.

W odniesieniu do działań perspektywicznych związanych z wyborem kolejnych dworców do modernizacji, priorytetem powinny być objęte te obiekty, których znaczenie zostało podkreślone w wojewódzkich Planach Transportowych, zwłaszcza w rozwiązaniach powiązań kolei z transportem lokalnym i jej roli w tym transporcie. Na przyspieszenie działań w tym zakresie może mieć wpływ partycypacja samorządów lokalnych w kosztach modernizacji, jak również wykorzystania części obiektów do działalności poza transportowej oraz powiązanie uporządkowania terenów przyległych do obiektów dworcowych.

Do grupy dworców priorytetowego traktowania należy włączyć także te obiekty, które są położone w miejscowościach uzdrowiskowych o rozwiniętej bazie sanatoryjnej. Należy bowiem zakładać, że w tych przypadkach występuje wzmożony ruch osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, z czym powinno być związane zapewnienie tym podróżnym dostępności zarówno taboru przewozowego, jak i obiektów kolejowej infrastruktury.

W kolejnych latach będą realizowane udogodnienia dla osób z dysfunkcją słuchu poprzez stworzenie możliwości korzystania z tłumaczy języka migowego na kolejnych dworcach kolejowych. Na dworcach zarządzanych przez PKP S.A. rozszerzenie usługi w punktach informacyjnych kolejnych dworców jest uzależnione od wewnętrznych decyzji biznesowych. Jednocześnie można zaobserwować tendencję umieszczania tłumacza języka migowego w kasach biletowych wybranych przewoźników kolejowych.

Dodatek B załącznika do TSI PRM nie zawiera zasad ustalania priorytetów względem taboru kolejowego wykorzystywanego do obsługi pasażerów. Tym niemniej słusznym wydaje priorytet zapewnienia dostępności do taboru przewozowego zgodnego z TSI PRM w przewozach kolejowych służby publicznej. Wynika to z faktu zamówień publicznych i częściowego finansowania (ponoszenia wkładu własnego i wydatków niekwalifikowanych) przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu, Plan transportowy [14] zakłada „osiągnięcie przez operatorów w 2020 roku poziomu co najmniej 50% oraz do-

celowo w rjp 2023/24 100% pociągów międzywojewódzkich prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanymi o przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich”.

Zapewnienie taboru przewozowego do obsługi linii lokalnych powinno być poprzedzone analizą infrastruktury peronowej. W przypadku występowania na analizowanym obszarze przyszłej pracy taboru przewozowego peronów niskich, przewidywany tabor powinny stanowić pojazdy niskopodwoziowe, z rozwiązaniami technicznymi umożliwiającymi dostępność na stacjach węzłowych, posiadających perony o wysokości średniej lub wysokiej.

9. Zakres prac przewidywanych do realizacji do 2023 roku

Infrastruktura zarządzana przez PKP S.A.

Działania inwestycyjne w zakresie infrastruktury dworcowej prowadzone będą przez PKP S.A.. Do roku 2023 przewidziano inwestycje w 172 lokalizacjach, dla których przewidziano źródła finansowania. Zestawiono je w tabeli 13.

Tabela 13

Planowane działania inwestycyjne w zakresie infrastruktury dworcowej¹⁴

Kategoria dworca	2017	2018	2019	2020	2021	Łącznie
Premium	-	-	2	3	2	7
Wojewódzki	-	-	1	3	1	5
Regionalny	1	3	5	10	-	19
Aglomeracyjny	2	9	3	18	2	34
Lokalny	1	10	43	41	7	102
Turystyczny	-	-	-	1	4	5
Ogółem	4	22	54	76	16	172

Źródło: Biuro Inwestycji Centrali PKP S.A. (pismo UNP:2017-0189649 z dnia 25 kwietnia 2017 roku)

Z uwagi na fakt, że dotychczas zgodnie z TSI PRM proces inwestycyjny dotyczył 101 dworców (Tabela 9), a do 2021 roku planuje się prace na 172 (29,4%) obiektach dworców-

¹⁴ Dla powyższej liczby obiektów zostały przewidziane źródła finansowania. Według przekazanych informacji z 15 maja 2017 roku, dla pozostałych obiektów dworcowych z *Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023* nie rozpoczęto prac projektowych, dotyczących przewidywanych inwestycji na lata 2022-2023.

wych, to przy 584 posiadanych eksploatowanych obiektach, działania inwestycyjne po 2021 roku powinny dotyczyć pozostałych 311 (53,2%) dworców kolejowych.

Infrastruktura zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Przeprowadzona analiza zapisów KPK do 2023 roku, zaktualizowanego w 2016 roku [36], umożliwia przedstawienie następujących projektów dotyczących infrastruktury związanej z obsługą podróźnych:

Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK do 2023 roku (załącznik 1 do KPK 2023):

- Nr KPK 1.029: Przebudowa kompleksu dworcowego Gliwice. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 56,2 mln zł. (Wartość projektu obejmuje wartość nakładów realizowanych po roku 2015 oraz refundacje wydatków z lat wcześniejszych, dokonane po roku 2015.).
- Nr KPK 1.068: Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróźnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM). Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 360,0 mln zł.
- Nr KPK 1.075: Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu 2 274,8 mln zł¹⁵.

Lista projektów RPO objętych KPK do 2023 roku (Załącznik 3 do KPK 2023):

- Nr KPK 3.021. Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 8,6 mln zł.
- Nr KPK 3.022. Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 4,2 mln zł.
- Nr KPK 3.023. Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 4,2 mln zł.
- Nr KPK 3.024. Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311 /Kolei Aglomeracyjnej. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 14,9 mln zł.
- Nr KPK 3.029. Poprawa stanu infrastruktury do obsługi pasażerów. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 43,6 mln zł.
- Nr KPK 3.040. Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 40,0 mln zł.

¹⁵ Na odcinku Katowice – Kraków modernizowane są stacje i przystanki pod kątem dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Maksymalny wkład środków unijnych na tą inwestycję to 80% wartości projektu. Zakończenie inwestycji jest planowane na 2020 rok.

-
- Nr KPK 3.049. Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 120,0 mln zł.
 - Nr KPK 3.076. Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 14,7 mln zł.
 - Nr KPK 3.086. Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z tunelem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 43,6 mln zł.
 - Nr KPK 3.087. Modernizacja istniejących i budowa nowych przystanków kolejowych. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 31,2 mln zł.

Lista projektów krajowych objętych KPK do 2023 roku (Załącznik 4 do KPK 2023):

- Nr KPK 4.017. Modernizacja infrastruktury kolejowej w obrębie peronów stacji Poznań Główny po stronie zachodniej z dostosowaniem jej do obsługi osób niepełnosprawnych. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 47,2 mln zł.
- Nr KPK 4.021. Przebudowa infrastruktury obsługi podróżnych na stacjach i przystankach. Lista podstawowa. Szacunkowa wartość projektu: 210,9 mln zł.

Zakłada się, że powyższa lista nie jest kompletna z uwagi na fakt, że wyspecyfikowane w Krajowym Programie Kolejowym projekty dotyczące modernizacji lub rewitalizacji linii, prac na liniach itp., nie zawierają informacji, czy w ramach realizacji inwestycji następuje poprawa dostępności peronów. Pomimo zapytania nie uzyskano odpowiedzi od PKP PLK S.A.

Z uwagi na powyższe, w załączniku 11 zamieszczono wykaz projektów inwestycyjnych obecnie realizowanych, z wyszczególnionym charakterem prac, zakresem i harmonogramem oraz projekty fazowane i przeniesione do realizacji w perspektywie 2014-2020.

W załącznikach 12-15 zamieszczono wykaz projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji do końca 2023 roku (projekty wymienione w załącznikach 1-4 KPK).

Infrastruktura zarządzana przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

Do roku 2023 spółka planuje realizację projektu związanego z budową zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250. Na modernizację zamierza przeznaczyć 130 mln zł. W połowie środki będą pochodziły z Regionalnego Programu Operacyjnego. Około 35% środków będzie po-

chodziło z Funduszu Kolejowego, resztę zapewni Miasto Gdynia i spółka we własnym zakresie.

W ramach tego projektu planowane jest sporządzenie dokumentacji projektowej oraz zrealizowanie m.in. następujących zadań:

- przystosowanie peronu SKM Gdynia Główna do odprawy podróżnych z ograniczoną możliwością poruszania się wraz z modernizacją przejścia podziemnego, układu torowego, budynku Dworca Podmiejskiego Gdynia Główna wraz z jego bezpośrednim otoczeniem.
- modernizacja peronów na przystankach: Gdańsk Stocznia, Gdynia Orłowo, Gdynia Redowo, Gdynia Stocznia, Gdynia Grabówek, Gdynia Leszczynki, Gdynia Chylonia, Rumia Janowo.

Perony będą miały wszystkie udogodnienia dla osób niepełnosprawnych. W zależności od projektu, będą to pochylnie albo windy. Na wszystkich peronach zostanie zamontowany tzw. monitoring krawędziowy, którym objęte są strefy zagrożenia przy krawędziach peronów. W przypadku wejścia podróżnego na tą strefę, będzie on poproszony o odsuniecie się od krawędzi peronu.

Inwestycja rozpoczęła się w 2017 roku od remontów w Chyloni i stacji Rumia Janowo. Zakończenie prac jest planowane na koniec 2017 roku. Po zakończeniu robót - w planach 2018 rok – prace przeniosą się do Orłowa i Redłowa. W połowie 2020 rozpocznie się równolegle remont peronów na stacjach Grabówek i Leszczynki, ma on potrwać rok. Na koniec modernizacji zostaną poddane stacje Stocznia w Gdyni i w Gdańsku. Remont ma zakończyć się w drugiej połowie 2022 roku.

Infrastruktura Zarządzana przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A.

W 2023 roku jest planowana budowa przystanku Dolina Krzemowa.

10. Środki techniczne, operacyjne i finansowanie

Diagnoza stanu obecnego, przeprowadzona na podstawie wykazu majątku przewoźników kolejowych (por. rozdz. 5.2.2.- Etap I) wykazała, że udział taboru kolejowego w zakresie dostosowania go do przewozów osób niepełnosprawnych, w tym osób poruszających się na wózkach inwalidzkich wg poszczególnych rodzajów taboru wynosi dla:

- wagonów – 4,9%,
- elektrycznych zespołów trakcyjnych – 56,5%,
- spalinowych pojazdów silnikowych – 95,5%,
- elektrycznych wagonów silnikowych – 100%.

Środki techniczne mające na celu eliminację występujących barier w zakresie dostępności do taboru przewozowego, związane będą z jego odnowieniem, realizowanym w toku modernizacji, pozyskania i zakupu. Zestawienie liczbowe zamieszczono w tabeli 14.

Tabela 14

Zakres ilościowy planowanych potrzeb inwestycyjnych związanych z taborem kolejowym przeznaczonym do przewozów pasażerskich

Rodzaj taboru	Liczba w latach						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Modernizacja taboru							
Wagony 1 i 2 klasy różnych typów i serii	455*				-	-	-
w tym wagony dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich	60*				-	-	-
Elektryczne zespoły trakcyjne	24	41*	-	-	-	-	-
w tym ezt dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich	24	41*	-	-	-	-	-
Pozyskanie taboru							
Wagony 1 i 2 klasy różnych typów i serii	50	-	-	-	-	-	-
w tym wagony dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich	b.d.	-	-	-	-	-	-
Elektryczne zespoły trakcyjne	23	49*	-	-	-	-	-
w tym ezt dostosowane do przewozu osób na wózkach	23	49*	-	-	-	-	-

Rodzaj taboru	Liczba w latach						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
inwalidzkich							
Zakupy taboru							
Wagony 1 i 2 klasy różnych typów i serii	55*			-	-	-	-
w tym wagony dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich	7*			-	-	-	-
Elektryczne zespoły trakcyjne	25	21	14*	-	10*	71*	
Spalinowe pojazdy silnikowe	9	-	-	-	-	-	-
w tym spalinowe pojazdy silnikowe dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich	9	-	-	-	-	-	-

*- dotyczy maksymalnego okresu inwestycji (do roku)

Działania techniczne w zakresie modernizacji taboru dotyczą wagonów i elektrycznych zespołów trakcyjnych. Obowiązująca w PKP Intercity S.A. „Strategia Taborowa do 2020 roku” zakłada w latach 2016-2020 m.in. modernizację 455 wagonów osobowych, łącznie z modernizacją 20 lokomotyw elektrycznych serii EU/EP07 do prędkości 160 km/h. 60 modernizowanych wagonów (13,2%), będzie umożliwiała przewóz osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

W roku 2017 beneficjentem modernizacji elektrycznych zespołów trakcyjnych mają być: Koleje Mazowieckie (10 ezt), PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (5 ezt), Koleje Wielkopolskie (5 ezt) i Koleje Małopolskie (4 ezt) oraz Przewozy Regionalne, które planują w latach 2017-2018 zmodernizować 41 jednostek. Zakres modernizacji przewiduje dostosowanie tego rodzaju taboru do przewozu osób niepełnosprawnych.

Plany poprawy sytuacji taborowej przewoźników kolejowych w drodze pozyskania taboru obejmują:

- w roku 2017: 50 wagonów pasażerskich przez PKP Intercity oraz 23 elektryczne zespoły trakcyjne (18 dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i 5 dla PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście),
- na lata 2017-2018 49 elektrycznych zespołów trakcyjnych: 27 na potrzeby Przewozów Regionalnych, 12 - Kolei Śląskich i 10 - Kolei Wielkopolskich.

Zasoby ezt przewoźników samorządowych wzrosną na drodze przekazania taboru zakupionego przez urzędy marszałkowskie. Poprawa taboru kolejowego w drodze zakupów dotyczy:

- 55 nowych wagonów do roku 2019 przez PKP Intercity (oraz 40 lokomotyw: 30 elektrycznych i 10 spalinowo-elektrycznych), w tym 7 wagonów dostosowanych do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich,
- łącznie 141 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Największą pulę tego rodzaju taboru (71 jednostek) zamierzają nabyć Koleje Mazowieckie w latach 2018 – 2022. Jeszcze w bieżącym roku zakupionych ma być 25 ezt (11 przez Koleje Dolnośląskie i po 7 przez Przewozy Regionalne i Koleje Śląskie). W roku 2018 Szybka Kolej Miejska w Warszawie planuje kupić 21 ezt, Łódzka Kolej Aglomeracyjna 14 ezt w latach 2018-2019, a PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście w latach 2019-2021 10 ezt.
- 9 spalinowych pojazdów silnikowych roku 2017 przez Przewozy Regionalne (5) i Koleje Wielkopolskie (4).

Zakupy wszystkich elektrycznych zespołów trakcyjnych i spalinowych pojazdów silnikowych uwzględniają wymagania dotyczące dostosowania tego taboru dla osób niepełnosprawnych, w tym poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Finansowanie infrastruktury kolejowej i taboru przewozowego

Finansowanie transportu kolejowego w Polsce regulują zapisy rozdziału 7 Ustawy o transporcie kolejowym [6]. Zgodnie z art. 38. ust. 1. z budżetu państwa są finansowane:

- 1) inwestycje wynikające z umów i porozumień międzynarodowych;
- 2) inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym;
- 3) koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym.

Zadania te mogą być również finansowane ze środków zarządcy i jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

Inwestycje obejmujące pozostałe linie kolejowe, finansowane są przez zarządcę. Mogą być one dofinansowywane również z budżetu państwa, budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł (art.38, ust.5).

Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane m.in.:

- wydatki w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich oraz wydatki na budowę informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników, w tym biletu wspólnego (art.38, ust.6);
- wydatki na budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróży (art.38, ust.6a);
- inwestycje kolejowe, wynikające z programów rozwoju infrastruktury transportowej, oraz zakup pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozu rzeczy na podstawie jednej umowy o przewóz przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu (transport intermodalny) (art.38, ust.7).

W tabeli 15 oszacowano planowane wydatki według zidentyfikowanych potrzeb przewoźników kolejowych w zakresie taboru do przewozów pasażerskich.

Dokumentem ustanawiającym ramy czasowe i finansowe realizacji zamierzeń w zakresie inwestycji kolejowych przewidzianych do wykonania do 2023 r. jest Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK) [36]. Stanowi on kontynuację Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015, z perspektywą do roku 2020 (WPIK).

Główny cel programu obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych oraz wynika bezpośrednio z zapisów SRT2020 w zakresie dotyczącym transportu kolejowego.

Tabela 15

Szacunkowe wydatki uwzględniające zakres liczbowy inwestycji związanych z taborem kolejowym przeznaczonym do przewozów pasażerskich

Działania wg rodzajów taboru	Liczba [szt]	Kwota w mln zł
Zakup i pozyskanie elektrycznych zespołów trakcyjnych	213	4 909,613
Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych	65	557,669
Zakup spalinowych pojazdów silnikowych	9	114,185
Zakup i pozyskanie wagonów osobowych	105	821,717

Modernizacja wagonów osobowych	455	1 812,892
Razem	847	8 216,076

Cele szczegółowe KPK obejmują: wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego oraz poprawę jakości przewozów pasażerskich i towarowych. KPK określa zadania inwestycyjne obejmujące infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i zakłada maksymalne wykorzystanie środków UE na sfinansowanie projektów w ramach: Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, instrumentu Łącząc Europę, Programu Polska Wschodnia na lata 2014-2020 oraz Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2014-2020. Na inwestycje w infrastrukturę kolejową do 2023 r. zaplanowano 67,5 mld zł, w tym z budżetu państwa 22,3 mld zł.

W celu wzmocnienia konkurencyjności gospodarek państw członkowskich UE i niwelowania różnic pomiędzy poszczególnymi państwami i regionami, a także w celu realizacji wspólnej polityki rozwoju, tworzone są programy pomocowe, w ramach których przyznawana jest pomoc finansowa, w formie dotacji oraz tzw. instrumentów zwrotnych, czyli pożyczek i kredytów. Wsparcie poprzez fundusze unijne ukierunkowane jest na poprawę poziomu życia mieszkańców dzięki wzrostowi gospodarczemu i wzrostowi zatrudnienia oraz poprawę spójności społecznej i terytorialnej Polski.

Perspektywa na lata 2014-2020 wdrażana jest w Polsce poprzez 6 krajowych programów operacyjnych zarządzanych przez Ministerstwo Rozwoju oraz 16 programów regionalnych zarządzanych przez Urzędy Marszałkowskie. Inwestycjom transportowym dedykowane są następujące programy:

- krajowe: Program Infrastruktura i Środowisko, Program Polska Wschodnia,
- regionalne: Regionalne Programy Operacyjne 16 województw.

Środki na wymienione programy pochodzą z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności (FS).

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 jest największym programem finansowym z Funduszy Europejskich, służącym realizacji założeń strategii Europa 2020, z którą powiązany jest jego cel zasadniczy - wsparcie gospodarki efektywnie ko-

rzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej.

Główne obszary, na które zostały przekazane środki to: gospodarka niskoemisyjna, ochrona środowiska, przeciwdziałanie i adaptacja do zmian klimatu, transport i bezpieczeństwo energetyczne oraz ochrona zdrowia i dziedzictwo kulturowe. Budżet całego programu zamyka się kwotą 27,4 mld euro.

Wsparcie finansowe dedykowane dla inwestycji kolejowych ujęte zostało w priorytecie V: Rozwój transportu kolejowego w Polsce. Celami osi priorytetowej jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju dzięki poprawie stanu połączeń kolejowych w TEN-T i poza siecią, w tym infrastruktury kolejowej łączącej główne miasta Polski, ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze i linii stanowiących połączenie portów morskich z zapleczem gospodarczym w głębi kraju oraz większe wykorzystanie systemów kolejowych w miastach. Łącznie w tym priorytecie przeznaczono na wydatki kwotę 5 893,765 mln euro w tym wkład UE wynosi 5 009,700 mln euro.

W ramach działania 5.1 Rozwój kolejowej sieci TEN-T dofinansowanie uzyskają inwestycje obejmujące co do zasady modernizację i rehabilitację istniejących szlaków kolejowych w sieci TEN-T służących do przewozów pasażerskich i towarowych, przy zapewnieniu pełnej zgodności prowadzonych działań z parametrami technicznymi wymaganymi dla infrastruktury kolejowej. Przewiduje się również budowę odcinków linii. W ramach modernizacji tras kolejowych większy priorytet zostanie położony na liniach w znacznym stopniu wykorzystywanych do przewozu towarów, na których parametry techniczne (w tym w szczególności prędkość, dopuszczalny nacisk na oś i długość pociągu) nie odpowiadają potrzebom współczesnych przewoźników. Wsparcie udzielone będzie na rzecz eliminacji „wąskich gardeł”

– miejsc o ograniczonej przepustowości, uzyskania stałych prędkości na długich odcinkach (w tym np. likwidację punktowych ograniczeń prędkości), umożliwienie przejazdu pociągów o długości 740 m dla sieci bazowej oraz podniesienie dopuszczalnego nacisku osi do wymaganych wartości dla danej kategorii linii.

Istotnym uzupełnieniem inwestycji na liniach kolejowych będą inwestycje mające na celu unowocześnienie (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego. Dofinansowany tabor będzie wykorzystywany na obszarze, który został wskazany w dokumentacji aplikacyjnej. Kontynuowane będą inwestycje dotyczące modernizacji infrastruktury dworców i przystanków kolejowych oraz infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań

technicznych związanych z obsługą osób o ograniczonej możliwości poruszania się, określonych w Decyzji KE ws. TSI PRM), polegające na poprawie elementów infrastruktury oraz montażu systemów służących poprawie jakości świadczonych usług, takich jak systemy dynamicznej informacji pasażerskiej, zakupu biletów, przechowywania bagażu, systemy służące integracji z innymi rodzajami transportu i osiągnięciu multimodalności itp.

Tryb konkursowy przewidziany jest dla projektów dotyczących unowocześnienia (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze ponadregionalnym, wraz z niezbędną infrastrukturą służącą jego utrzymaniu, w tym taboru i urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego (np. lokomotywy manewrowe), zakup i modernizacja taboru kolejowego do realizacji przewozów towarowych. Tryb pozakonkursowy zastosowany będzie przy projektach budowy, modernizacji i rehabilitacji linii kolejowych, w tym m.in. budowy i modernizacji przystanków kolejowych oraz modernizacji lub przebudowy dworców, łącznie z infrastrukturą obsługi podróży, w zakresie dostosowania do wymagań technicznych związanych z obsługą osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a także polegające na poprawie elementów infrastruktury lub montażu systemów służących poprawie jakości świadczonych usług, takich jak systemy dynamicznej informacji pasażerskiej, zakupu biletów, przechowywania bagażu, systemy służące integracji z innymi rodzajami transportu i osiągnięciu multimodalności.

Kolejne działanie 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T, dedykowane jest projektom kolei poza TEN-T oraz systemom kolejowym w miastach (koleje miejskie). Wsparcie transportu kolejowego będzie dotyczyło połączeń do sieci TEN-T, odcinków łączących ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze, a także linii stanowiących element dojazdu do portów lotniczych oraz połączeń portów morskich z zapleczem gospodarczym w głębi kraju oraz połączeń platform multimodalnych. Poza siecią TEN-T realizowane będą także pozostałe typy inwestycji kolejowych, wskazane w opisie Działania 5.1. Ze względu na znaczenie pasażerskich przewozów kolejowych w obszarze ciężenia metropolii (uznanych za perspektywiczne), realizowane będą inwestycje infrastrukturalne w rozwój systemu kolei miejskiej na tych obszarach. Przewiduje się realizację inwestycji w odniesieniu zarówno do infrastruktury liniowej (w tym systemów sterowania ruchem) i punktowej (m.in. przystanki kolejowe, dworce), jak i taboru kolejowego (wraz z zapleczem technicznym). Dofinansowany tabor będzie wykorzystywany na obszarze, który został wskazany w dokumentacji aplikacyjnej. Inwestycje nie będą obejmowały prac remontowych, jak również nie będą dotyczyły bieżącego utrzymania infrastruktury.

Program Polska Wschodnia 2014-2020 (PO PW) jest instrumentem wsparcia rozwoju społeczno-gospodarczego 5 województw: lubelskiego, podlaskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego, który wzmacnia i uzupełnia działania prowadzone

ne w ramach regionalnych i krajowych programów operacyjnych. Jego środki – 2 mld euro z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, przeznaczone są na rozwój innowacyjnej przedsiębiorczości oraz na ważne, z punktu widzenia spójności i dostępności terytorialnej makroregionu, inwestycje w komunikację miejską, drogi i kolej.

Wsparciu inwestycji kolejowych służ oś priorytetowa III: Ponadregionalna Infrastruktura Kolejowa. Celem tej osi jest zwiększona dostępność Polski Wschodniej w zakresie infrastruktury kolejowej, a planowane inwestycje prowadzone będą głównie w ramach Wschodniej Magistrali Kolejowej¹⁶, która stanowi koncepcję połączenia miast wojewódzkich Polski Wschodniej w zakresie transportu kolejowego. Projekty inwestycyjne przewidziane do realizacji w ramach działania 3.3 Infrastruktura kolejowa, ukierunkowane są na zwiększenie poziomu przepustowości linii kolejowych poprzez podwyższenie ich parametrów technicznych (prędkość, nacisk na oś), elektryfikację wybranych linii, unowocześnienie systemów sterowania ruchem kolejowym oraz systemów informacji pasażerskiej, a także budowę bądź przebudowę obiektów obsługi podróżnych, m.in. poprzez dostosowanie do wyższych standardów bezpieczeństwa oraz potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo. Interwencja obejmie inwestycje w infrastrukturę kolejową poza siecią TEN-T oraz w ramach sieci TENT. W zależności od potrzeb prowadzona będzie rewitalizacja, rehabilitacja lub modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej oraz pasażerskiej o znaczeniu makroregionalnym. Ponadto przewidziana jest budowa lub przebudowa sieci trakcyjnej, obiektów inżynierskich oraz infrastruktury towarzyszącej. Środki na realizację działania 3.1 wynoszą 330 mln euro.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przewidują uzyskanie dofinansowania dla 8 projektów przewidzianych do realizacji w ramach działania 3.1. Infrastruktura kolejowa.

Projekty PO PW - lista podstawowa:

¹⁶ Zgodnie z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. Wschodnia Magistrala Kolejowa przebiega przez: Olsztyn – Korsze – Kętrzyn – Giżycko – Ełk – Białystok – Czeremchę – Siedlce – Łuków – Dęblin – Lublin – Kraśnik – Tarnobrzeg – Kolbuszową – Rzeszów wraz z odgałęzieniem do Kielc przez: Tarnobrzeg – Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko Kamienną.

-
- prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją;
 - prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 708 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew;
 - prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz;
 - prace na linii kolejowej nr 32 na odcinku Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki);
 - prace na linii kolejowej nr 31 na odcinku gr. województwa – Czeremcha – Hajnówka;
 - prace na linii kolejowej nr 52 Lewki – Hajnówka;
 - prace na linii kolejowej nr 216 na odc. Działdowo – Olsztyn;
 - prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Szczytno – Ełk.

Instrument „Łącząc Europę” (ang. Connecting Europe Facility – CEF) jest nowym instrumentem finansowym, który zastąpił poprzedni program TEN-T. Wspiera on rozwój trzech obszarów – sieci transportowej, energetycznej oraz telekomunikacyjnej. Unia Europejska przeznaczyła w swoim budżecie na ten cel odrębną pulę środków finansowych – 33 mld euro. Fundusze te będą przeznaczone na inwestycje dotyczące budowy i modernizacji infrastruktury w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji.

Do chwili obecnej odbyły się trzy nabory projektów w ramach konkursu CEF. W pierwszej turze konkursu Komisja Europejska otrzymała ponad 700 wniosków, z których zaakceptowano 276, w tym wszystkie projekty (7) zgłoszone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- Modernizacja trasy Rawicz – Czempin; ostatni element magistrali Wrocław – Poznań,
- Modernizacja trasy Sadowne – Białystok, ostatni element połączenia Warszawa – Białystok w ramach linii Rail Baltica,
- Modernizacja trasy Sochaczew – Swarzędz, kluczowa część magistrali Warszawa – Poznań,
- Modernizacja trasy Poznań – Szczecin,
- Modernizacja trasy Warszawa Włochy – Pruszków – Grodzisk Mazowiecki,
- Modernizacja kolei obwodowej w Warszawie; odcinek Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska,
- Budowa wiaduktów drogowych nad CMK.

Dzięki temu wsparciu zarządca zmodernizuje infrastrukturę kolejową o łącznej długości 570 km.

W ramach II tury konkursu, ogłoszonym 5 listopada 2015 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. złożyły do Agencji Wykonawczej ds. Innowacyjności i Sieci (INEA) 10 wniosków aplikacyjnych¹⁷ w ramach koperty narodowej, na łączną wartość dofinansowania 1,6 mld euro.

Projekty w ramach II naboru CEF wg danych z aplikacji zamieszczono w tabeli 16.

Tabela 16

Projekty w ramach II naboru CEF

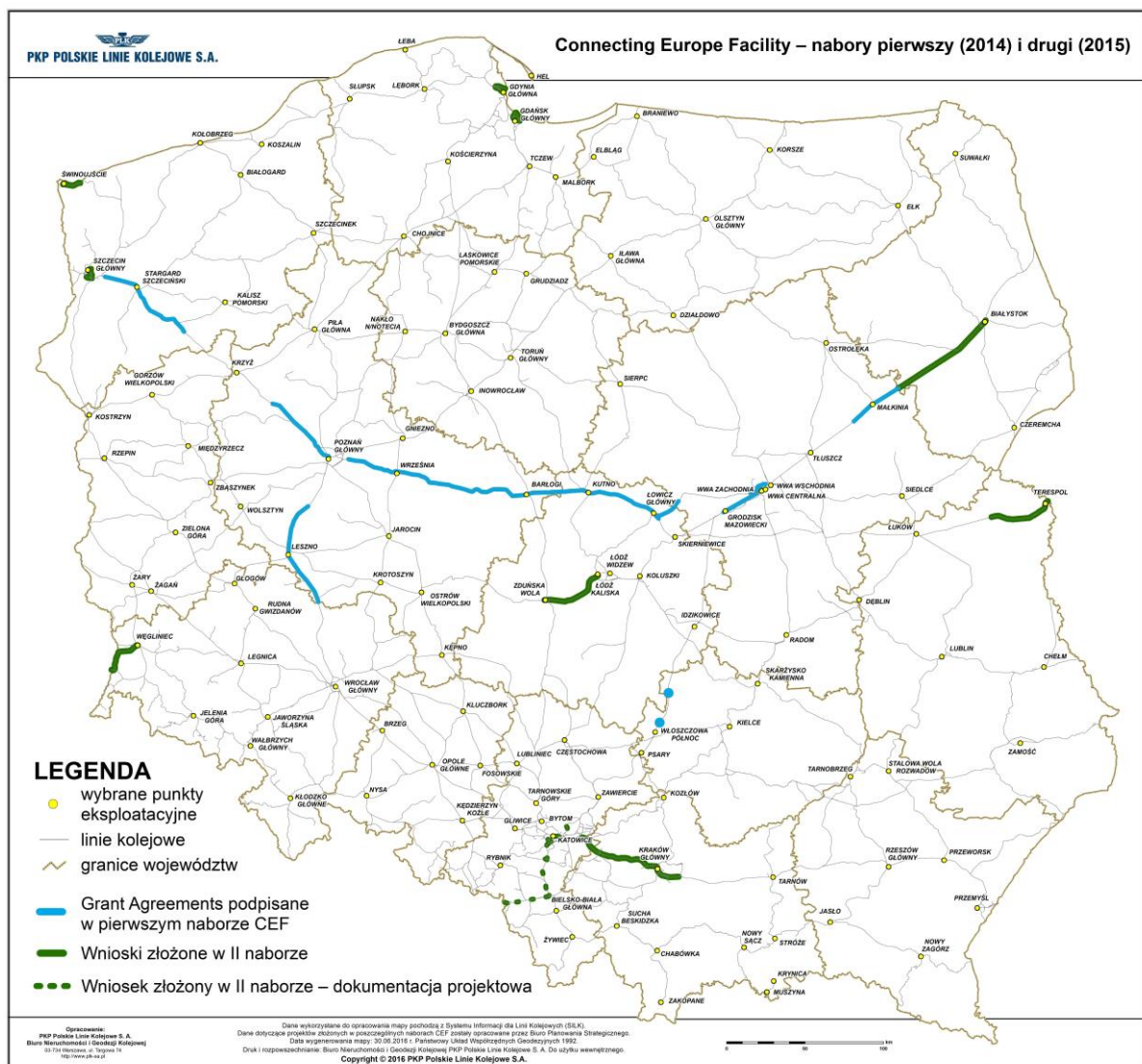
Lp.	Nazwa projektu	Wartość [mln Euro]	Dofinansowanie CEF [mln Euro]	Realizacja
1	Prace na linii E75 na odcinku Czyżew - Białystok	397,4	302,8	2016-2020
2	Modernizacja linii kolejowej E30, etap II – odcinek Zabrze-Katowice-Kraków, etap 2b	538,7	410,1	2015-2018
3	Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Gł. Tow. – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej	395,9	320,3	2017-2020
4	Prace na liniach kolejowych: 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap Ic, Łódź Kaliska – Zduńska Wola	113,1	73,1	2017-2020
5	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	190,8	162,2	2017-2021
6	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	143,6	122,1	2016-2020
7	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	141,5	115,7	2017-2020
8	Prace na linii kolejowej E20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III – LCS Terespol	131,0	109,5	2016-2020
9	Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węgliniec - Zgorzelec	22,5	19,1	2016-2017

¹⁷ Raport roczny PKP PLK za 2015 rok, str.96.

10	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap I; linia E65 na odcinku Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice/Zebrzydowice	8,9	7,6	2015-2023
Razem		2083,4	1642,6	-

Bilans I i II tury konkursu CEF to akceptacja przez KE wszystkich 17 wniosków złożonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na które przyznano dotacje o łącznej wysokości ponad 13 mld zł.

Na rysunku 11 pokazano projekty inwestycji infrastrukturalnych na sieci PKP PLK SA, wynikające z I i II naboru wniosków.



Rys. 11. Projekty inwestycji infrastrukturalnych wynikające z I i II naboru w konkursie CEF (źródło: PKP PLK S.A.)

Do 7 lutego 2017 roku trwał nabór wniosków w III konkursie CEF, którego rozstrzygnięcie nastąpiło w czerwcu br. Komisja Europejska pozytywnie oceniła 4 wnioski PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. przyznając pomoc finansową w kwocie ponad 816 mln EUR, to jest ponad 3 mld złotych. Inwestycje, które zostały zaakceptowane przez Komisję Europejską:

1. „Prace na linii E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Elk”. Wartość projektu 398 043 024 EUR, w tym 338 336 570 EUR (85%) stanowi planowane dofinansowanie z CEF.
2. „Zabudowa ERTMS/ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T”. Wartość projektu 344 681 487 EUR, w tym 292 979 264 EUR (85%) stanowi planowane dofinansowanie z CEF.
3. „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie”. Wartość projektu 142 384 631 EUR, w tym 90 015 564 EUR (63,22%) stanowi planowane dofinansowanie z CEF.
4. „Prace na linii kolejowej E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice”. Wartość projektu 111 709 099 EUR, w tym 94 952 734 EUR (85%) stanowi planowane dofinansowanie z CEF.

Spółka PKP PLK jest największym beneficjentem środków instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (CEF).

16 Regionalnych Programów Operacyjnych służy wspieraniu rozwoju poszczególnych województw i regionów. Środkami finansowymi zarządzają instytucje samorządowe. Środki te są zróżnicowane od 0,9 mld euro (lubuskie, opolskie) do 3,47 mld euro (śląskie). Łączna pula przyznanej pomocy wynosi 31,25 mld euro. W obszarze transport publiczny przewidziano kwotę 4,4 mld euro, natomiast w obszarze kolei – ok.10 mld euro. Wykaz projektów

w poszczególnych województwach przedstawiono w tabeli 17.

Tabela 17

Regionalne programy operacyjne

RPO	Nazwa projektu	Nr projektu	Wartość projektu	Dofinansowanie UE
Dolnośląskie	Poprawa jakości usług regionalnego publicznego transportu zbiorowego Województwa Dolnośląskiego realizowanego poprzez zakup jedenastu nowych, pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych	RPDS.05.02.01-02-0001/16	267 493 260,00	183 365 280,80

RPO	Nazwa projektu	Nr projektu	Wartość projektu	Dofinansowanie UE
Łódzkie	Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Etap II	RPLD.03.04.00-10-0001/16	263 149 900,00	182 010 500,00
Małopolskie	Dworzec "Biblioteka Skawina" - przywrócenie budynkowi dworca kolejowego w Skawinie walorów zabytku z przeznaczeniem obiektu na cele publiczne	RPMP.06.01.01-12-0108/16	7 655 580,74	4 810 860,79
	Zakup Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych dla rozwoju kolei małopolskich	RPMP.07.02.01-12-0223/16	305 217 560,00	175 717 855,13
Mazowieckie	Modernizacja 39 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych		197 534 925,00	128 466 000,00
Opolskie	Centrum Przesiadkowe w Gogolinie.	RPOP.03.01.02-16-0003/16	3 946 103,86	3 354 188,28
	Opolskie mobilne - usprawnienie transportu zbiorowego regionu i aglomeracji opolskiej.	RPOP.06.02.00-16-0001/15	63 486 257,00	53 868 089,06
Podkarpackie	Zakup taboru kolejowego do wykonywania przewozów pasażerskich na terenie Województwa Podkarpackiego.	RPPK.05.03.00-18-0001/16	157 721 670,00	108 940 250,00
Pomorskie	Budowa węzła integracyjnego w Kościerzynie połączona z rewitalizacją i adaptacją dworca kolejowego oraz utworzeniem komunikacji zbiorowej w Powiecie Kościerskim	RPPM.09.01.02-22-0003/16	36 608 826,16	26 268 047,81
	Budowa i skomunikowanie węzła integracyjnego w Starogardzie Gdańskim	RPPM.09.01.02-22-0004/16	42 591 800,00	33 644 064,01
	Budowa węzła integracyjnego wraz z rewitalizacją zabytkowego budynku dworca PKP w Kwidzynie.	RPPM.09.01.02-22-0006/16	17 139 647,50	7 503 218,68
	Budowa węzła integracyjnego Kartuzy wraz z trasami dojazdowymi.	RPPM.09.01.01-22-0001/16	26001658,98	9857926,37
	Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250	RPPM.09.02.01-22-0001/16	139 750 924,53	61 923 429,35
Wielkopolskie	Poznańska Kolej Metropolitalna. Węzły integracji – budowa systemu funkcjonalnych punktów przesiadkowych. Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Oborniki	RPWP.03.03.03-30-0002/16	4 815 145,37	4 092 873,56

RPO	Nazwa projektu	Nr projektu	Wartość projektu	Dofinansowanie UE
	Miasto.			
	Realizacja węzła przesiadkowego w Złotnikach w celu zwiększenia dostępności linii kolejowej nr 354 Poznań-Piła	RPWP.03.03.03-30-0010/16	9 623 075,00	7 313 159,96
Zachodniopomorskie	Zakup i modernizacja kolejowego taboru pasażerskiego o napędzie elektrycznym	RPZP.05.06.00-IZ.00-32-001/16	250 797 000,00	173 315 000,00

W każdym regionalnym PO wydzielona jest alokacja środków przeznaczonych na Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT). ZIT realizowane są obligatoryjnie na terenie miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych, które stanowią najważniejsze ośrodki miejskie w kraju. W Umowie Partnerstwa stworzono możliwość realizacji ZIT na terenie miast o charakterze regionalnym/subregionalnym i na obszarach powiązanych z nimi funkcjonalnie. W ramach ZIT wspierane będą przede wszystkim projekty z zakresu rozwoju zrównoważonego, sprawnego transportu łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny.

Na realizację ZIT przeznaczonych zostało prawie 3,8 mld euro z puli regionalnych PO. Kwota ta zdecydowanie przewyższa obowiązkowe 5% środków z EFRR, tj. ok. 2,2 mld euro,

a dodatkowo obejmuje środki EFS (Europejski Fundusz Społeczny). Razem z krajowymi programami operacyjnymi (POIiŚ i POPW – w ramach których Ministerstwo Rozwoju przewiduje wsparcie tzw. projektów komplementarnych do projektów wspieranych z RPO) na realizację Strategii ZIT przeznaczona jest łącznie kwota ok. 6,2 mld euro.

11. Działania następcze i informacje zwrotne

Celem Krajowego Planu Wdrożenia TSI PRM jest stopniowe likwidowanie barier w zakresie dostępności infrastruktury kolejowej i taboru przewozowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Analiza stanu istniejącego pokażała zakres ilościowy i jakościowy niezbędnych prac w tym obszarze. Wprowadzanie w rozsądnych ramach czasowych wymagań TSI PRM w odniesieniu do posiadanego majątku umożliwi stopniowe przejście od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z wymaganiami interoperacyjności będzie normą.

Trwający proces inwestycyjny w zakresie infrastruktury dworcowej i peronowej, a także wymiana taboru przewozowego poprzez głęboką modernizację i zakupy, systematycznie poprawiają jakość transportu kolejowego i jego dostępność dla wszystkich podróżnych. Skutkuje to m.in. systematycznym wzrostem przewozów i uruchamianiem nowych połączeń.

Przewiduje się, że niniejszy KPW TSI PRM będzie aktualizowany w okresach pięcioletnich. Najbliższy termin aktualizacji KPW to **2022 rok**.

Niezależnie od tego, w przypadku zmiany rozporządzenia dotyczącego TSI PRM, co może być następstwem np. postępu technicznego, trendów rynkowych lub wymagań społecznych, korekta KPW TSI PRM nastąpi w terminie 12 miesięcy od przyjęcia nowelizowanego dokumentu. Może to także wpłynąć na zakres przewidywanych do realizacji prac.

Zgodnie z Dyrektywą 2008/57/WE prowadzone rejestry infrastruktury i rejestry pojazdów określają główne parametry, które w odniesieniu do aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” zostały sprecyzowane zgodnie z Decyzją 2008/164/WE. Z uwagi na fakt, że zawarte w nich informacje są powiązane z procedurą dopuszczania i zgodnością techniczną, rejestry umożliwiają identyfikację przeszkód i barier w zakresie dostępności. Stąd też ich eliminacja musi być monitorowana, a wszelkie zmiany związane z poprawą jakości, na bieżąco wnoszone do rejestrów.

W zakresie infrastruktury peronowej, KPW TSI PRM ma związek z wdrażaniem TSI INF, w odniesieniu do parametru odległość krawędzi peronowej od osi toru, co wpływa na wielkość wolnej przestrzeni między tą krawędzią, a podłogą wagonu.

12. Podsumowanie

Przeprowadzona w pierwszej części opracowania ocena dostępności pasażerskiej infrastruktury kolejowej i taboru przewozowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się pozwala stwierdzić, że według danych z I kwartału 2017 roku stopień dostosowania wynosi w odniesieniu do:

- dworców kolejowych - 17,2%,
- peronów - 30,5%¹⁸ (14,4% peronów posiada oznaczenia dotykowe i ścieżki prowadzące dla osób niewidomych),
- kolejowego taboru przewozowego (wielkość uśredniona dla wszystkich rodzajów taboru wykorzystywanego w przewozach osób) - 27,6%, w tym dla:
 - wagonów pasażerskich: 4,9%,
 - spalinowych pojazdów silnikowych: 95,5%,
 - elektrycznych zespołów trakcyjnych: 56,5%,
 - elektrycznych pojedynczych wagonów silnikowych: 100%.

Jednocześnie należy podkreślić, że pomimo wielu zrealizowanych działań na rzecz poprawy dostępności transportu kolejowego, szkoleń personelu, świadczonej pomocy osobom niepełnosprawnym na większych dworcach, zarówno zarządcy infrastruktury, zarządcy stacji, jak i przedsiębiorstwa kolejowe, nie dysponują strategiami w formie pisemnej, mającymi zagwarantować dostęp do posiadanego majątku dedykowanego podróżnym, do czego zobowiązuje Rozporządzenie UE 1300/2014 [11]. Podstawowym elementem tych dokumentów powinny być przepisy ruchowe, regulujące szereg sytuacji związanych z podsystemem „Infrastruktura” i z podsystemem „Tabor”. Należy podkreślić, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 grudnia 2016 r. [14], do **31.12.2017** roku każdy dworzec ma dysponować na piśmie strategią dostępu do infrastruktury pasażerskiej, a każdy przewoźnik ma dysponować na piśmie strategią dostępu do taboru przewozowego w okresie jego pracy. Warto podkreślić, że dzięki takim dokumentom, byłoby znacznie łatwiej określić zakresy niezbędnych prac, aby uzyskać pełną dostępność zarówno infrastruktury pasażerskiej, jak i taboru przewozowego.

Warto także podkreślić, że powinien być dokonany przez specjalistów z zakresu prawa i tłumaczy przysięgłych, przegląd aktów prawnych związanych z omawianą problematyką tak, aby nie było wątpliwości w zakresie interpretacji różnych pojęć zamieszczonych w kra-

¹⁸ Na których znajdują się różne udogodnienia dla podróżnych

jowych aktach prawnych względem prawa unijnego. Dopiero w przypadku stwierdzenia różnic, powinny być podjęte kroki związane z wprowadzeniem w aktach prawnych stosownych zapisów lub uzupełnień. Dotyczy to zarówno tłumaczeń aktów prawnych Unii Europejskiej, jak i brzmienia niektórych zapisów w prawodawstwie krajowym.

Realizacja KPW TSI PRM do 2023 roku w odniesieniu do infrastruktury pasażerskiej i taboru pasażerskiego pozwoli w efekcie na uzyskanie stopnia dostosowania w odniesieniu do:

- dworców kolejowych - 46,6%¹⁹,
- peronów - 51,6% (35,8% peronów będzie posiadało oznaczenia dotykowe i ścieżki prowadzące dla osób niewidomych),
- kolejowego taboru przewozowego (wielkość uśredniona dla wszystkich rodzajów taboru wykorzystywanego w przewozach osób) - 35,0%, w tym dla:
 - wagonów pasażerskich²⁰: 7,9%,
 - spalinowych pojazdów silnikowych: 95,7%,
 - elektrycznych zespołów trakcyjnych: 67,7%,
 - elektrycznych pojedynczych wagonów silnikowych: 100%.

Przewiduje się także, że równoległe do wskazanych w KPW TSI PRM działań, zostaną opracowane:

- strategię dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się wraz z przepisami ruchowymi dla każdego dworca kolejowego i wdrożone poprzez odpowiednie procedury i szkolenia personelu;
- strategię przewoźników kolejowych określające dostęp do taboru przewozowego przez cały czas jego pracy i wdrożone przez odpowiednie procedury i szkolenie personelu pokładowego;
- zasady tworzenia map dotykowych (planów tyflograficznych) dworców, stacji pasażerskich i przystanków osobowych dla podróżnych niewidomych tak, aby według jednego wzoru było możliwe ich wykonanie dla tych obiektów,

¹⁹ Planowana wielkość do uzyskania w 2021 roku.

²⁰ Bez uwzględnienia wypożyczenia 50 szt. wagonów czeskich przez PKP Intercity.

-
- ogólne zasady szkolenia w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się i zasad szczegółowych wynikających z charakterystyki uwarunkowań miejscowych (dotyczy dworców, stacji pasażerskich i przystanków osobowych) i szczegółowych warunków konkretnego przewoźnika, wynikających

z eksploatowanego taboru przewozowego i jego wyposażenia technicznego dedykowanego tej grupie podróżnych.

Zakłada się, że po 2023 roku będą realizowane prace dostosowawcze poprawiające dostępność do pozostałych obiektów infrastruktury pasażerskiej i pasażerskiego taboru przewozowego. Należy zaznaczyć, że w odniesieniu do taboru przeznaczanego do przewozu podróżnych działania związane z modernizacją taboru zostaną stopniowo eliminowane na rzecz zakupów taboru nowego.

W rekomendacjach Prezesa UTK, stanowiących integralną część opracowania [40] zakłada się, „że 100-procentowe dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej pociągów o charakterze użyteczności publicznej będzie zapewnione w 2024 roku”.

LITERATURA

Akty prawne i normatywne

- [1] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.07.2008, str. 1).
- [2] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, str. 32).
- [3] Komunikat Komisji pt. „Wytyczne interpretacyjne do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. C 220 z 4.7.2015, str. 1).
- [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, str. 32).
- [5] Decyzja Wykonawcza Komisji 2014/880/UE z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylająca decyzję wykonawczą 2011/633/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, str. 489).
- [6] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 poz. 1727, z późn. zm.).
- [7] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2017 poz. 1332, z późn. zm.).
- [8] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2017 poz. 1260).
- [9] Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2015 poz. 915, z późn. zm.).
- [10] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2016 poz. 1867, z późn. zm.).
- [11] 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 z 12.12.2014, str. 110).
- [12] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, str. 1).
- [13] Rozporządzenie (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 03.12.2007, str. 14).
- [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 dnia 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. 2014 poz. 1680).
- [16] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2013 poz. 43).

-
- [17] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. 2014 poz. 720).
- [18] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1422).
- [19] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2016, poz. 254) – zmienione ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 roku o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. 2017 poz. 1398).
- [20] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 czerwca 2016 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. 2016 poz. 988).
- [21] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 stycznia 2016 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. 2016 poz. 63)
- [22] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 2014 poz. 867).
- [23] Norma PN-K-02057 – Koleje normalnotorowe – Skrajnia budowli.
- [24] Norma PN-EN 15273-3:2013-09 Kolejnictwo – Skrajnie – Część 3: skrajnie budowli (wprowadza EN15273-3:2013).
- [25] Biała Księga. Niepełnosprawni a transport kolejowy – aktualny stan dostępności kolei dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. RBF. Warszawa 2015.
- [26] Dostępność infrastruktury publicznej dla osób z niepełnosprawnością. Analiza i zalecenia. Rzecznik Praw Obywatelskich. Warszawa 2011.
- [27] Informacja prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na posiedzenie Komisji Infrastruktury Sejmu VIII kadencji. UTK. Warszawa 2017.
- [28] Instrukcja Id-1 – Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych; załącznik do zarządzenia nr 14/2005 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 18 maja 2005 roku z późn. zm.
- [29] Kancelaria Sejmu. Biuro Komisji Sejmowych. Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury nr 62 z dnia 8 lutego 2017 roku.
- [30] Kancelaria Sejmu. Biuro Komisji Sejmowych. Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury nr 72 z dnia 23 marca 2017 roku.
- [31] Krajowy Plan Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności odnoszących się do podsystemów „Energia” i „Infrastruktura” – Tom II: TSI INF.
- [32] Program Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei w Unii dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. PKP PLK S.A. Warszawa, grudzień 2016 r.
- [33] Przewodnik stosowania TSI dla podsystemu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” nr ERA/GUI/02-2013/INT, wersja 1.1, Europejska Agencja Kolejowa, 18.05.2015.
- [34] Standardy techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $v_{\max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) i $v_{\max} \leq 250$ km/h (dla taboru z wychylnym pudłem); załącznik do uchwały nr 263/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 czerwca 2010 r.
- [35] Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2016/2017 (wg stanu z 7 kwietnia 2017 roku). <http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i->
-

-
- kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulaminy-przydzielania-tras-pociagow/zmiany-w-regulaminy-20162017/ dostęp: 20.04.2017.
- [36] Uchwała nr 144/2016 Rady Ministrów z dnia 23 listopada 2016 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.
- [37] Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych. Instrukcja Ipi-1. PKP PLK S.A. Warszawa 2017; załącznik do uchwały nr 41/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 stycznia 2017 r.
- [38] Obsługa osób o ograniczonej możliwości poruszania się na rynku pasażerskich usług kolejowych – rekomendacje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. UTK. Warszawa 2013.
- [39] Sprawozdanie z wykonania w 2015 roku Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do 2015 roku z perspektywą do 2020 roku. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Warszawa 2016.
- [40] Warunki dostępności przewozów kolejowych dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w umowach o świadczenie usług publicznych. UTK. Warszawa 2017.
- [41] Wieloletni program inwestycji kolejowych do roku 2015. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. MTBiGM 2013.

Opracowania i ekspertyzy

- [42] Kowalski K.: Planowanie dostępności – polskie uwarunkowania prawne i praktyka. Biuro Planowania Dostępności, Warszawa 2012.
- [43] Poliński J.: Projektowanie uniwersalne – dostosowanie kolei do przewozu osób niepełnosprawnych. IK. Warszawa 2012.
- [44] Poliński J.: Elementy dotykowe dla niewidomych – rodzaje, rozwiązania i wymagania ogólne. KOW. Warszawa 2012.
- [45] Wysocki M., Załuski D.: Ekspertyza w zakresie dostępności kolejowych obiektów obsługi podróżnych z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania. Uniwersytet Gdański. Gdańsk 2017.
- [46] Zając A.P.: Bariery architektoniczne: Warszawski Węzeł Kolejowy. Instytut Socjologii UW, EUROREG, SISKOM. Warszawa 2014.

Wykorzystane adresy internetowe

- [47] <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/informacja-dla-osob-niepelnosprawnych.html> (dostęp: 12.09.2017).
- [48] <http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/download/Dworce-czynne-na-2017-08-31.pdf> (dostęp: 11.09.2017).
- [49] http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/download/WYKAZ-GODZ-OTWARCIA-DWORCW-aktualny-od-dnia-04_09_2017.pdf (dostęp: 22.09.2017).
- [50] <http://www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/469404> (dostęp: 21.04.2017).
- [51] <http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/10220/PR-wspieraja-mlodych-niepelnosprawnych.html> (dostęp: 15.03.2014).
- [52] <https://eratv.era.europa.eu/eratv> (dostęp: 10.05.2017).
- [53] <http://www.plk-sa.pl/niepelnosprawni/> (dostęp: 23.05.2017).
- [54] <https://www.utk.gov.pl/pl/uslugi/producenti/uslugi-dla-producentow/11918,Odstepstwo-od-stosowania-TSI.html> (dostęp: 20.07.2017).

[55] <http://demografia.stat.gov.pl/bazademografia/Prognoza.aspx> (dostęp: 12.09.2017).

Słownik ważniejszych pojęć

1. **Budynek** – należy przez to rozumieć taki obiekt budowlany, który jest trwale związany z gruntem, wydzielony z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych oraz posiada fundamenty i dach [7].
2. **Budowa** - proces, w wyniku którego w określonym miejscu zbudowane zostaną nowe obiekty infrastruktury kolejowej [41].
3. **Dopuszczenie do eksploatacji** – czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem (art. 4 pkt 36 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
4. **Dotykowa ścieżka prowadząca** – ciąg elementów z podłużnymi wypukłościami znajdującymi się na utwardzonej nawierzchni, których zadaniem jest umożliwienie osobie niewidomej lub niedowidzącej odpowiedniego kierunku przemieszczania. Ścieżka prowadząca stanowi dotykowe oznakowanie trasy pozbawionej przeszkód. [44].
5. **Droga dojścia** – pieszy ciąg komunikacyjny łączący perony ze strefami przyjęcia podróżnych i terenem przyległym. Droga, która musi pokonać podróżny od wejścia na teren kolejowy, do peronu [37].
6. **Dworzec** - miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży oraz punkt informacji dla podróżnych. (art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym [10]).
7. **Dworzec kolejowy** - usytuowany na obszarze kolejowym obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych do obsługi podróżnych lub usług towarzyszących tej obsłudze, który może również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów [6].
8. **Dworzec wyłączony z eksploatacji** - obiekt znajdujący się przy czynnej lub zamkniętej linii kolejowej, zamknięty trwale z przyczyn technicznych lub ekonomicznych, niedostępny dla podróżnych (*definicja przyjęta na potrzeby opracowania*).
9. **Infrastruktura kolejowa** – linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury (art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym [6]).

-
10. **Infrastruktura ogólnie dostępna** - w odniesieniu do stacji pasażerskich jest to przestrzeń publiczna, kontrolowana przez przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury lub zarządcę stacji. TSI-PRM dotyczy jedynie infrastruktury ogólnie *dostępnej (definicja przyjęta na potrzeby opracowania)*.
 11. **Interoperacyjność systemu kolei** – zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej (art. 4 pkt 29 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
 12. **Istniejąca infrastruktura** - infrastruktura, która była eksploatowana w momencie wejścia w życie technicznej specyfikacji interoperacyjności TSI-PRM (*definicja przyjęta na potrzeby opracowania*).
 13. **Mapy dotykowe (tyflograficzne)** – schematy sieci komunikacyjnych lub dworców kolejowych, które pozwalają na lepsze zorientowanie się osób niewidomych w położeniu wielu ważnych elementów związanych z obsługą pasażerów i usługami [44].
 14. **Modernizacja** - proces przystosowania istniejących obiektów infrastruktury kolejowej do wyższych parametrów techniczno-eksploatacyjnych, w wyniku którego następuje zmiana warunków użytkowania oraz wzrost wartości obiektów [41]; większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągnięcia podsystemu (art. 4 pkt 43 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
 15. **Natężenie ruchu podróźnych** – liczba podróźnych korzystających z danej stacji lub przystanku osobowego w jednostce czasu, w danym przekroju [37].
 16. **Obiekt budowlany** – budynek, budowla bądź obiekt małej architektury, wraz z instalacjami zapewniającymi możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem, wzniesiony z użyciem wyrobów budowlanych [7].
 17. **Obszar kolejowy** – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy (art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
 18. **Odnowienie** – większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągnięć podsystemu (art. 4 pkt 44 ustawy o transporcie kolejowym [6]).

-
19. **Odtworzenie (rewitalizacja)** – proces, w wyniku którego następuje przywrócenie pierwotnych parametrów użytkowych istniejących obiektów infrastruktury kolejowej na skutek ich ulepszenia (nie zalicza się do tej grupy remontów realizowanych w ramach procesu utrzymaniowego) [41].
20. **Operator publicznego transportu kolejowego** – operator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie odnoszącym się do pasażerskich przewozów kolejowych (art. 4 pkt 19b ustawy o transporcie kolejowym [6]).
21. **Operator stacji pasażerskiej** – podmiot zarządzający dworcem kolejowym lub peronem (art. 4 pkt 54 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
22. **Organizator publicznego transportu kolejowego** – organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie odnoszącym się do pasażerskich przewozów kolejowych (art. 4 pkt 19a ustawy o transporcie kolejowym [6]).
23. **Osoba niepełnosprawna oraz osoba o ograniczonej możliwości poruszania się** – każda osoba objęta 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 podróżnymi lub której możliwość poruszania się przy korzystaniu z transportu jest ograniczona z powodu wieku. Zalicza się do nich:
- osoby z uszkodzeniami kończyn dolnych, poruszające się na wózkach inwalidzkich,
 - osoby niewidome lub z ograniczoną możliwością widzenia,
 - osoby o ograniczonym słuchu, głuche i głuchonieme,
 - osoby poruszające się przy użyciu specjalnych sprzętów wspomagających pracę mięśni, np. kule, protezy, laski,
 - kobiety w ciąży, osoby z dzieckiem na ręku lub w wózku, małe dzieci, osoby w podeszłym wieku i osoby otyłe.
24. **Pasy ostrzegawcze** – oznaczenie dotykowe na utwardzonej nawierzchni, złożone z szeregu symetrycznie ułożonych guzków, sygnalizujących zbliżanie się do niebezpiecznego miejsca i ostrzegających przed grożącym niebezpieczeństwem [44].
25. **Peron jednokrawędziowe (jednostronny)** – budowla przeznaczona dla podróżnych tylko wzdłuż jednej krawędzi peronowej [37].

-
26. **Peron dwukrawędziowy (dwustronny)** - budowla przeznaczona dla podróżnych wzdłuż obu krawędzi peronowych [37].
 27. **Płyta peronowa** – płyta wierzchnia (górna) peronu determinująca jego krawędź użyteczną, obejmująca strefę zagrożenia [37].
 28. **Podsystem** – część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei (art. 4 pkt 31 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
 29. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu (art. 4 pkt 6 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
 30. **Pola uwagi** – oznaczenie dotykowe na utwardzonej nawierzchni, którego zadaniem jest informowanie o krzyżowaniu lub rozgałęzianiu pasów prowadzących ścieżek dotykowych, zmianie kierunku przemieszczania lub punkcie docelowym; najczęściej składają się one z wypukłych guzków o analogicznych wymiarach i kształcie jak w przypadku pasów ostrzegawczych [44]
 31. **Potok podróżnych** – liczba podróżnych przemieszczających się w określonym czasie między punktami na stacji lub przystanku kolejowym [37].
 32. **Powłoka anty-graffiti** – powłoka nanoszona na ściany, wiaty, obiekty małej architektury itp., która umożliwia usunięcie graffiti oraz innych farb, bez naruszania oryginalnej struktury obiektu [37].
 33. **Projektowanie uniwersalne – reguły**. Projektowanie uniwersalne reguluje siedem reguł:
Reguła 1. Reguła równych szans dla wszystkich odwołuje się do demokratycznej zasady równości. Zakłada, że każdy człowiek powinien mieć równy dostęp do wszystkich elementów środowiska, m.in. dworców kolejowych i środków transportu. Stosowanie tej reguły powinno prowadzić do takiego planowania przestrzeni, aby nie wymagała ona dodatkowych udogodnień dla osób niepełnosprawnych, czy podróżnych z dziećmi w wózkach. Wejścia do budynków dworców: szerokie, dostępne z poziomu ulicy przez automatycznie otwierane drzwi, nie zaś wejście po schodach i oddzielna rampa wjazdowa dla wózków.
Reguła 2. Reguła elastyczności w użyciu odwołuje się do różnorodnych sposobów użycia przedmiotów ze względu na możliwości i potrzeby użytkowników. Dobrym przykładem jest takie zaprojektowanie dworca kolejowego, aby mogły z niego korzystać osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się.

Reguła 3. Reguła sugerująca prostotę i intuicyjność w użyciu, kładzie nacisk na projektowanie przestrzeni i przedmiotów w taki sposób, aby ich funkcja była zrozumiała dla każdego użytkownika, bez względu na jego doświadczenie, wiedzę, umiejętności językowe czy poziom koncentracji.

Reguła 4. Reguła postrzegalności informacji mówi o tym, by przekazywana za pośrednictwem przedmiotów i struktury przestrzeni informacja była postrzegalna. To bardzo istotne, aby najważniejsze informacje były dostępne zarówno za pomocą wzroku, słuchu i dotyku.

Reguła 5. Reguła tolerancji na błąd ma uczynić środowisko bezpiecznym i pewnym dla wszystkich użytkowników. Jej zadaniem jest zminimalizować ryzyko błędnego użycia przedmiotów oraz ograniczyć niekorzystne konsekwencje przypadkowego i niezamierzonego użycia danego przedmiotu.

Reguła 6. Reguła niewielkiego wysiłku fizycznego podczas użycia kładzie nacisk na takie projektowanie przestrzeni i przedmiotów, aby korzystanie z nich było skuteczne, wygodne, łatwe i nie wiązało się z wysiłkiem fizycznym.

Reguła 7. Reguła rozmiaru i przestrzeni wystarczającej do użycia odnosi się do aspektu dopasowania na przykład przestrzeni publicznej do potrzeb jej użytkowników, a więc zarówno osób niepełnosprawnych, jak i osób o ograniczonej możliwości poruszania się [43].

34. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej (art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
35. **Przebudowa** – wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji (...) [7].
36. **Przejście w poziomie szyn** – skrzyżowanie linii kolejowej z drogą w jednym poziomie, przeznaczone tylko do ruchu pieszego [37].
37. **Przystanek komunikacyjny** - miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym,

-
- oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym [8].
38. **Remont** – wykonywanie w istniejącym obiekcie budowlanym robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a nie stanowiących bieżącej konserwacji, przy czym dopuszcza się stosowanie wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym [7].
39. **Składnik interoperacyjności** – podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie (art. 4 pkt 30 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
40. **System kolei** – wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci (art. 4 pkt 26 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
41. **Stacja pasażerska** – obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego (art. 4 pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
42. **Techniczne specyfikacje interoperacyjności** – specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (art. 4 pkt 33 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
43. **Trasa pozbawiona przeszkód** – oznacza połączenie między dwoma lub więcej strefami publicznymi przeznaczonymi do transportu pasażerów. Mogą się po niej poruszać wszystkie osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się. Aby to osiągnąć, trasa może zostać podzielona w celu lepszego zaspokojenia potrzeb wszystkich osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się. Połączenie wszystkich części trasy pozbawionej przeszkód stanowi trasę dostępną dla wszystkich osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się [11].
44. **Trasa pozbawiona schodów** – stanowi kategorię trasy pozbawionej przeszkód, która spełnia potrzeby osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Należy unikać zmian poziomu lub gdy nie da się ich uniknąć, łączy poziomy za pomocą podjazdów lub podnośników [11].
-

-
45. **TSI PRM** – techniczna specyfikacja interoperacyjności odnosząca się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się [11].
 46. **Typ pojazdu kolejowego** - pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych [6].
 47. **Typ budowli** - budowla przeznaczona do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych [6].
 48. **Umowa o świadczenie usług publicznych** – umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 4 pkt 19 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
 49. **Umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej** – umowa zawarta pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem określająca trasy przejazdów, zasady korzystania z infrastruktury oraz standard jakości dostępu do infrastruktury (art. 4 pkt 19d ustawy o transporcie kolejowym [6]).
 50. **Usługa trakcyjna** - działalność przewoźnika kolejowego polegającą na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem [6].
 51. **Zarządca infrastruktury** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty (art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
 52. **Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei** – wymagania określone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei w celu zapewnienia interoperacyjności systemu kolei (art. 4 pkt 32 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
 53. **Zdolność przepustowa** – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie (art. 4 pkt 11 ustawy o transporcie kolejowym [6]).
 54. **Zintegrowany węzeł przesiadkowy** - miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczegól-

ności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną [10].

55. **Znaki dotykowe i dotykowe elementy sterujące** – znaki lub elementy sterujące, w tym wypukłe piktogramy, wypukłe znaki alfabetu lub oznaczenia w alfabecie Braile’a [11].

Załącznik 2**Funkcjonalne i techniczne specyfikacje podsystemu infrastruktura i tabor wymienione w Decyzji 2008/164/WE oraz w Rozporządzeniu 1300/2014**

Decyzja 2008/64/WE	Rozporządzenie 1300/2014
<u>Podsystem „Infrastruktura”</u>	
<ul style="list-style-type: none">— parkingi dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się,— drzwi oraz wejścia jednopoziomowe,— trasy dla pasażerów, główne ciągi pieszce,— posadzki,— informacje dotykowe,— ścieżki kierunkowe,— przeszklone drzwi oraz oznaczenia ścienne,— toalety,— meble,— kasy biletowe lub automaty biletowe/okienka informacyjne,— urządzenia do kontroli biletów,— oświetlenie,— informacje wizualne – drogowskazy, piktogramy, informacja dynamiczna,— informacje mówione,— wyjścia ewakuacyjne, alarmy,— geometria kładek dla pieszych i przejść podziemnych,— schody,— poręcze,— podjazdy, schody ruchome, windy, chodniki ruchome,— wysokości peronów i odległości peron – oś toru,— szerokości peronów i krawędzie peronów,— zakończenia peronów,— urządzenia wspomagające wsiadanie,— przejścia przez tory w poziomie szyn.	<ul style="list-style-type: none">— parkingi dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się,— trasy pozbawione przeszkód,— drzwi i wejścia,— posadzki,— sygnalizacja przeszkód przezroczystych,— toalety i stanowiska przewijania dzieci,— meble i urządzenia wolno stojące,— kasy i automaty biletowe, punkty informacyjne i punkty obsługi klienta,— oświetlenie,— informacje wizualne: drogowskazy, piktogramy, informacja drukowana lub dynamiczna,— informacje mówione,— szerokości peronów i krawędzie peronów,— koniec peronu,— urządzenia wspomagające wsiadanie znajdujące się na peronach,— jednopoziomowe przejścia przez tory.
<u>Podsystem „Tabor”</u>	
<ul style="list-style-type: none">— siedzenia,— miejsca na wózki inwalidzkie,— drzwi,— oświetlenie,— toalety,— przejścia,— informacje dla pasażerów,— zmiany wysokości,— poręcze,— przedziały do spania dostępne dla osób na wózkach inwalidzkich,— położenie stopnia przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego.	<ul style="list-style-type: none">— siedzenia,— miejsca na wózki inwalidzkie,— drzwi,— oświetlenie,— toalety,— przejścia,— informacje dla pasażerów,— zmiany wysokości,— poręcze,— przedziały do spania dostępne dla osób na wózkach inwalidzkich,— położenie stopnia przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego.

Potrzeby zgłaszane przez osoby niepełnosprawne i ich organizacje, związane z mobilnością

1. Osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych

Projektowanie poszczególnych elementów infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, które polega na takim projektowaniu produktów i usług, aby były użyteczne w możliwie największym stopniu dla wszystkich, bez potrzeby adaptacji. Zasady projektowania uniwersalnego są zawarte w opracowaniach [43 i 45], gdzie wskazano jak Projektować elementy infrastruktury, aby służyły wszystkim użytkownikom, bez względu na ich ograniczenia w mobilności i percepcji.

2. Osoby z dysfunkcjami wzroku

Na czym polegają trudności osób z dysfunkcjami wzroku:

- Na dojściu do dworca, rozeznaniu się w planie dworca –teren dworca i sam obiekt to duża przestrzeń, którą trzeba poznać i w niej się poruszać.
- Na zlokalizowaniu kas biletowych, w szczególności jeśli nie są wyróżnione kolorystycznie lub nie znajdują się blisko wejścia. Utrudnienie to potęguje jeszcze duża ilość lokali usługowych i natłok podróźnych.
- Korzystaniu z usług asystenta – podróż trzeba zaplanować z wyprzedzeniem minimum 48 godzin i z takim też wyprzedzeniem zarezerwować asystenta.
- Dojściu na właściwy peron/do toalety/do punktu usługowego - bezpiecznym pokonaniu najczęściej nie oznakowanych schodów zwykłych lub ruchomych, nie doświetlonych i zastawionych przez reklamy i małą infrastrukturę korytarzy, zlokalizowaniu windy, skorzystaniu z niej (nie zawsze winda posiada oznakowania dotykowe i dźwiękowe), zlokalizowaniu właściwego peronu.
- Na bezpiecznym poruszaniu się po peronie – brak właściwych oznaczeń kolorystycznych i dotykowych szczególnie na krawędziach peronów.
- Niedostępnych informacjach wizualnych dla osób słabowidzących (zbyt mała czcionka, brak kontrastów). Dla niewidomych żadna informacja wizualna nie spełnia swojej roli.
- Wejściu do pociągu - lokalizacja przycisku otwierania drzwi, znalezienie właściwego miejsca do siedzenia (brak kontrastowych oznaczeń i wypukłych napisów).

Jak niwelować utrudnienia w mobilności osób z dysfunkcjami wzroku?

- Tworzyć makiety lub plany dotykowe obiektów.
- Prawidłowo stosować dźwiękową informację – odpowiednia głośność, jakość i dykcja (zapowiedzi o pociągach, numerach peronów, zmianach, opóźnieniach etc.).
- Synchronizować komunikaty przed wjazdem pociągu na stację (nie w trakcie wjazdu).
- Stosować informacje wizualne odpowiedniej wielkości, spójnej kolorystyce, wysokim kontraście.
- Wprowadzić informację o otwieraniu drzwi i kierunku wysiadania (jak w metrze w Warszawie).
- Dążyć do wypracowania standardów ogólnopolskich oznaczeń na peronach (informacje wizualno-dotykowe).

3. Osoby z dysfunkcjami słuchu

Komunikowanie się osób z uszkodzonym słuchem

Osoby głuche – posługują się mową dźwiękową, ale odbiór informacji może następować głównie drogą pisemną

Osoby głuchonieme – posługują się głównie lub wyłącznie językiem migowym, możliwość porozumiewania się pismem bywa bardzo ograniczona

Osoby niedosłyszące – porozumiewają się mową dźwiękową i posługują słuchem, ale wymagają komfortu akustycznego i odpowiednich środków technicznych.

Ze względu na ograniczony dostęp do informacji oraz możliwość komunikowania się osoba z uszkodzonym słuchem napotyka na istotne problemy związane z czynnościami na dworcu kolejowym niemal na wszystkich etapach podróży. Dotyczy to przede wszystkim:

- rezerwacji i zakupu biletu,
- komunikowania się i dostępu do informacji na dworcu,
- komunikowanie się i dostępu do informacji w pociągu,
- zachowań w sytuacjach awaryjnych

Kasy biletowe

- osoby głuchonieme najczęściej przygotowują parametry biletu na kartce i podają kasjerce – problem pojawia się wówczas, kiedy konieczna jest wymiana informacji – wtedy brak rozwiązania,
- osoby głuche wyrażają życzenie mową, w przypadku konieczności wymiany informacji kasjerka posługuje się pismem,
- osoby niedosłyszące wymagają komfortu akustycznego – idealnym rozwiązaniem jest okienkowa pętla indukcyjna.

Informacja w budynku dworca/poczekalni

- osoby głuchonieme – wielkoformatowy monitor plazmowy z możliwością wyświetlania ważnych informacji także w języku migowym,
- osoby głuche – wielkoformatowy monitor plazmowy z możliwością wyświetlania ważnych informacji w formie napisów,
- osoby niedosłyszące – wielkoformatowy monitor, plazmowy z możliwością wyświetlania ważnych informacji w formie napisów oraz stacjonarna pętla indukcyjna w pomieszczeniu poczekalni (otaczająca całe pomieszczenie lub jego część).

Informacja na peronie

- osoby głuchonieme – dociera tylko informacja wizualna, w sytuacjach awaryjnych brak rozwiązania,
- osoby głuche – informacja wizualna i/lub kontakt na piśmie (papier, smartfon, tablet),
- osoby niedosłyszące – obniżone głośniki, strefa odbioru indukcyjnego na peronie.

Sytuacje o charakterze awaryjnym

Do takich sytuacji należy zaliczyć np. zmianę peronu, odwołanie pociągu, konieczność opuszczenia dworca wynikającą z zagrożeń, okradzenie, zaśląbnięcie osoby z uszkodzonym słuchem.

- osoby głuchonieme – widoczna informacja wizualna, wyświetlanie na wielkoformatowych monitorach plazmowych informacji w języku migowym, korzystanie z tłumacza on-line,
- osoby głuche – widoczna informacja wizualna, kontakt na piśmie (papier, smartfon, tablet),
- osoby niedosłyszące – widoczna informacja wizualna, kontakt akustyczny bezpośredni lub przez pętlę indukcyjną.

Wytyczne dotyczące dostosowania przepisów krajowych do TSI PRM

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1422) (poz.11 tabeli 3)

1. Zgodnie z rozporządzeniem 1300/2014 pkt.2.1.1 TSI PRM „*ma zastosowanie do wszystkich stref publicznych stacji przeznaczonych do transportu pasażerów, które są kontrolowane przez przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury lub zarządcę stacji. Powyższe obejmuje dostarczanie informacji, zakup biletu, jego kasowanie, w razie potrzeby, oraz możliwość czekania na pociąg*”. Dokument ten nie precyzuje, czym jest strefa publiczna przeznaczona do transportu pasażerów. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 12.04.2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1422) w budynkach występują wyłącznie pomieszczenia ogólnodostępne (np. §74) lub ogólnodostępne pomieszczenia użytkowe (np. §62), a nie strefy publiczne. W obu rozważanych dokumentach powinna być zgodność podstawowych pojęć, które Dotyczą obszaru objętego aktem prawnym. Zakładając poprawność tłumaczenia TSI PRM na język polski, w polskim dokumencie dotyczącym warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, należy rozważyć możliwość wprowadzenia dodatkowego wyjaśnienia pojęcia strefy publicznej, np. poprzez odpowiedni przypis dolny w § 62.1, po zapisie: „*Drzwi wejściowe do budynku i ogólnodostępnych pomieszczeń użytkowych*²¹... .
2. W § 16.1 Rozporządzenia MI wskazano, że „*do wejść do budynku (...) użyteczności publicznej (...) powinny być doprowadzone (...) utwardzone dojścia o szerokości minimalnej 1,5 m, przy czym co najmniej jedno dojście powinno zapewniać osobom niepełnosprawnym dostęp do całego budynku lub tych jego części, z których osoby te mogą korzystać*”. W TSI PRM przyjęto, że wszystkie trasy pozbawione przeszkód – a do takich należy zaliczyć dojście dedykowane osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się - „*muszą mieć minimalną, wolną od przeszkód szerokość 160 cm*”. Proponuje się ujednoczenie tych wielkości, zgodnie z zapisem zawartym w TSI PRM (Rozporządzenie 1300/2014).
3. W **dziale II rozdziale 3, § 20** dotyczącym miejsc parkingowych brak zapisu mówiącego, że miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, powinny być lokalizowane w miarę możliwości jak najbliżej wejścia dedykowanego dla tej grupy osób. Takie wejście, zgodnie z przywołaną przez przewodnik ERA normą ISO 21542:2011, powinna być mniejsza od 50 m. Brak także parametrów wymiarowych tych miejsc oraz informacji dotyczących ich liczebności, co zawarto w punkcie 6.2 przywołanej normy. Proponuje się uzupełnienie dokumentu krajowego o przedstawione powyżej informacje.
4. W **dziale III rozdziale 3** Rozporządzenia MI, gdzie podano zgodny z TSI PRM wymiar szerokości drzwi wejściowych dedykowanych osobom niepełnosprawnym. Brak jednak zapisu mówiącego, że „*musi istnieć możliwość ich obsługi przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się*”. Zapis ten powinien być rozszerzony o informację mówiącą, że aby zapewnić taką możliwość, „*elementy sterujące drzwiami muszą znajdować się na wysokości od 80 do 110 cm*”.
5. W odniesieniu do drzwi w budynkach użyteczności publicznej bardzo często pojawiają się drzwi lub ściany szklane (TSI PRM określa tego typu elementy *przeszkodami przezroczystymi*

²¹ Np. W rozumieniu Rozporządzenia 1300/2014 strefy publiczne stacji dotyczą budynków i budowli, do których mają dostęp podróżni korzystający z transportu kolejowego. W skład tych stref wchodzi m.in. ogólnodostępne pomieszczenia użytkowe, do których odnoszą się przepisy rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

mi). W polskim prawie brak zasad ich oznakowania. Jednocześnie w przewodniku Europejskiej Agencji Kolejowej /ERA/ zaleca się w takich przypadkach skorzystanie z normy ISO 21542:2011 (pkt. 18.1.5), który wskazuje na konieczność oznakowania takich drzwi dwoma kontrastowymi pasami o szerokości minimalnej 75 mm, które powinny znajdować się na wysokości: pierwszy pas od 900 do 1000 mm, natomiast drugi pas od 1300 do 1400 mm. Jednocześnie futryna lub obramowanie takich drzwi powinno być oznakowane kontrastowym pasem o minimalnej szerokości 50 mm. Należy również dodać, że szklane powierzchnie, szczególnie w strefie przypodłogowej, na wysokości min. 100 mm, powinny być nietłukące się i trwałe. Należy rozważyć potrzebę uzupełnienia analizowanego dokumentu zgodnie z zapisami przytoczonej normy ISO.

6. W § 62.3 Rozporządzenia MI wskazano, że „wysokość progów nie może przekraczać 0,02 m”. Przepisy TSI PRM w pkt. 4.2.1.2.1, ust. 2, zawierają zapis: „w przypadku, gdy na trasie poziomej zainstalowano progi, muszą one kontrastować z otoczeniem posadzki i nie mogą być wyższe od 2,5 cm”. Wskazane jest ujednoczenie tych zapisów.
7. W § 68.1 Rozporządzenia MI (tabela dotycząca granicznych wymiarów schodów stałych w budynkach o różnym przeznaczeniu) brak informacji dotyczącej szerokości schodów wymaganej przez TSI PRM. Zapisy Rozporządzenia MI powinny być uzupełnione dodatkowym punktem o treści: „Klatki schodowe na trasach pozbawionych przeszkód muszą mieć minimalną szerokość 1,6 m. Co najmniej pierwszy i ostatni stopień muszą być oznaczone kontrastującą taśmą oraz przynajmniej dotykowe oznaczenia ostrzegawcze na powierzchni muszą być umieszczone przed pierwszym stopniem w dół”.
8. W § 298.4 Rozporządzenia MI zapisano: „Przy balustradach lub ścianach przyległych do pochylni, przeznaczonych dla ruchu osób niepełnosprawnych, należy zastosować obustronne poręcze, umieszczone na wysokości 0,75 i 0,9 m od płaszczyzny ruchu”. Dokument krajowy podaje przytoczone powyżej sztywne wartości położenia poręczy. Poradnik ERA dotyczący zasad stosowania TSI PRM powołuje się w tym przypadku na normę ISO 21542:2011. Norma ta w pkt. 14.5 dopuszcza położenie poręczy w znacznie mniej restrykcyjnym zapisie wskazując, że górna poręcz powinna znajdować się w zakresie wymiarowym między 850 a 1000 mm, natomiast dolna między 600 a 750 mm. Proponuje się ujednoczenie tych zapisów z normą ISO.
9. Warto także rozważyć pod kątem znalezienia stosownego rozwiązania prawnego, dotyczącego odnoszącego się do zapisu zawartego w opracowaniu pt. „Ekspertyza w zakresie dostępności kolejowych obiektów obsługi podróży z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania”, znajdującego się na stronie internetowej UTK²². Brzmienie tego zapisu jest następujące: „Warunki techniczne dla budynków, w tym dla budynków na obszarze kolejowym, określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12.04.2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz.1422). Podstawą prawną niniejszego rozporządzenia jest art. 7 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zm.). Do dziś w niniejszym rozporządzeniu nie wprowadzono warunków technicznych dla budynków na obszarze kolejowym, zgodnych ze składnikami z TSI PRM. Zatem budynki na obszarze kolejowym, w tym dworce, muszą być projektowane i realizowane zgodnie z Prawem budowlanym, a jednocześnie zweryfikowane pod względem składników z TSI PRM i przywołanych przez rozporządzenie norm europejskich. W świetle powyższego budynek zaprojektowany sprzecznie z polskim rozporządzeniem, ale z zastosowaniem ustaleń TSI PRM, winien uzyskać pozwolenie na budowę i pozwolenie na użytkowanie”.

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2017 poz. 1332, z późn. zm.) (poz.12 tabeli 3)

1. W **przepisach ogólnych** ustawy należałoby rozważyć możliwość zamieszczenia dodatkowego zapisu mówiącego o obowiązku zapewnienia dostępności obiektów budowlanych dla osób

²² <https://www.utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/13136,Ekspertyza-w-zakresie-dostepnosci-kolejowych-obiektow-obslugi-podroznych-z-niepe.html>

-
- niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, stwierdzając jednocześnie, że warunki dostępności są określone we właściwych specyfikacjach interoperacyjności, np. w odniesieniu do terenów kolejowych – w Rozporządzeniu Komisji (UE) 1300/2014.
2. Ustawa dotyczy obiektów budowlanych i modernizowanych. W **przepisach ogólnych** powinna być zawarta Informacja o konieczności systematycznego poprawiania dostępności obiektów budowlanych, które w przeszłości nie zostały dostosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Zapis taki byłby podstawą zmuszania zarządców obiektów infrastruktury do likwidacji występujących barier związanych z ich dostępnością.
 3. W **Art. 5.** 1.ust.4 wskazane byłoby rozważenie zastąpienia zapisu „(...) przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich” zapisem: „(...) przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich”.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich użytkowanie (Dz. U. 2014 poz. 867) (poz.14 tabeli 3)

1. Rozporządzenie weszło w życie 31.07.2014 roku. Zgodnie z § 2 ust. 1 niniejszego rozporządzenia składniki z TSI PRM nie dotyczą inwestycji, dla których złożono wniosek o pozwolenie na budowę przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Zgodnie z zapisem zawartym § 2 ust. 3 niniejszego rozporządzenia („*Obiekty do obsługi osób, o których mowa w § 98 rozporządzenia, o którym mowa w § 1 niniejszego rozporządzenia, należy dostosować do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu w terminie nie dłuższym niż 25 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*” – tj. 30 lipca **2039** roku.) A zatem składniki z TSI PRM są wymagane dla budowli kolejowych na obszarze kolejowym, z wyłączeniem budynków leżących na tym obszarze, dla wszystkich projektów budowlanych, sporządzanych od 31.07.2014 r. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20.11.2014 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. 2014 poz. 1680), zarząd przedsiębiorstwa kolejowego lub zarząd innego właściciela infrastruktury kolejowej ma obowiązek uzyskać certyfikaty dla zmodernizowanych obiektów do dn. 03.12.**2019** r. Istnieje potrzeba prawnego zbadania, czy w rozumieniu obu przytoczonych terminów nie zachodzi sprzeczność.
2. W **§ 98, ust.1, pkt. 1** o brzmieniu: „*Obiekty do obsługi osób projektuje się, buduje lub przebudowuje przy zachowaniu wymagań technicznych specyfikacji interoperacyjności systemu kolei, w tym: 1) decyzji Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. U. L 64 z 07.03.2008, str. 72, z późn. zm.)*”. Powyżej przytoczoną Decyzję z 2007 roku zastąpiło Rozporządzenie 1300/2014, w związku z czym powyższy zapis powinien zostać dostosowany do obowiązującego aktu prawnego.

Wzór ankiety dla zarządcy infrastruktury – dane o dworcach kolejowych

Zarządca infrastruktury

.....
Pełna nazwa / pieczętka**Informacje o dworcach kolejowych związane z obsługą podróżnych
(stan istniejący i przewidywany)****1. Stan istniejący – dworce będące w eksploatacji** (na dzień 31.12.2016)

Specyfikacja	Liczba [szt.]
Dworce kolejowe ogółem*	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	
Turystyczny	
Dworce, które zmodernizowano, poddano rewitalizacji lub wybudowano zgodnie z Decyzją Komisji ¹ *	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	
Turystyczny	
Dworce, które zmodernizowano, poddano rewitalizacji lub wybudowano zgodnie z Rozporządzeniem Komisji ² *	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	
Turystyczny	
Dworce, dla których zarządca infrastruktury / stacji posiada strategię w formie pisemnej ³ *	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	

¹ Decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 roku 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

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

³ Zgodnie z pkt.4.4.1 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014

Turystyczny	
Dworce, które funkcjonują w oparciu o uzyskany certyfikat*	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	
Turystyczny	

* - dodatkowo lista nazw tych dworców

2. Stan planowany w zakresie budowy, modernizacji i rewitalizacji dworców

Przewidywana działalność inwestycyjna w latach 2017 – 2023*	Liczba [szt.]
Rok 2017	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	
Turystyczny	
Rok 2018	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	
Turystyczny	
Rok 2019	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	
Turystyczny	
Rok 2020	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	
Turystyczny	
Rok 2021	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	
Turystyczny	

Rok 2022	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	
Turystyczny	
Rok 2023	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	
Turystyczny	
Przewidywana działalność inwestycyjna po roku 2023*	
Premium	
Wojewódzki	
Aglomeracyjny	
Regionalny	
Lokalny	
Turystyczny	

* - dodatkowo lista nazw tych dworców

Zestawienie sporządził:

Tel. i adres e-mail

.....
Imię i nazwisko

**Wzór ankiety dla licencjonowanego przewoźnika – dane
o taborze przewozowym**

Licencjonowany przewoźnik

.....
Pełna nazwa / pieczęćka**Informacje o taborze kolejowym wykorzystywanym do przewozu osób
(stan istniejący i przewidywany)****1. Stan istniejący** (na dzień 31.12.2016)

Rodzaj taboru	Liczba [szt.]
Wagony 1 i 2 klasy różnych typów i serii znajdujących się w eksploatacji	
w tym wagony dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*	
Spalinowe pojazdy silnikowe ogółem	
w tym spalinowe pojazdy silnikowe dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*	
Elektryczne zespoły trakcyjne ogółem	
w tym elektryczne zespoły trakcyjne dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*	
Elektryczne pojedyncze wagony silnikowe ogółem	
w tym elektryczne pojedyncze wagony silnikowe dostosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*	
Czy przewoźnik dysponuje strategią w formie pisemnej ⁴	TAK / NIE (niepotrzebne skreślić)

* - jako dostosowanie taboru do przewozu osób na wózkach inwalidzkich należy rozumieć wydzielone miejsce dla wózka, siedzenie dla osoby niepełnosprawnej i osoby towarzyszącej

⁴ Zgodnie z pkt.4.4.2. Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

2. Stan planowany od roku 2017

Zakres inwestycji i rodzaj taboru	Liczba [szt.]	Rok
Planowane modernizacje taboru przewozowego		
Modernizacja wagonów 1 i 2 klasy różnych typów i serii		
w tym wagonów w zakresie dostosowania do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*		
Modernizacja spalinowych pojazdów silnikowych ogółem		
w tym spalinowych pojazdów silnikowych w zakresie dostosowania do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*		
Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych ogółem		
w tym elektrycznych zespołów trakcyjnych w zakresie dostosowania do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*		
Modernizacja elektrycznych pojedynczych wagonów silnikowych ogółem		
w tym elektrycznych pojedynczych wagonów silnikowych w zakresie dostosowania do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*		
Planowane pozyskanie taboru przewozowego		
Pozyskanie wagonów 1 i 2 klasy /lata realizacji		
w tym wagonów dostosowanych do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*		
Pozyskanie spalinowych pojazdów silnikowych ogółem		
w tym spalinowych pojazdów silnikowych dostosowanych do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*		
Pozyskanie elektrycznych zespołów trakcyjnych		
w tym elektrycznych zespołów trakcyjnych dostosowanych do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*		
Pozyskanie elektrycznych pojedynczych wagonów silnikowych ogółem		
w tym elektrycznych pojedynczych wagonów silnikowych dostosowanych do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*		
Planowane zakupy taboru przewozowego		
Zakupy wagonów 1 i 2 klasy		
w tym wagonów dostosowanych do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*		
Zakupy spalinowych pojazdów silnikowych ogółem		
w tym spalinowych pojazdów silnikowych dostosowanych do przewozu osób na wózkach inwalidzkich*		
Zakupy elektrycznych zespołów trakcyjnych		
Zakupy elektrycznych pojedynczych wagonów silnikowych		

* - jako dostosowanie taboru do przewozu osób na wózkach inwalidzkich należy rozumieć wydzielone miejsce dla wózka, siedzenie dla osoby niepełnosprawnej i osoby towarzyszącej

Zestawienie sporządził:

Tel. i adres e-mail

.....

Imię i nazwisko

Wzór ankiety dla zarządcy infrastruktury - perony

Zarządca infrastruktury

.....
Pełna nazwa / pieczętka

**Informacje o peronach wyszczególnionych w regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2016/2017
(stan istniejący i przewidywany)**

1. Stan istniejący (na dzień 31.12.2016)

Specyfikacja	Liczba [szt.]
Eksplloatowane perony jedno- i dwukrawędziowe	
Punkty postojów handlowych pociągów z tymi peronami	
Perony jedno- i dwukrawędziowe zgodne z Decyzją Komisji ⁵	
Punkty postojów handlowych pociągów z takimi peronami*	
Perony jedno- i dwukrawędziowe zgodne z Rozporządzeniem Komisji ⁶	
Punkty postojów handlowych pociągów z takimi peronami*	
Perony jedno- i dwukrawędziowe, dla których wydano certyfikat*	
Punkty postojów handlowych pociągów z takimi peronami*	

* - dodatkowo lista nazw tych punktów handlowych (stacji pasażerskich i przystanków osobowych)

⁵ Decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 roku 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.

⁶ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

2. Stan planowany w zakresie budowy, modernizacji i rewitalizacji peronów

Specyfikacja	Liczba [szt.]	Rok
Działania inwestycyjne w latach 2017 – 2023		
Perony jedno- i dwukrawędziowe		2017
Punkty postojów handlowych pociągów z tymi peronami*		
Perony jedno- i dwukrawędziowe		2018
Punkty postojów handlowych pociągów z tymi peronami*		
Perony jedno- i dwukrawędziowe		2019
Punkty postojów handlowych pociągów z tymi peronami*		
Perony jedno- i dwukrawędziowe		2020
Punkty postojów handlowych pociągów z tymi peronami*		
Perony jedno- i dwukrawędziowe		2021
Punkty postojów handlowych pociągów z tymi peronami*		
Perony jedno- i dwukrawędziowe		2022
Punkty postojów handlowych pociągów z tymi peronami*		
Perony jedno- i dwukrawędziowe		2023
Punkty postojów handlowych pociągów z tymi peronami*		
Działania inwestycyjne po roku 2023		
Perony jedno- i dwukrawędziowe		
Punkty postojów handlowych pociągów z tymi peronami*		

* - dodatkowo lista nazw tych punktów handlowych (stacji pasażerskich i przystanków osobowych)

Zestawienie sporządził:

nr tel. i adres e-mail:

.....
Imię i nazwisko

Wzór ankiety dla zarządcy infrastruktury – stacje i przystanki

Zarządca infrastruktury

.....
Pełna nazwa / pieczęćka

**Informacje o stacjach kolejowych i przystankach osobowych
związanych z obsługą podróżnych
(stan istniejący i przewidywany)**

1. Stan istniejący (na dzień 31.12.2016)

Punkty obsługi podróżnych znajdujące się w eksploatacji	Liczba [szt.]
Stacje pasażerskie ogółem	
Przystanki osobowe ogółem	
Punkty obsługi podróżnych zgodne z Decyzją Komisji⁷	
Stacje pasażerskie*	
Przystanki osobowe*	
Punkty obsługi podróżnych zgodne z Rozporządzeniem Komisji⁸	
Stacje pasażerskie*	
Przystanki osobowe*	
Punkty obsługi podróżnych, dla których zarządca infrastruktury / stacji posiada strategię w formie pisemnej⁹	
Stacje pasażerskie*	
Przystanki osobowe*	
Punkty obsługi podróżnych, które funkcjonują w oparciu o uzyskany certyfikat	
Stacje pasażerskie*	
Przystanki osobowe*	

* - dodatkowo lista nazw tych stacji / przystanków

⁷ Decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 roku 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.

⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

⁹ Zgodnie z pkt.4.4.1 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014

2. Stan planowany w zakresie budowy, modernizacji i rewitalizacji punktów handlowych

Punkty obsługi podróżnych	Liczba [szt.]	Rok
Działania inwestycyjne w latach 2017 – 2023		
Stacje pasażerskie*		2017
Przystanki osobowe*		
Stacje pasażerskie*		2018
Przystanki osobowe*		
Stacje pasażerskie*		2019
Przystanki osobowe*		
Stacje pasażerskie*		2020
Przystanki osobowe*		
Stacje pasażerskie*		2021
Przystanki osobowe*		
Stacje pasażerskie*		2022
Przystanki osobowe*		
Stacje pasażerskie*		2023
Przystanki osobowe*		
Działania inwestycyjne po roku 2023		
Stacje pasażerskie*		
Przystanki osobowe*		

* - dodatkowo lista nazw tych punktów handlowych

Zestawienie sporządził:

Tel. i adres e-mail

.....
Imię i nazwisko

Wyciąg z przepisów kolejowych przewoźników pasażerskich w zakresie dostępu do taboru przewozowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się

PRZEWOZY REGIONALNE – Regulamin przewozu (RPR), (tekst jednolity obowiązujący od dnia 11 września 2017 r.):

- §5 Korzystanie z miejsc do siedzenia w pociągach:

- 2. W pociągach wyznacza się miejsca dla:

1) osób z dziećmi w wieku do lat 4 i kobiet w ciąży;

2) osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

- 3. Miejsca, o których mowa w pkt. 2 są wyznaczane w bezpośrednim sąsiedztwie drzwi wejściowych do pociągu. Miejsca te oznaczone są piktogramami. Piktogramy informujące o wyznaczeniu miejsc znajdują się na ścianie bocznej przy drzwiach wejściowych do pociągu.

- §12 Zasady dotyczące korzystania z przewozu przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej:

- 1. Osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej PR zapewnia możliwość podróżowania swoimi pociągami, o ile dostępność stacji, peronów i taboru kolejowego na to pozwala. Personel PR jest zobowiązany do podejmowania wszelkich możliwych działań, aby ułatwić tym osobom dostęp do swoich usług – w przypadku, gdy poziom niepełnosprawności ruchowej danej osoby utrudnia samodzielne i bezpieczne korzystanie z nich.
- 4. PR zapewnia nieodpłatnie pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podczas wsiadania i wysiadania do/z pociągu oraz w pociągu, pod warunkiem powiadomienia o potrzebie udzielenia pomocy przynajmniej na 48 godzin, przed planowaną godziną odjazdu pociągu z danej stacji. Jeżeli powiadomienia dokonano w czasie krótszym, podejmowane są wszelkie możliwe działania, aby zapewnić pomoc w odbyciu przejazdu.

- §23 Przewóz zwierząt:

- 4. Osoba niepełnosprawna wraz z psem asystującym ma prawo wstępu do środków transportu kolejowego.(...) Warunkiem skorzystania z uprawnienia jest wyposażenie

psa asystującego w uprząż oraz posiadanie przez osobę niepełnosprawną certyfikatu potwierdzającego status psa asystującego i zaświadczenia o wykonaniu wymaganych szczepień weterynaryjnych. Osoba niepełnosprawna nie jest zobowiązana do zakładania psu asystującemu kagańca oraz prowadzenia go na smyczy.

KOLEJE MAZOWIECKIE – Regulamin odprawy oraz przewozu osób, rzeczy i zwierząt przez Koleje Mazowieckie - KM (RP-KM) (obowiązujący od 26.08.2015):

- §10 Wyznaczanie i zajmowanie miejsc w pociągach:

- W pociągach KM wyznacza się miejsca dla:
 - 1) podróżnych z dziećmi w wieku do lat 4 oraz kobiet w ciąży – dwa miejsca w każdym wagonie;
 - 2) osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej – dwa miejsca najbliższych drzwi wejściowych do wagonu;
 - 3) podróżnych z większym bagażem, rowerem, wózkiem – wyznacza się miejsca w zależności od rodzaju eksploatowanego taboru.

Wyznaczone miejsca oznacza się w sposób trwały za pomocą piktogramów.

- §11 Pomoc i wsparcie udzielane osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej:

- 2. Osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, w miarę możliwości KM zapewnia możliwość swobodnego podróżowania swoimi pociągami. Pracownicy KM zobowiązani są do podejmowania wszelkich racjonalnych starań, w celu zapewnienia osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej dostępu do swoich usług. Dotyczy to również podróży z przesiadkami lub przejściem do pociągu innego przewoźnika.
- 3. Informacje o dostępności do pociągów KM, o udogodnieniach zastosowanych w pociągach KM dla niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej udzielane są bezpośrednio w punktach informacyjnych, punktach odprawy, telefonicznie, na stronie www.mazowieckie.com.pl.
- 4. Osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podczas wsiadania/ wysiadania do/z pociągu KM zapewnia nieodpłatną pomoc. (...).

- §18 Przewóz zwierząt:

- 2. Osoba niepełnosprawna wraz z psem asystującym ma prawo wstępu do obiektów użyteczności publicznej przeznaczonych do obsługi pasażerów w transporcie kolejowym.

wym oraz ośrodków transportu kolejowego. Warunkiem skorzystania z tego uprawnienia, jest wyposażenie psa asystującego w uprzęż oraz posiadanie przez osobę niepełnosprawną certyfikatu potwierdzającego status psa asystującego i zaświadczenia o wymaganych szczepieniach weterynaryjnych.

PKP INTERCITY – Regulamin przewozu osób, rzeczy i zwierząt przez Spółkę „PKP Intercity” (RPO-IC) (Tekst ujednolicony obowiązuje od dnia 11 września 2017 r.):

- §4 Rodzaje i kategorie miejsc dostępnych w wagonach:

- 2. W niektórych pociągach wskazanych na stronie internetowej, w wagonach klasy 2 rezerwuje się miejsce dla osoby: 1) niepełnosprawnej na wózku inwalidzkim; 2) podróżującej z rowerem.
- 3. W pociągach PKP Intercity, z wyjątkiem pociągów międzynarodowych, w wagonach z miejscami do siedzenia, w zależności od rodzaju wagonów znajdujących się w składzie pociągu, wyznacza się miejsca dedykowane dla:

1) Podróżnych z dziećmi do lat 6:

- a) jeden przedział w wagonie klasy 2, w każdej relacji – w pociągach zestawionych z wagonów z przedziałami,
- b) w przedziałach czteromiejscowych w klasie 2 – w pociągu EIP;

2) osób niepełnosprawnych:

- a) jeden przedział w wagonie klasy 2 i w niektórych wagonach klasy 1 (wykaz pociągów, w których kursują takie wagony wskazany jest na stronie internetowej), w każdej relacji – w pociągach zestawionych z wagonów z przedziałami,
- b) co najmniej 6 miejsc – w klasie 2 w pociągach zestawionych z wagonów bezprzedziałowych i w pociągach zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych, najbliższej drzwi wejściowych.

- §8 Sprzedaż biletów w pociągu:

- 1. W pociągach EIP nie prowadzi się sprzedaży biletów na przejazd, z wyjątkiem przypadku biletu(-ów) wydawanego(-ych):
- 2) Osobie niepełnosprawnej na wózku inwalidzkim podróżującej samodzielnie lub wraz z opiekunem/przewodnikiem – z uwagi na obowiązkową uprzednią rezerwację miejsc w pociągu EIP, osoby te zobowiązane są przed wejściem do pociągu zgłosić konduktorowi zamiar przejazdu tym pociągiem. Konduktor dokonuje odprawy – bez pobierania

opłaty pokładowej – jeżeli miejsca wyznaczone dla osób niepełnosprawnych na wózku inwalidzkim są jeszcze wolne.

- §12 Korzystanie z miejsc do siedzenia w pociągach:

- 2. Prawo do zajmowania miejsc wyznaczonych dla:
 - 1) Podróżnych z dziećmi w wieku do lat 6 – mają te osoby, dla których zostały one przeznaczone. W przypadku przejazdu:
 - a) w pociągu TLK, IC, EIC – opiekunem dziecka może być tylko jedna osoba,
 - b) w pociągu EIP – w przedziale wraz z dzieckiem i jego opiekunem mogą odbywać przejazd inne osoby z nim podróżujące;
 - 2) osób niepełnosprawnych – mają te osoby, dla których zostały one przeznaczone. Prawo do zajmowania ww. miejsc przysługuje również osobom posiadającym bilet ze wskazaniem tych miejsc lub kobietom w ciąży za okazaniem odpowiedniego dokumentu (np. zaświadczenie lekarskie, karta ciąży itp.). Obowiązek ten nie dotyczy kobiet o widocznej ciąży.

- §14 Korzystanie z wagonów gastronomicznych:

- 3. Do wagonu gastronomicznego nie wolno zabierać:
 - 1) zwierząt – z wyjątkiem psów przewodników oraz psów będących asystentami osób niepełnosprawnych;

- §26 Wybrane informacje dla osób niepełnosprawnych:

- 1. PKP Intercity na stacjach, na których obecny jest personel, zapewnia osobom niepełnosprawnym nieodpłatnie pomoc w zakresie wsiadania i wysiadania do, z pociągu lub przesiadania się do pociągu skomunikowanego. Pomoc ta, zapewniana jest pod warunkiem, że o potrzebie jej udzielenia PKP Intercity zostanie powiadomiona przynajmniej na 48-godzin przed planowanym wyjazdem.
- 5. Wykaz pociągów, w których kursują wagony klasy 2 przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, podany jest na stronie internetowej, a ponadto na stacjach, na których zatrzymują się te pociągi (na tablicach ogłoszeń lub w innych miejscach do tego wyznaczonych).6. W pociągach uruchamianych przez PKP Intercity, z wyjątkiem pociągów międzynarodowych, w wagonach z miejscami do siedzenia, w zależności od rodzaju wagonów znajdujących się w składzie pociągu, rezerwuje się miejsca dla osób niepełnosprawnych:

1) jeden przedział w wagonie klasy 2 i w niektórych wagonach klasy 1 (wykaz pociągów, w których kursują takie wagony wskazany jest na stronie internetowej), w każdej relacji – w pociągach zestawionych z wagonów z przedziałami;

2) co najmniej 6 miejsc – w pociągach zestawionych z wagonów bezprzedziałowych klasy 2 i w pociągach zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych; najbliższej drzwi wejściowych.

- 7. Miejsca do siedzenia w pociągu EIP wyznaczone dla:

1) osób niepełnosprawnych na wózku inwalidzkim – o ile nie zostaną sprzedane – są dostępne w ciągłej sprzedaży,

2) osób niepełnosprawnych dostępne są w sprzedaży najpóźniej do 2 dni przed dniem odjazdu pociągu wyłącznie dla tych osób. Po tym terminie miejsca są udostępniane do ogólnej sprzedaży i mogą je nabywać również inni Podróżni.

PKP SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W TRÓJMIEŚCIE – Regulamin przewozu osób, rzeczy i zwierząt przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (RPO-SKM) – ważny od 11 września 2017:

- §8 Wyznaczanie i zajmowanie miejsc w pociągach SKM i na obszarze administrowanym przez SKM:

- 1. W pociągach SKM wyznacza się miejsca dla:

1) podróżnych z dziećmi w wieku do lat 4 i kobiet w ciąży – oznaczonych piktogramami według wzoru nr 16 – minimalnie dwa miejsca w każdym wagonie;

2) osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej – minimalnie dwa miejsca w każdym wagonie; miejsca te oznacza się piktogramami.

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA w Warszawie - Przepisy porządkowe obowiązujące w lokalnym transporcie zbiorowym organizowanym przez m. st. Warszawa:

- §8:

- 1. W pojeździe są wydzielone i oznaczone znakiem graficznym (piktogramem) miejsca dla:

1) osób z dzieckiem na ręku oraz kobiet w ciąży;

2) osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach poruszania się;

3) osób poruszających się na wózkach inwalidzkich;

4) wózków dziecięcych.

- §14:

- 1. Dopuszcza się przewożenie w pojazdach oraz wprowadzanie na teren stacji metra:
 - 3) psów asystujących, o których mowa w ustawie z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz.U. z 2011 r. Nr 127 poz. 721 z późn. zm.).

KOLEJE ŚLĄSKIE – Regulamin przewozu osób, zwierząt i rzeczy przez Koleje Śląskie (RPO-KŚ) (obowiązuje od 1 lipca 2016):

- §10 Wyznaczanie i zajmowanie miejsc w pociągach:

- 1. W pociągach KŚ wyznacza się miejsca dla:
 - 1) podróżnych z dziećmi w wieku do lat 4 oraz kobiet w ciąży,
 - 2) osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- 2. W pociągach KŚ obowiązują następujące zasady wyznaczania miejsc:
 - 1) dla podróżnych z dziećmi w wieku do lat 4 oraz kobiet w ciąży – dwa miejsca w każdym wagonie lub po cztery miejsca w wieloczlonych pojazdach trakcyjnych,
 - 2) dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej – dwa miejsca najbliżej drzwi wejściowych do wagonu lub skrajnych drzwi wieloczlonych pojazdów trakcyjnych.

Wyznaczone miejsca oznacza się w sposób trwały za pomocą piktogramów.

- §21 Przewóz zwierząt:

- 2. Osoba niepełnosprawna wraz z psem asystującym ma prawo wstępu do obiektów użyteczności publicznej przeznaczonych do obsługi pasażerów w transporcie kolejowym oraz do środków transportu kolejowego. Warunkiem skorzystania z tego uprawnienia, jest wyposażenie psa asystującego w uprzęż oraz posiadanie przez osobę niepełnosprawną certyfikatu potwierdzającego status psa asystującego i zaświadczenia o wykonaniu wymaganych szczepień weterynaryjnych. Osoba niepełnosprawna nie jest zobowiązana do zakładania psu asystującemu kagańca oraz prowadzenia go na smyczy.

KOLEJE WIELKOPOLSKIE – Regulamin kolejowych przewozów pasażerskich Samorządu województwa wielkopolskiego (obowiązuje od 1 listopada 2015):

- §6 Wyznaczanie, zajmowanie i korzystanie z miejsc do siedzenia:

-
- 1. W pociągach uruchamianych w ramach przewozów pasażerskich, których organizatorem jest Samorząd Województw Wielkopolskiego wyznacza się miejsca dla:
 - 1) podróżnych z dziećmi w wieku do lat 4 oraz kobiet w ciąży,
 - 2) osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
 - 2. Wyznaczone miejsca oznacza się za pomocą piktogramów lub tabliczek z odpowiednim napisem.

- §7 Wsparcie udzielane osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej:

- 1. Osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej Przewoźnik stara się zapewnić możliwość swobodnego podróżowania swoimi pociągami.

KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE – Regulamin przewozu osób, rzeczy i zwierząt Kolei Dolnośląskich S.A. (RP- KD) (obowiązuje do 03.09.2017):

- §8 Wyznaczanie, zajmowanie i korzystanie z miejsc do siedzenia:

- 1. W pociągach uruchamianych przez Koleje Dolnośląskie S.A. wyznacza się miejsca dla:
 - 1) podróżnych z dziećmi w wieku do lat 4 i kobiet w ciąży,
 - 2) osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, (...)
- 2. Wyznaczone miejsca oznaczone są piktogramami.

- §9 Wsparcie udzielane osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej:

- 1. Osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w miarę możliwości KD zapewnia nieodpłatną pomoc w pociągu oraz podczas wsiadania i wysiadania.
- 2. KD podejmuje wszelkie racjonalne starania w celu zaoferowania pomocy, aby umożliwić osobom wymienionym w ust. 1 dostęp do takich samych usług w pociągu jak pozostałym pasażerom, w przypadku gdy poziom niepełnosprawności ruchowej utrudnia powyższej osobie samodzielne i bezpieczne korzystanie z tych usług.

ARRIVA RP – Regulamin przewozu ARRIVA RP SP. Z O.O. (RAR) (obowiązuje od 23.05.2016):

- § 11 Wyznaczanie, zajmowanie i korzystanie z miejsc do siedzenia:

-
- 1. W pociągach przewoźnika wyznacza się miejsca dla:
 - 1) osób z dziećmi w wieku do lat 4 i kobiet w ciąży - dwa miejsca w pobliżu pierwszych drzwi wejściowych;
 - 2) osób niepełnosprawnych i osób ograniczonej sprawności ruchowej – jedno miejsce przy drzwiach narożnikowych;

Wyznaczone miejsca oznacza się piktogramami.

- § 13. Obsługa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności:

- 1. W pociągach przewoźnika stosuje się niedyskryminujące zasady dotyczące przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

KOLEJE MAŁOPOLSKIE – Regulamin przewozu osób, rzeczy i zwierząt oraz obsługi i odprawy podróżnych „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. (RPO – KMŁ) (obowiązuje od 1 marca 2017 r.):

- § 8 Wyznaczanie, zajmowanie i korzystanie z miejsc do siedzenia:

- 1. W pociągach uruchamianych przez przewoźnika wyznacza się miejsca dla:
 - 1) podróżnych z dziećmi w wieku do lat 4 i kobiet w ciąży;
 - 2) osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
- 2. Wyznaczone miejsca oznacza się za pomocą piktogramów.

- § 9. Udzielane pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej:

- 1. Osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, w miarę możliwości KMŁ zapewnia możliwość swobodnego podróżowania swoimi pociągami.

ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA – Regulamin obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób, rzeczy i zwierząt (RPO – ŁKA) (obowiązuje od 28.08.2017 r.):

- § 8 Wyznaczanie, zajmowanie i korzystanie z miejsc do siedzenia:

- 1. W pociągach uruchamianych przez „ŁKA” sp. z o.o. wyznacza się miejsca dla:
 - 1) podróżnych z dziećmi do lat 4 i kobiet w ciąży;
 - 2) osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
 - 3) rowerów,
 - 4) wózków inwalidzkich.

-
- 2. Wyznaczone miejsca, o których mowa w ust. 1 oznacza się w sposób trwały za pomocą piktogramów lub tabliczek.

- § 28. Pomoc udzielana osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej:

- 4. Świadczona pomoc obejmuje:

3) w trakcie podróży:

- a) pomoc przy wsiadaniu i wysiadaniu z pociągu, stosownie do wskazówek osoby, która chce skorzystać z pomocy,
- b) pomoc w zajęciu i opuszczeniu miejsca w pociągu. W przypadku osób poruszających się na wózkach inwalidzkich dotarcie do wyznaczonego w pociągu miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich (...).

Wytyczne w zakresie istniejących peronów [31]

1. Wyróżnia się podstawowo dwie grupy wysokości peronów:
 - 1) perony wysokie tj. o wysokości nominalnej 0,76 m i wyższe,
 - 2) perony niskie tj. o wysokości nominalnej 0,55 m i niższe.

2. Z uwagi na kompatybilność z pojazdami rozróżnia się:
 - 1) perony uniwersalne – tj. przeznaczone dla wszystkich typów pojazdów,
 - 2) perony specjalne – tj. przeznaczone dla ściśle określonych typów pojazdów.

3. Projektowane w ramach budowy, modernizacji lub remontu perony powinny być uniwersalne i posiadać wysokość nominalną 0,76 m nad główkę szyny.

4. Za zgodą Zarządu kolei w sytuacjach szczególnych możliwe jest projektowanie peronów specjalnych o wysokościach:
 - 1) 0,55 m – przeznaczonych podstawowo dla pojazdów o wysokości podestów wejściowych mniejszej bądź równej 0,60 m,
 - 2) 0,96 m – przeznaczonych podstawowo dla pojazdów aglomeracyjny o zwiększonej ilości drzwi wejściowych umożliwiającym szybką wymianę pasażerów na silnie obciążonych peronach, a także przeznaczonych dla innych pojazdów regionalnych o odpowiedniej – np. uniwersalnej budowie wejść,
 - 3) 0,38 m – w przypadkach uzasadnionych szczególną funkcją eksploatacyjną lub architektoniczną danego peronu (np. perony kolejowo-tramwajowe, perony stacji zabytkowych – objętych ochroną konserwatorską).

5. Przy ustalaniu nominalu wysokości peronu specjalnego należy uwzględnić tabor stosowany obecnie oraz specyfikacje na tabor docelowy, optymalny na danej trasie, biorąc pod uwagę warunki kompatybilności, biorąc pod uwagę wymagania pkt. 4.2.2.11 TSI PRM.

6. W przypadku peronów projektowanych – remontowanych, których szerokość projektowana nie spełnia standardu podstawowego lub wyższego, lub usytuowanych na obiekcie, który budzi wątpliwości, co do trwałej potrzeby funkcjonowania z uwagi na: np. znikoma ilość obsłu-

giwanych podróżnych, a stan techniczny konstrukcji nie wymaga bezwzględnego objęcia remontem ścianek peronowych i ich posadowienia – dopuszcza się stosowanie innych wysokości peronów zwanych nominałem ustalonym lokalnie.

7. W przypadkach konieczności zastosowania nominału ustalonego lokalnie:

1) wysokość ta powinna być jednolita i możliwie równa lub zbliżona co do wartości do wysokości określonych w ust. 3.

2) w przypadkach peronów specjalnych niskich należy dążyć do uzyskania nominału 0,55 m, względnie minimum 0,38 m.

8. Nominały wysokości peronów ustalone lokalnie powinny uwzględniać m.in.:

1) historyczną wysokość nominalną,

2) ograniczenia lokalne (punktowe) związane z:

a) konstrukcją i poziomem górnej powierzchni płyt stropowych i podporowych kolejowych obiektów inżynierskich np. przejść pod torami, przepustów, itp.,

b) poziomem wejść do budynków dworcowych i posadzki w budynkach dworcowych,

c) usytuowaniem dojeżdż w poziomie szyn do peronów wąskich.

9. Różnicowanie poziomów holu dworca i peronu należy wykonywać poprzez zastosowanie łącznie schodów i pochylni.

10. Niedopuszczalne jest odstępianie od zastosowania peronu uniwersalnego (0,76 m) z powodu różnicy w stosunku do innych powierzchni ruchu pieszego – w tym powierzchni holu dworca.

11. Wszelkie podjazdy i pochylnie dla wózków należy ustawiać w taki sposób, by niezamierzone zbiegnięcie pojazdu ręcznie prowadzonego – np. wózka dziecięcego lub inwalidzkiego – nie skutkowało wjechaniem wózka w skrajnie kolejową, drogową lub w inną strefę szczególnie niebezpieczną - sztuczna lub naturalna. W szczególności ostatni bieg pochylni prowadzącej w dół do peronu lub w kierunku innej strefy niebezpiecznej należy sytuować równoległe do osi torów lub zabezpieczać barierką ochronną.

12. Wszelkie projekty dla peronów przebudowywanych, rozbudowywanych, nowobudowanych oraz remontowanych powinny obejmować również projekt regulacji torów przyperonowych, przy uwzględnieniu wspólnej niwelety torów na wspólnym torowisku.

13. Profil podłużny krawędzi peronu położonego przy torze w łuku z przechyłką powinien uwzględniać zróżnicowanie niwelety biorąc pod uwagę PN-EN15273-3 oraz TSI PRM.

14. W przypadku projektowania peronów usytuowanych na odcinku występowania regularnych przewozów ponadgabarytowych, wymagane jest zestawienie parametrów takich przesylek, a następnie wskazanie w dokumentacji dotyczącej regulaminów dostępu, które z tych peronów wywołają zmiany warunków przewozowych, polegające na obowiązku stosowania platform z przesuwem ładunku ponadgabarytowego.

Załącznik 11**Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK do 2023 roku – projekty realizowane**

Nr KPK	Nazwa zadania	Symbol	Okres realizacji	Wykonanie ogółem [km toru] wg stanu na koniec roku 2015	Plan wg WPIK 2015 ogółem [km toru]	Uwagi
Projekty o charakterze koncepcyjnym						
1.016	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	POIiŚ 7.1-19.2 P-L-K-Z	2011-2017	60,230	60,200	Opóźnienie po stronie wykonawcy w uzyskaniu decyzji ULLK.

Nr KPK	Nazwa zadania	Symbol	Okres realizacji	Wykonanie ogółem [km toru]	Plan wg WPIK 2015 ogółem [km toru]	Uwagi
Projekty w zakresie budowy						
1.077	Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki	POIiŚ 7.1-55 B-L-F-Z	2007-2017	0,000	5,000	Projekt przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020. Wykonanie do 2014 r. uwzględnia także zakres przeniesiony do perspektywy 2014-2020.
1.150	Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki – Prace przygotowawcze	POIiŚ 7.1-55 B-L-F-Z	2007-2017	0,000	1,000	Projekt przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020. Wykonanie do 2014 r. uwzględnia także zakres przeniesiony do perspektywy 2014-2020.

Nr KPK	Nazwa zadania	Symbol	Okres realizacji	Wykonanie ogółem [km toru]	Plan wg WPIK 2015 ogółem [km toru]	Uwagi
Projekty w zakresie modernizacji						
1.011	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków etap IIa	POIŚ 7.1-11.1 M-L-F-Z	2009-2018	14,800	20,500	Projekt przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020 w ramach programu CEF, którego kwalifikowalność możliwa była dopiero od dnia złożenia wniosku do CEF tj. grudnia 2015 r. W związku z tym niemożliwe było wcześniejsze podpisanie umowy na roboty - brak finansowania. Umowa została podpisana w styczniu 2016 r.
1.015	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (LOT: A, B, F) FAZA I	POIŚ 7.1-19.1.a M-L-F-Z	2009-2020	6,450	28,500	Projekt fazowany. W 2015 roku toczyły się prace budowlane dot. Lotu F.
1.019	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) – Faza I	POIŚ 7.1-24.1 M-L-F-Z	2009-2018	130,608	114,900	Projekt fazowany. Nakłady zostały zrealizowane w ponad 100% – dobra mobilizacja wykonawcy. Niepełne wykorzystanie rezerwy na nieprzewidziane wydatki.
1.021	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty – Faza I	POIŚ 7.1-24.3 M-L-F-Z	2010-2018	0,000	16,600	Projekt fazowany. Niewykonanie w 2015 r. spowodowane było słabym tempem wykonawcy robót. Niepełne wykorzystanie rezerwy na nieprzewidziane wydatki.

Załącznik 12**Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK do 2023 roku – projekty przewidziane do realizacji**

Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu w mln zł
Projekty podstawowe i rezerwowe CEF i POIiŚ finansowane z Funduszu Spójności			
1.061	Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne – Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne	podstawowa	1 032,8
1.065	Projekt, dostawa i instalacja elementów prezentacji dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu wizyjnego wraz z infrastrukturą techniczną na dworcach, stacjach i przystankach kolejowych	podstawowa	350,0
1.068	Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM)	podstawowa	360,0
1.071	Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap III, odcinek Czempień – Poznań – Faza II	podstawowa	371,8
1.072	Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III – Faza II	podstawowa	558,9
1.074	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (LOT: A, B, F), Faza II	podstawowa	1 053,4
1.075	Modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb	podstawowa	2 274,8
1.078	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice), Faza II	podstawowa	109,8
1.079	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty, Faza II	podstawowa	192,5
1.080	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) Faza II	podstawowa	560,3
1.082	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów	podstawowa	500,0
1.086	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie	podstawowa	2 234,0
1.087	Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot: C, D, E)	podstawowa	779,9
1.088	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin	podstawowa	3 975,5
1.089	Prace na linii kolejowej E 59 Wrocław - Poznań, etap IV, odcinek Granica województwa dolnośląskiego – Czempień	podstawowa	1 544,4

Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu w mln zł
1.090	Prace na linii E 75 na odcinku Czyżew – Białystok	podstawowa	1 694,5
1.091	Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice	podstawowa	555,0
1.092	Prace na liniach kolejowych nr 132, 138, 147, 161, 180, 188, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłówce Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłówce Brzezinka	podstawowa	351,5
1.093	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia	podstawowa	1 000,0
1.094	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej	podstawowa	1 678,5
1.096	Prace na linii kolejowej nr 146 na odcinku Wyczerpy – Chorzew Siemkowice	podstawowa	250,1
1.098	Prace na liniach kolejowych nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza/Turze	podstawowa	503,2
1.100	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	podstawowa	2 000,0
1.101	Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie	podstawowa	501,7
1.102	Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów	podstawowa	249,8
1.104	Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)	podstawowa	344,1
1.105	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska – Zduńska Wola	podstawowa	480,1
1.106	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz	podstawowa	2 610,8
1.107	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)	podstawowa	187,2
1.108	Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)	podstawowa	359,6
1.109	Infrastrukturalne projekty aglomeracyjne finansowane z Funduszu Spójności	podstawowa	1 089,8
1.111	Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle	podstawowa	282,7
1.119	Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją	podstawowa	578,5
1.122	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów	podstawowa	593,4

Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu w mln zł
1.147	Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap I: prace przygotowawcze	podstawowa	3 064,0
1.084	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie	rezerwowa	628,5
1.085	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap II: linia E 30 na odc. Katowice – Chorzów Batory oraz Gliwice Łabędy	rezerwowa	326,2
1.114	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Łowicz Główny – Skierniewice	rezerwowa	107,8
1.115	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	rezerwowa	563,0
1.116	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew	rezerwowa	700,0
1.118	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski	rezerwowa	814,7
1.121	Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów	rezerwowa	1 007,6
1.124	Prace na liniach kolejowych nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno	rezerwowa	400,0
1.125	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław – Kamieniec Ząbkowicki	rezerwowa	500,0
1.126	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Skierniewice – Pila-wa – Łuków	rezerwowa	1 003,8
1.127	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)	rezerwowa	183,0
1.128	Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn/Durzyn – Leszno – Głogów	rezerwowa	1 200,0
1.130	Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny	rezerwowa	230,4
1.131	Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd.	rezerwowa	219,5
1.132	Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap III	rezerwowa	3 801,5
1.133	Prace na linii kolejowej nr 358 na odcinku Czerwieńsk – Gubin (granica państwa)	rezerwowa	197,0
1.134	Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim	rezerwowa	625,1
1.135	Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zwardoń (granica państwa)	rezerwowa	352,0

Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość pro- jektu w mln zł
1.136	Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane	rezerwowa	1 143,1
1.137	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap III: linia E 30 na odc. Chorzów Batory – Gliwice Łabędy	rezerwowa	1 100,0
1.138	Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica/Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno	rezerwowa	400,0
1.139	Prace na linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock	rezerwowa	200,0
1.140	Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock	rezerwowa	1 800,0
1.141	Prace na liniach kolejowych nr 61, 567 na odcinku Kielce – Żeliszewice	rezerwowa	200,0
1.142	Prace na liniach kolejowych nr 13, 513 na odcinku Kruśche/Tłuszcz – Piława	rezerwowa	150,0
1.144	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakizki (granica państwa)	rezerwowa	2 500,0
1.145	Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna	rezerwowa	350,0
1.146	Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap II: prace na odcinku Piła Główna – Krzyż wraz z elektryfikacją	rezerwowa	650,0
1.152	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice	rezerwowa	4 060,2
1.153	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, odcinek Wronki – Słonice	rezerwowa	1 463,0

**Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW objętych KPK do
2023 roku**

Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu w mln zł
Projekty podstawowe i rezerwowe PO PW			
2.001	Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją	podstawowa	462,6
2.002	Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Oci-ce/Padew	podstawowa	345,4
2.003	Prace na linii kolejowej nr 32 na odcinku Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki)	podstawowa	51,2
2.004	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz	podstawowa	339,1
2.005	Prace na linii kolejowej nr 31 na odcinku gr. województwa – Czeremcha – Hajnówka	podstawowa	173,8
2.006	Prace na linii kolejowej nr 52 na odcinku Lewki – Hajnówka	podstawowa	86,1
2.007	Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn	podstawowa	237,4
2.008	Prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Ełk – Szczytno	podstawowa	326,7
2.010	Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk	rezerwowa	343,0
2.011	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew – Mielec – Dębica	rezerwowa	123,0
2.012	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Końskie – Skarżysko	rezerwowa	185,0
2.013	Prace na linii kolejowej nr 30 na odcinku Parczew – Łuków	rezerwowa	202,0

Lista projektów RPO objętych KPK do 2023 roku

Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu w mln zł
Projekty RPO			
3.012	Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec	podstawowa	85,0
3.013	Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF	podstawowa	54,7
3.014	Rewitalizacja linii kolejowej nr 137 na odcinku Legnica – Kamieniec Ząbkowicki	podstawowa	65,0
3.015	Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Polanica Zdrój	rezerwowa	33,0
3.016	Rewitalizacja linii kolejowej nr 286 Wałbrzych – Jedlina Zdrój – Głuszycza – Nowa Ruda – Kłodzko	rezerwowa	179,1
3.017	Rewitalizacja linii nr 322 Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie	rezerwowa	94,2
3.018	Rewitalizacja linii nr 316 Chojnów – Rokitki	rezerwowa	20,3
3.019	Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Gł. – Świdnica Kraszowice wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto	podstawowa	135,0
3.020	Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój	podstawowa	87,9
3.021	Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór	podstawowa	8,6
3.022	Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny	podstawowa	4,2
3.023	Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny	podstawowa	4,2
3.024	Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311/Kolei Aglomeracyjnej	podstawowa	14,9
3.025	Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa	podstawowa	37,6
3.026	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża	podstawowa	43,4
3.027	Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica	podstawowa	56,5

3.028	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa	podstawowa	41,6
3.029	Poprawa stanu infrastruktury do obsługi pasażerów	podstawowa	43,6
3.030	Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz – Kcynia – granica województwa	rezerwowa	112,4
3.032	Rewitalizacja linii kolejowej nr 30 na odcinku Lubartów – Parczew	podstawowa	91,4
3.033	Odbudowa łącznicy w Rejowcu między liniami 7 i 69	rezerwowa	18,0
3.034	Modernizacja linii kolejowej nr 69 Rejowiec – Hrebenne	rezerwowa	332,0
3.036	Modernizacja linii kolejowej nr 72 Zamość – Hrubieszów Miasto (na odc. Zawada Zamość)	rezerwowa	26,0
3.037	Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski	podstawowa	100,0
3.038	Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk – II etap	podstawowa	69,8
3.039	Rewitalizacja linii kolejowych nr 14 na odcinku Żagań – Żary – Forst oraz nr 275 na odcinku granica województwa – Żagań	rezerwowa	205,0
3.040	Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego	podstawowa	40,0
3.042	Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 Łódź Widzew - Kutno na odcinku Zgierz – Ozorków	podstawowa	135,0
3.044	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwara Zebrzydowska Lanckorona – Wadowice – gr. województwa	podstawowa	121,8
3.045	Rozbudowa infrastruktury do obsługi Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej	rezerwowa	50,0
3.046	Rewitalizacja linii kolejowej nr 96 odc. Stróże – Muszyna	rezerwowa	200,0
3.047	Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka – granica województwa	rezerwowa	44,0
3.048	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 odc. Stróże – granica województwa	rezerwowa	92,0
3.049	Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin	podstawowa	120,0
3.050	Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 Kutno – Płock	podstawowa	100,8
3.051	Modernizacja linii nr 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele	podstawowa	137,5

3.052	Prace na linii kolejowej nr 28 Wieliszew – Zegrze	podstawowa	17,0
3.053	Rewitalizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Mostówka – Ostrołęka	rezerwowa	148,0
3.054	Prace na linii nr 36 na odcinku Ostrołęka – Śniadowo	rezerwowa	48,0
3.055	Rewitalizacja linii kolejowej nr 287 Nysa – Opole	podstawowa	104,0
3.056	Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork	podstawowa	53,1
3.057	Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg	podstawowa	40,9
3.058	Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec	podstawowa	42,5
3.059	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz	podstawowa	220,2
3.060	Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew – Mielec – Dębica	podstawowa	102,2
3.061	Budowa łącznicy kolejowej Jedlicze – Szepiów	podstawowa	82,3
3.062	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – granica województwa	rezerwowa	61,1
3.063	Rewitalizacja linii kolejowej nr 618 Jasło Towarowa – Sobniów	rezerwowa	12,0
3.064	Rewitalizacja linii kolejowej nr 107 Nowy Zagórz – Łupków	rezerwowa	170,0
3.065	Rewitalizacja linii kolejowej nr 101 Munina - Hrebennie na odcinku Munina – granica województwa	rezerwowa	214,0
3.067	Rewitalizacja linii kolejowej nr 59 na odcinku granica państwa – Chryzanów (S)	podstawowa	37,0
3.068	Rewitalizacja linii kolejowej nr 57 na odcinku Kuźnica Białostocka – Gieniusze (S)	podstawowa	90,0
3.069	Rewitalizacja linii kolejowej nr 923 na odcinku Bułowo Wschód – Bułowo (S)	podstawowa	3,0
3.070	Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 na odcinku Łapy – Śniadowo – gr. województwa	podstawowa	41,3
3.071	Rewitalizacja linii kolejowej nr 49 na odcinku Śniadowo – Łomża	podstawowa	35,9
3.072	Prace na linii nr 32 odc. Lewki – Czeremcha	podstawowa	25,0
3.073	Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 na odcinku granica województwa – Słupsk – Ustka	podstawowa	203,0

3.074	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku granica województwa – Malbork	podstawowa	217,8
3.075	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Łębork – Łeba	podstawowa	170,0
3.076	Utworzenie transportowego węzła integrującego w Chojnicach	podstawowa	14,7
3.077	Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Libusz – Bytów	rezerwowa	205,5
3.078	Rewitalizacja odcinka linii kolejowej nr 229 Kartuzy – Sierakowice	rezerwowa	120,0
3.079	Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Goleszów – Cieszyn/Wisła Głębce	podstawowa	290,8
3.082	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna na odcinku granica województwa – Bielsko-Biała Główna	rezerwowa	56,0
3.083	Rewitalizacja linii kolejowej nr 90 Zebrzydowice – Cieszyn	rezerwowa	84,0
3.084	Rewitalizacja linii kolejowej nr 148 odc. Pszczyna – Żory	rezerwowa	46,0
3.085	Budowa linii kolejowej nr 582 Czarnca – Włoszczowa Płn.	podstawowa	42,8
3.086	Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z przejściem pod torami w obrębie dworcza kolejowego stacji Skarżysko Kamienna	podstawowa	43,6
3.087	Modernizacja istniejących i budowa nowych przystanków kolejowych	podstawowa	31,2
3.088	Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo – Braniewo	podstawowa	231,2
3.089	Rewitalizacja linii kolejowej nr 220 na odcinku Olsztyn – Gutkowo	rezerwowa	21,0
3.090	Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Chodzież – Piła Główna	podstawowa	500,0
3.091	Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Gołańcz – granica województwa	rezerwowa	74,0
3.092	Rewitalizacja linii kolejowej nr 357 na odcinku Drzymałowo – Wolsztyn	rezerwowa	48,0
3.093	Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie	podstawowa	177,8
3.094	Rewitalizacja linii kolejowych nr 405 odcinek Szczecinek – granica województwa	rezerwowa	14,5

Lista projektów krajowych objętych KPK do 2023 roku

Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu w mln zł
Projekty krajowe			
4.022	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej	podstawowa	734,7
4.024	Prace na linii nr 7 na odcinku Lublin – Dorohusk	podstawowa	100,0
4.026	Prace na liniach kolejowych nr 408 i 409 Szczecin Główny – granica państwa (Tantow)	podstawowa	140,0
4.029	Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie	podstawowa	1250,0
4.037	Prace na linii kolejowej 273 na odcinku Rudna Gwizdanów – Głogów	podstawowa	17,9