

ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE W ŚWIETLE PRZEPISÓW TSI PRM



OMAWIANE ZAGADNIENIE:

Dostosowanie projektów transportowych do przepisów „**ROZPORZĄDZENIA 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**” - w kontekście realizowanych projektów budowy węzłów integracyjnych OMGGS

„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” (**Dzienniki Unii Europejskiej Seria L Nr 356 z 12 grudnia 2014**)

Nazwy rozporządzenia stosowane w środowisku kolejarzy:

- **ROZPORZĄDZENIE 1300/2014**
- **ROZPORZĄDZENIE TSI PRM**

Zgodnie z pkt 2.1.1 TSI PRM:

„TSI ma zastosowanie do **wszystkich stref publicznych 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.”

– dworzec ma być projektowany dla użytkownika, ponad granicami własności i ponad strefami zarządzania. Inwestycja w zakresie zgodności z TSI PRM winna być certyfikowana na etapie projektu, realizacji i przed oddaniem do użytkowania.

Stara definicja dworca kolejowego (obowiązująca do 29.12.2016r.)

W świetle art. 4 pkt 8a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 z późn. zm.) przez **dworzec kolejowy** należy rozumieć **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.

Nowa definicja dworca kolejowego (obowiązująca od 30.12.2016r.)

W świetle art. 4 pkt 8a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923) przez **dworzec kolejowy** należy rozumieć obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, **położony przy linii kolejowej**.

Nowa definicja (obowiązująca od 30.12.2016r.)

W świetle art. 4 pkt 8a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923) przez **dworzec kolejowy** należy rozumieć obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, **położony przy linii kolejowej**.

- *Jak interpretować nową definicję dworca?*
- *Jak interpretować teren dworca kontrolowany przez przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury lub zarządcę stacji (wg TSI PRM)?*
- *Jakie są faktyczne granice dworca kolejowego? Kto ma ją wyznaczyć?*

Powszechny brak znajomości TSI PRM jako obowiązującego przepisu, nadrzędnego nad przepisami polskimi.

Brak znajomości przepisu przez projektantów incydentalnie projektujących obiekty kolejowe, urzędy marszałkowskie finansujące projekty transportowe, gminy zlecające projekty, starostwa zatwierdzające pozwolenia na budowę.

Kto ma w ostateczności weryfikować projekty i realizacje dworców w zakresie wdrażania TSI PRM, jeśli nie leżą na obszarze kolejowym?

- ***UTK (Urząd Transportu Kolejowego)?***
- ***CUPT (Centrum Unijnych Projektów Transportowych)?***
- ***Marszałkowie województw?***
- ***Urzednicy unijni?***

DO DZIŚ URZĘDY CENTRALNE NIE ZAJĘŁY JEDNOZNACZNEGO STANOWISKA.

Wszystkie projekty i realizacje dworców kolejowych wymagają certyfikacji w zakresie wdrożenia TSI PRM.

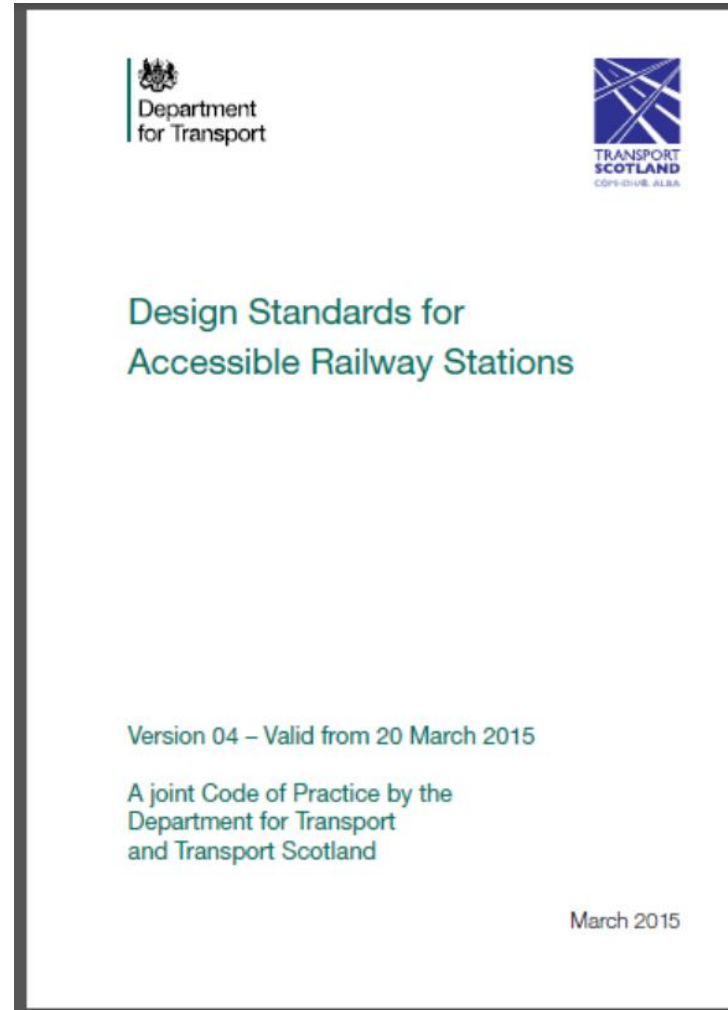
Lista jednostek certyfikujących:

<https://www.utk.gov.pl/pl/interoperacyjnosc/jednostki-badawcze/12114,Jednostki-notyfikowane.html>

Niespójne wytyczne projektowe, stosowane przez różnych właścicieli, zarządców i przewoźników w obrębie jednego węzła przesiadkowego:

1. *„Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych” opracowane przez PKP PLK S.A. (ze stycznia 2017r.)*
2. *„Wytyczne w zakresie dostosowania obiektów dworcowych dla osób o ograniczonej mobilności” opracowane przez PKP S.A. (z lutego 2016r.)*
3. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie (Dz.U. z 2011r. Nr 144 poz. 859)*
4. *Niemiecka norma DIN 32984*
5. *Airport Development Reference Manual (Air Transport Association)*
6. *Karta UIC (Union Internationale des Chemins de fer)*

WYBRANE WDROŻENIA ROZPORZĄDZENIA TSI PRM w formie poradników za granicą - Wielka Brytania 2015



WDROŻENIE ROZPORZĄDZENIA TSI PRM w Polsce

W czerwcu 2017r. Marek Wysocki i Daniel Załuski (Politechnika Gdańska Wydział Architektury) opracowali dla Urzędu Transportu Kolejowego podręcznik wdrażający rozporządzenie TSI PRM na terenie Polski w zakresie dostępności kolejowych obiektów obsługi podróżnych osób z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania się

- **ujednolicone standardy dla całej Polski, których ostateczne rozwiązania muszą być konsultowane z różnymi użytkownikami.**

https://utk.gov.pl/download/1/38587/Ekspertyza_wzakresiedostepnoscikolejowychobiektobslugipodroznychniepelnosprawno.pdf



Przy wdrażaniu TSI PRM międzynarodowe organizacje kolejowe zalecają stosowanie normy ISO 21542:2011 „*Building construction - Accessibility and usability of the built environment*” (por. Europejska Agencja Kolejowa, Przewodnik stosowania TSI dla podsystemu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”).

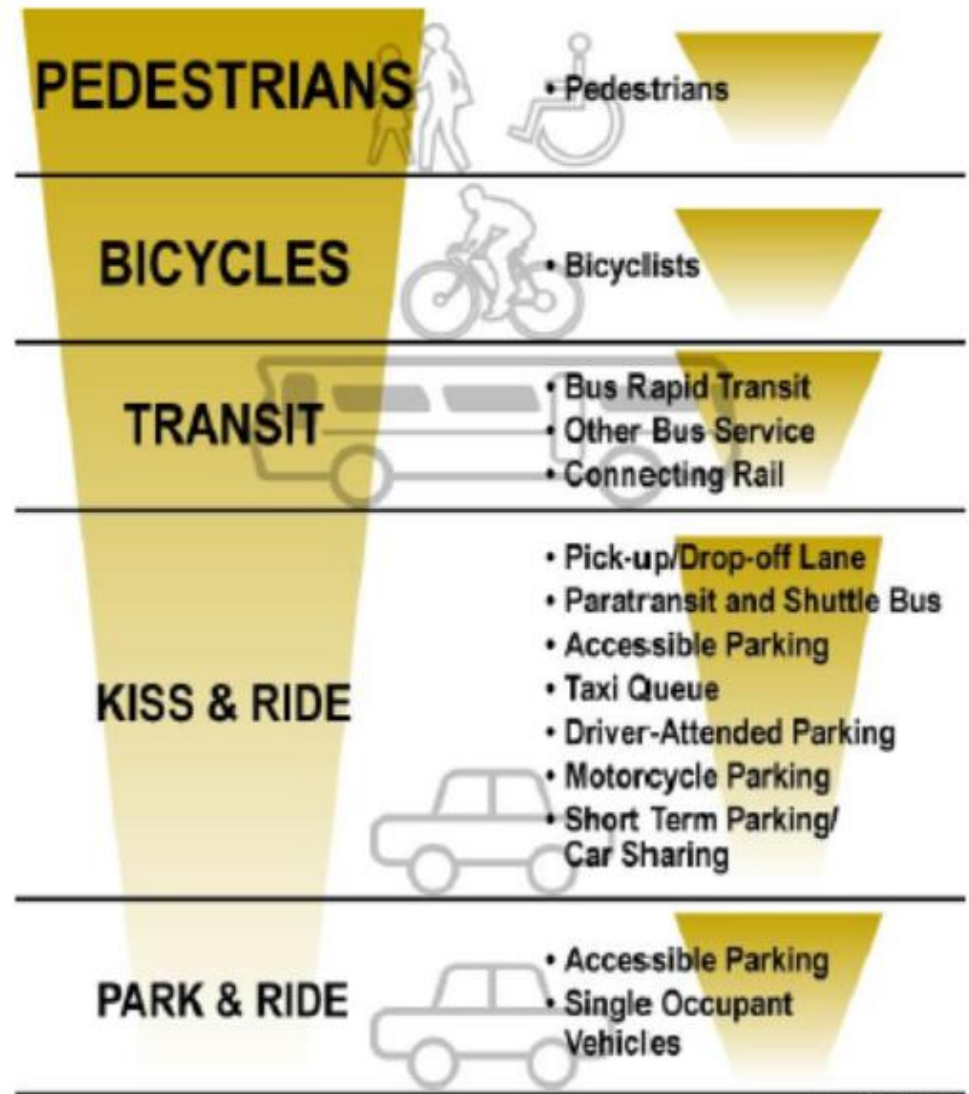
Pomocniczo można korzystać również z normy ISO 23599:2012 „*Assistive products for blind and vision-impaired persons - Tactile walking surface indicators.*”

TSI PRM to w rzeczywistości wdrażanie
PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO.

Projektowanie uniwersalne odnosi się do takich rozwiązań, które są użyteczne dla wszystkich ludzi, w jak największym zakresie, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznych zmian. Termin ten odnosi się do produktów, środowisk, programów i usług, i nie wyklucza urządzeń pomocniczych dla poszczególnych grup osób niepełnosprawnych.

(za: M. Wysocki, 2016)

HIERARCHIA DOSTĘPNOŚCI



WMATASA009

Osoby z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania się:

- niepełnosprawne fizycznie: poruszające się na wózkach, niewidome, słabowidzące, głuche, niedosłyszące, mające trudności z chodzeniem, cierpiące na upośledzenie kończyn,
- niepełnosprawni intelektualnie lub psychicznie,
- osoby starsze (powyżej 60 roku życia),
- kobiety w ciąży,
- opiekunowie małych dzieci (w tym dzieci w wózkach),
- osoby otyłe, niskie (w tym dzieci) lub bardzo wysokie,
- osoby z czasowymi ograniczeniami mobilności, jak: osoby z urazami kończyn poruszające się przy pomocy balkoników lub kul,
- podróżni z dużymi, ciężkimi lub nieporęcznymi bagażami (w tym rowerzyści),
- upośledzone w zakresie komunikacji w języku mówionym lub pisanym (w tym cudzoziemcy),
- inni.

Lista sprawdzanych rozwiązań, sporządzona przez Instytut Kolejnictwa, 2016

Parkingi dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;

Trasa pozbawiona przeszkód (ruch w płaszczyźnie poziomej, ruch w płaszczyźnie pionowej, oznaczenie trasy);

Drzwi i wejścia;

Posadzki;

Sygnalizacja przeszkód przezroczystych;

Toalety i stanowiska przewijania dzieci;

Meble i urządzenia wolnostojące;

Kasy i automaty biletowe, punkty informacyjne i punkty obsługi klienta;

Oświetlenie;

Informacje wizualne; drogowskazy, piktogramy, inf. drukowana lub dynamiczna;

Informacje mówione;

Szerokość peronu i krawędź peronu;

Koniec peronu;

Urządzenia wspomagające wsiadanie na peronach;

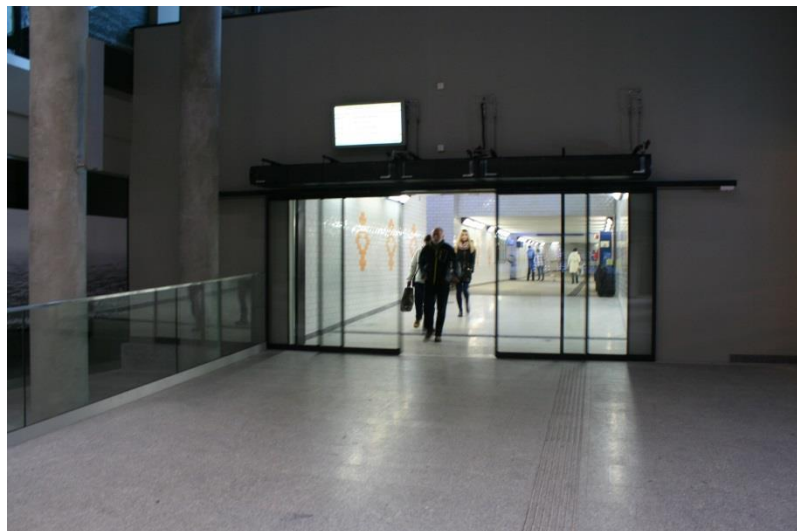
■ Jednopoziomowe przejścia przez tory na stacjach

DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY

wejścia do dworców

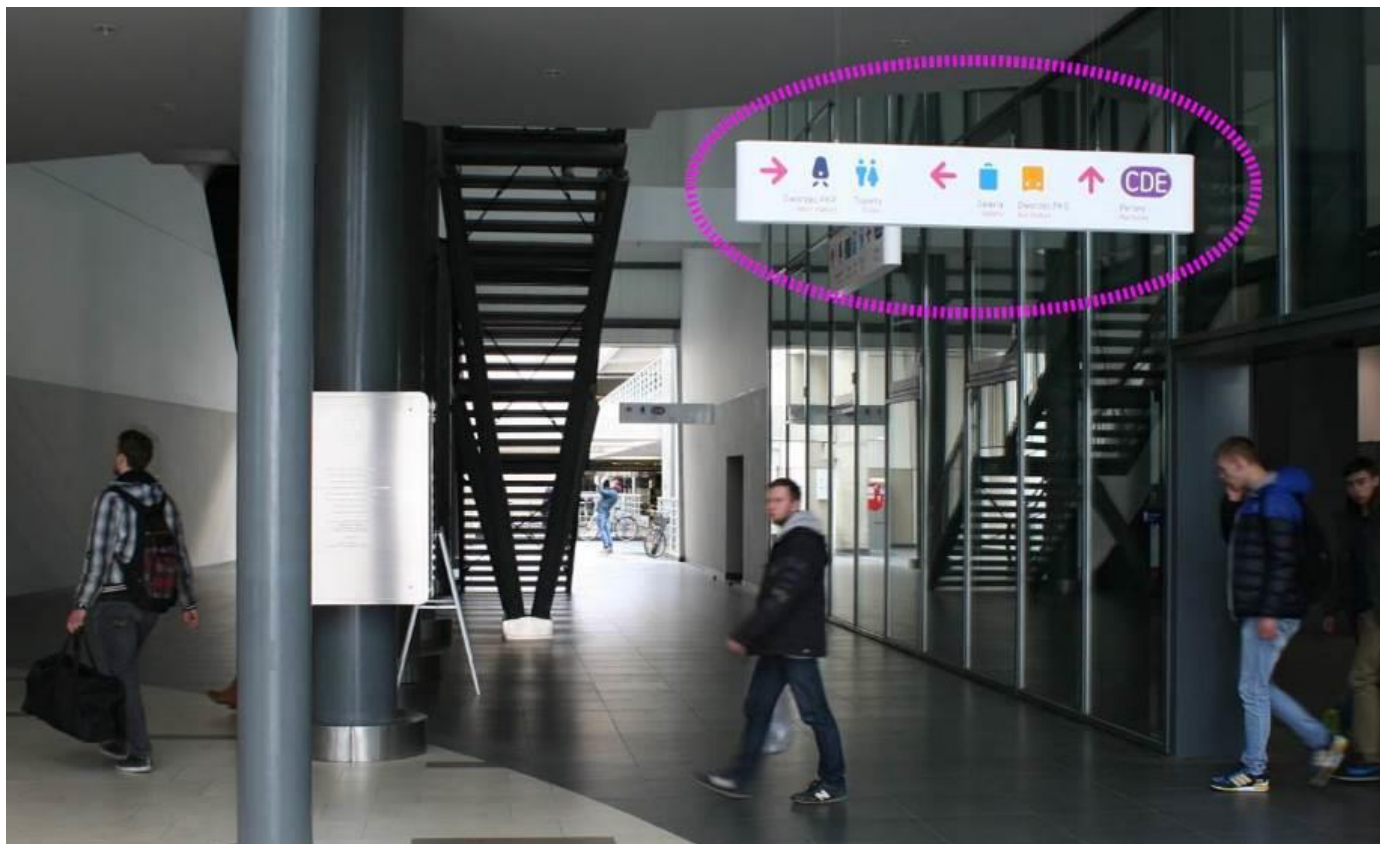


drzwi ruchome



*dwukierunkowe
schody ruchome*





zestandaryzowane oznakowanie dla całego kraju

DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE



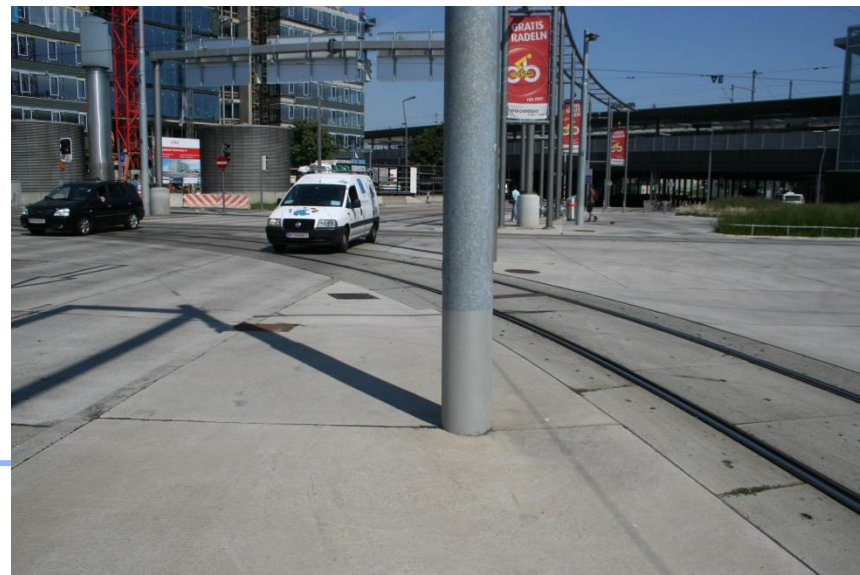
zadaszenia



DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE



***źle zaprojektowane
nawierzchnie***



DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE

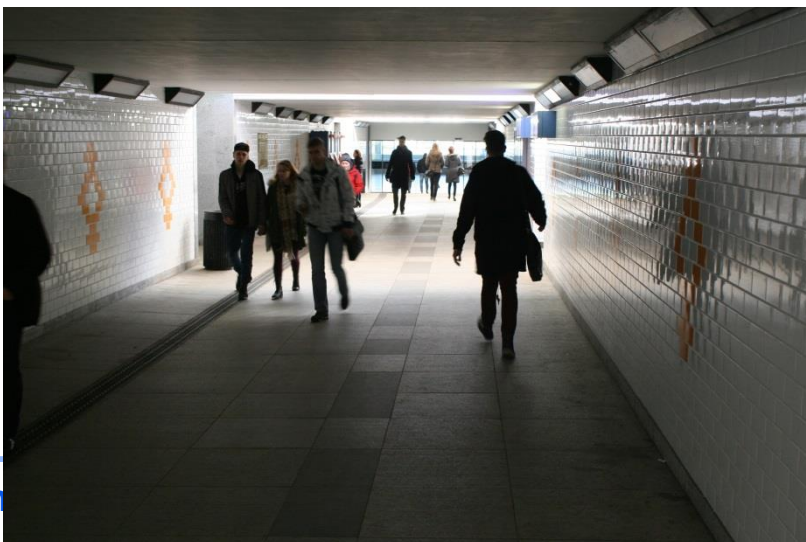
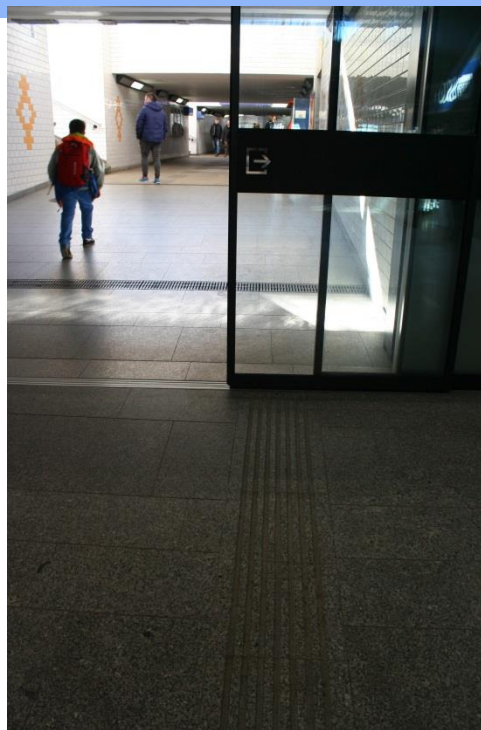
*dobrze zaprojektowane
nawierzchnie
i źle zaprojektowane słupy*



DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE



oznakowania poziome



DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE

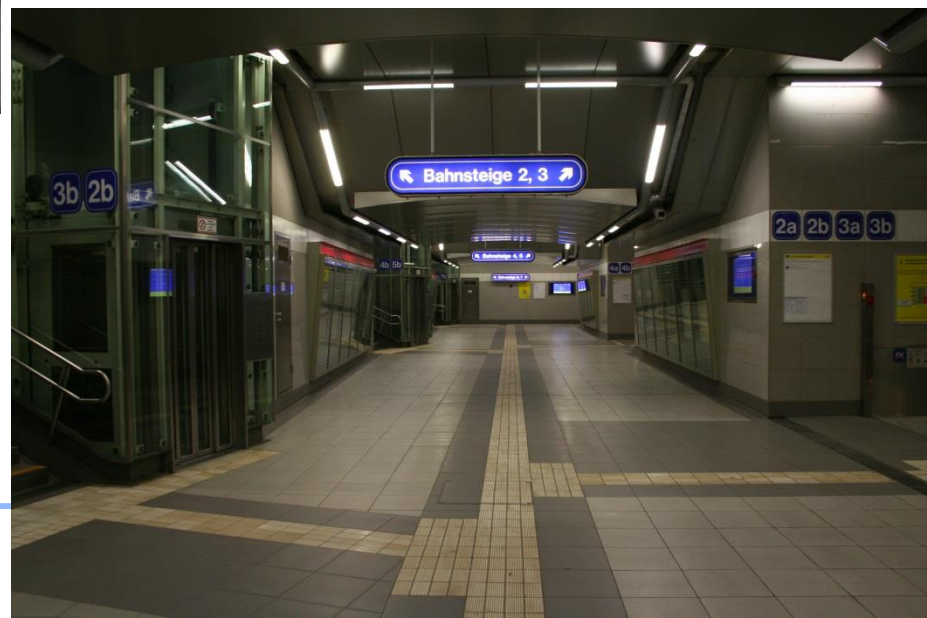


źle zaprojektowane ściany ze szkła



DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE

przejścia podziemne

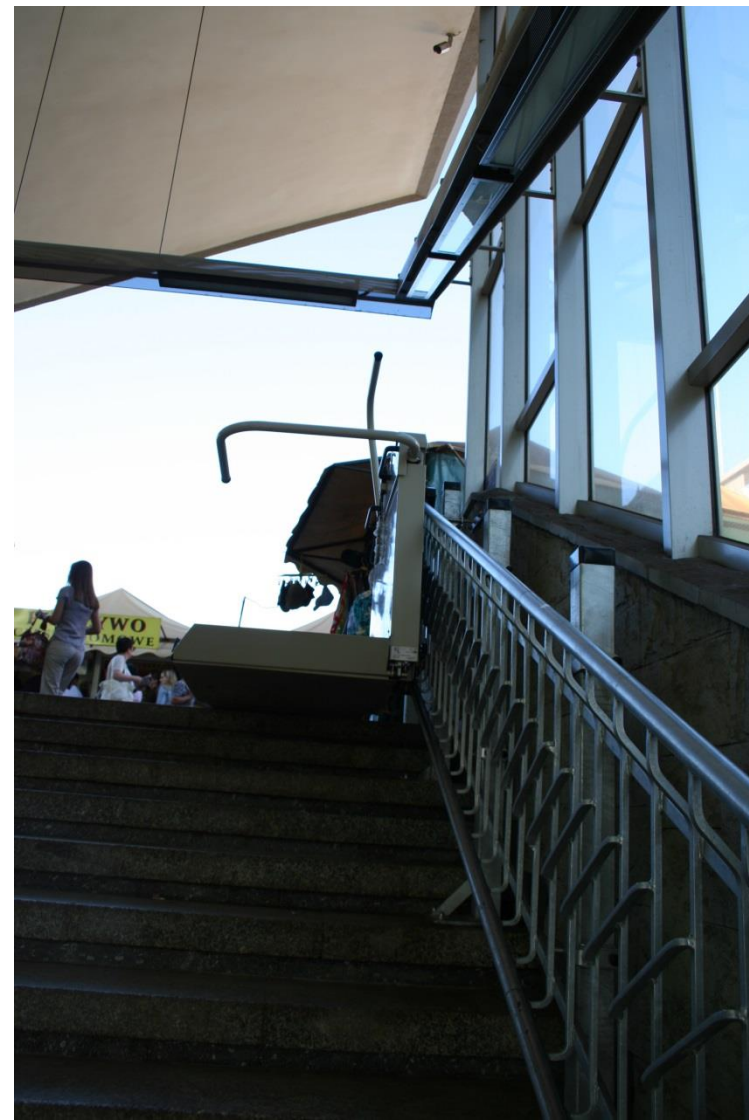
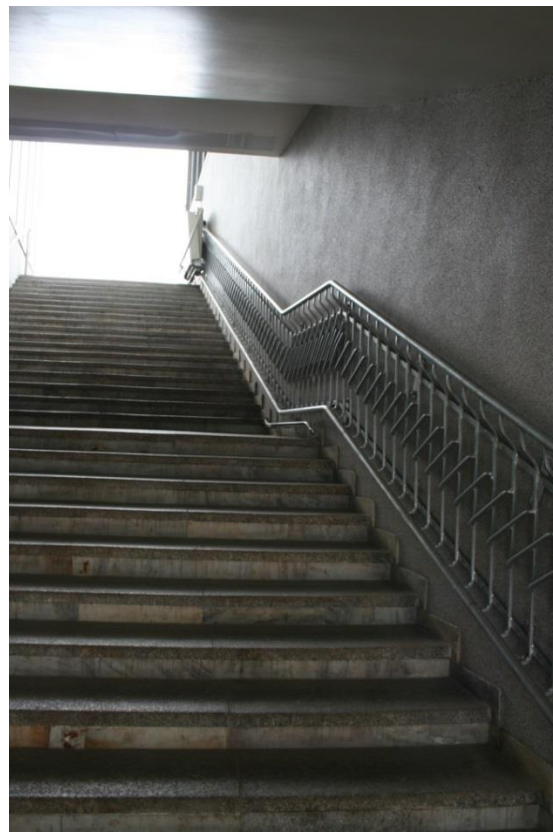


DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE

windy

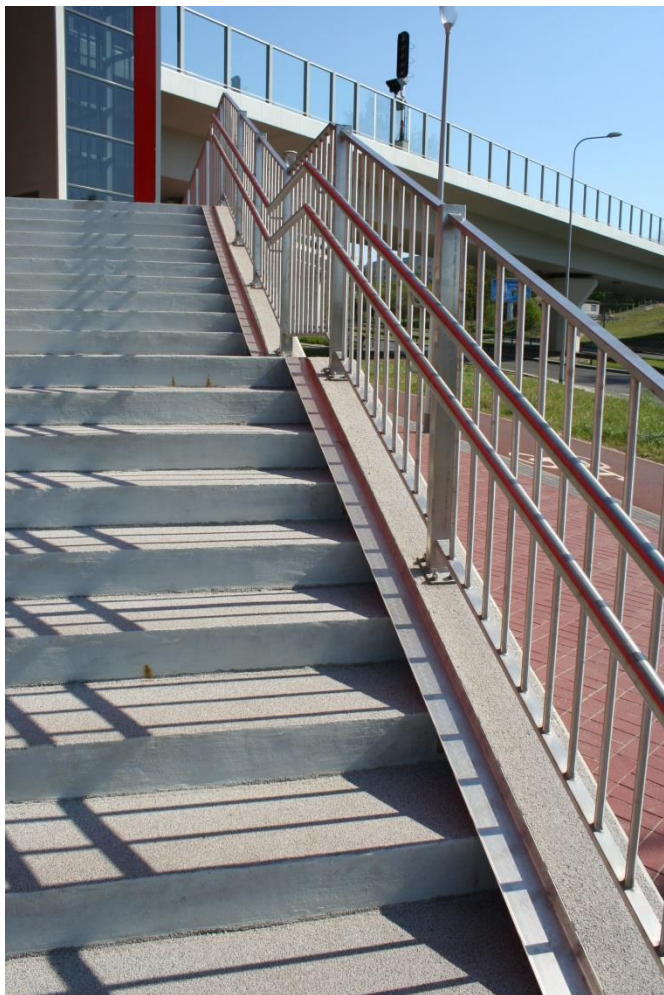


*platformy – „alibi” dla projektantów
i inwestorów*



DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE

pochylnie i podjazdy



DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE



Niebezpieczne schody



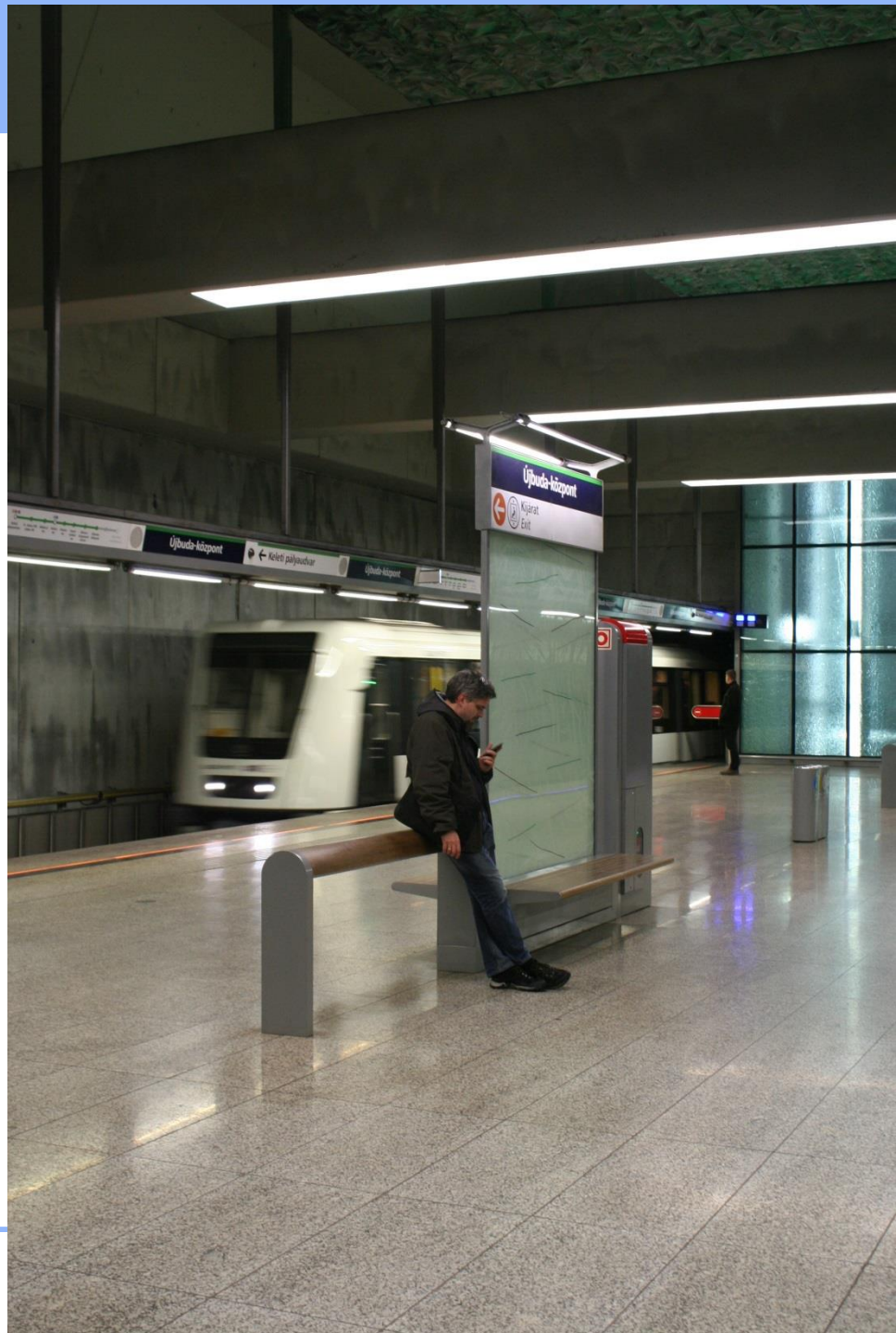
DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY

ławki



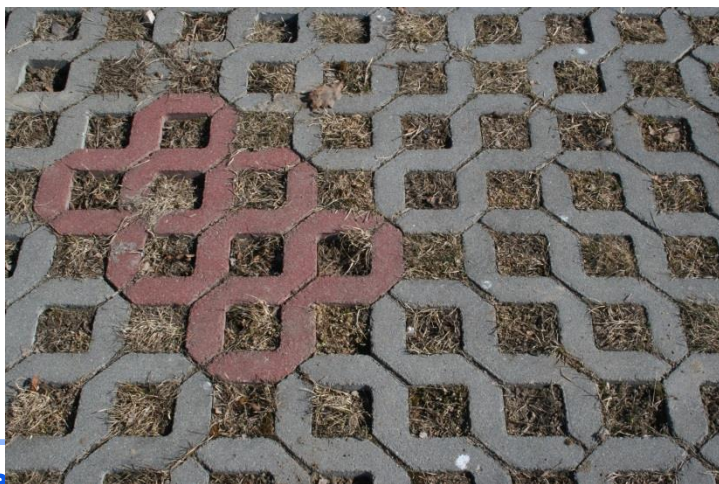
DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY

oparcia



DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE

parkingi naziemne

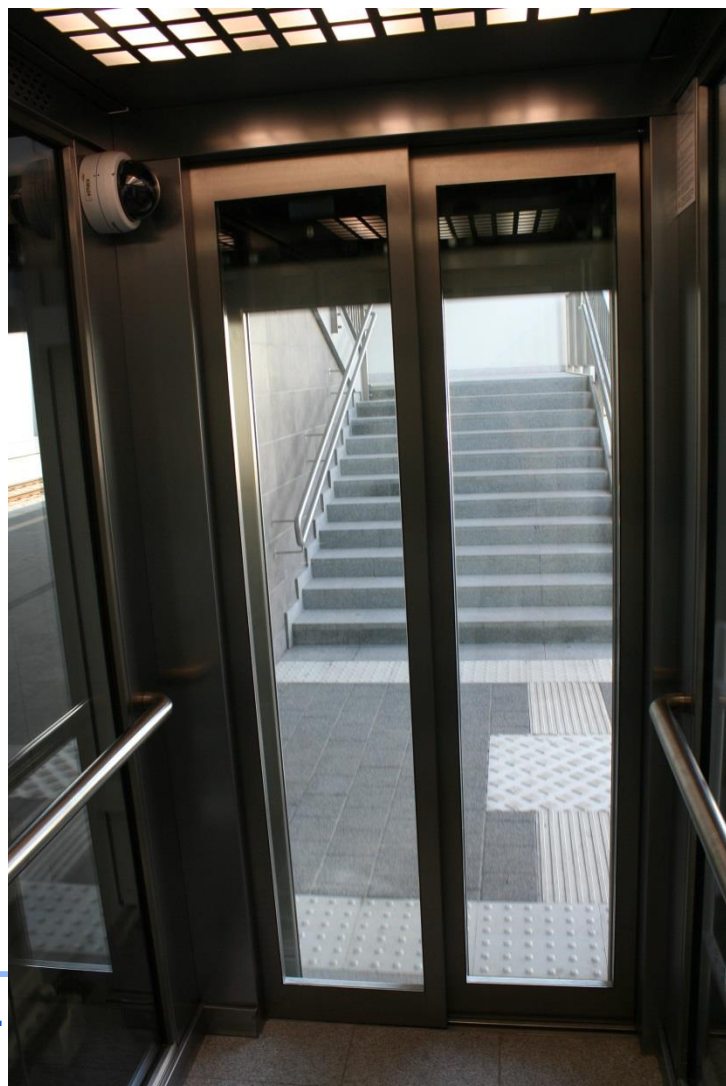


DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE

*Uspokajacze ruchu
- „zabijacze pieszych”*



ochrona



DETALE - WĘZŁY

ogrodzenia



DETALE - WĘZŁY

Przystanki na przecięciu dróg



zielen



***Niebezpieczne
dla przechodniów donice***

DETALE - ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE

lokale usługowe i obiekty tymczasowe (np. mała gastronomia, drobny handel)



Dziękuję za uwagę.

d.zaluski@studiodz.com.pl

danzalus@pg.gda.pl