



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



Urząd
Zamówień
Publicznych

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Profesjonalizacja kadr w zamówieniach publicznych

Dostępność architektoniczna i informacyjno-komunikacyjna infrastruktury transportowej

Bartosz Stępień

2021

SPIS TREŚCI

Otoczenie prawne dostępności – lista przepisów prawnych stanowiących podstawę dla wdrażania i egzekucji dostępności realizowanej poprzez projektowanie uniwersalne	4
Projektowanie uniwersalne w architekturze, informacji i komunikacji – wyjaśnienie pojęcia, przykłady;	6
Projektowanie uniwersalne, czyli nożyczki dla każdego	6
Kto korzysta z projektowania uniwersalnego?	7
Co można uniwersalnie zaprojektować?	8
Główne zasady projektowania uniwersalnego:	8
Co to jest dostępna infrastruktura transportowa?	9
Interakcja ludzi z infrastrukturą – jak osoby o różnych cechach korzystają z infrastruktury transportu.	10
Przegląd dobrych rozwiązań w zakresie dostępności architektonicznej i informacyjno-komunikacyjnej	12
Przykłady błędów w zakresie dostępności architektonicznej i informacyjno-komunikacyjnej	25
Minimalne wymagania dla infrastruktury w obszarze architektonicznym i informacyjno-komunikacyjnym w oparciu o przepisy prawa – standard minimum	26
Parkingi dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się	27
Trasa pozbawiona przeszkód	27
Drzwi i wejścia	29
Posadzki	30
Sygnalizacja przeszkód przezroczystych	30
Toalety i stanowiska przewijania dzieci	30
Meble i urządzenia wolno stojące	31
Kasy i automaty biletowe, punkty informacyjne i punkty obsługi klienta	31
Oświetlenie	32



Informacje wizualne: drogowskazy, piktogramy, informacja drukowana lub dynamiczna	33
Informacje mówione	35
Szerokość peronu i krawędź peronu	35
Koniec peronu	37
Urządzenia wspomagające wsiadanie znajdujące się na peronach	37
Przejścia przez tory na perony pasażerskie	37
Przykładowe zapisy w dokumentach zamówienia uwzględniające wymagania dostępności	39

Otoczenie prawne dostępności – lista przepisów prawnych stanowiących podstawę dla wdrażania i egzekucji dostępności realizowanej poprzez projektowanie uniwersalne

Przedstawiona niżej lista najważniejszych aktów prawnych tworzących otoczenie dla wdrażania dostępności nie stanowi pełnego wykazu wszystkich przepisów i norm tworzących otoczenie prawne dostępności. Niemniej są to kluczowe akty prawne dla procesu inwestycyjnego w obszarze infrastruktury transportowej.

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (art. 32):
 - wszyscy są wobec prawa równi; wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne;
 - nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny;
- Konwencja ONZ o prawach osób z niepełnosprawnościami (Dz.U. z 2012 r. poz. 1169) – w tym m.in. artykuł 9;
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.2.2011, str. 1);
- 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. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110), dalej: TSI PRM;
- ustawa o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami – wskazująca na projektowanie uniwersalne jako podstawową metodę zapewniania dostępności (Dz.U. 2020 r. poz. 1062), dalej: UzD;
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz.U. z 2020 r. poz. 1333 ze zm.);



- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.);
- ustawa o transporcie kolejowym z 28 marca 2003 roku (Dz.U. z 2020 r. poz. 1043 ze zm.);
- ustawa – Prawo przewozowe z 15 listopada 1984 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 8);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2019 r. poz. 1065 ze zm.);
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124 ze zm.);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 roku w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2011 r., Nr 65, poz. 344);
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. z 1998 r., Nr 151, poz. 987 ze zm.);
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.5.2021, str. 1);
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320) - państwa członkowskie i Komisja podejmują odpowiednie kroki, by zapobiec jakiegokolwiek dyskryminacji ze względu na niepełnosprawność, zgodnie z art. 7. Instytucje zarządzające w drodze działań podejmowanych



przez cały okres trwania programu zapewniają, że wszystkie produkty, towary, usługi i infrastruktura, które są publicznie dostępne lub zapewniane ogółowi społeczeństwa i które są dofinansowane z EFSI, są dostępne dla wszystkich obywateli, łącznie z osobami z niepełnosprawnościami, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami, co przyczynia się do istnienia środowiska wolnego od barier dla osób z niepełnosprawnościami i osób starszych. W szczególności zapewnia się dostępność środowiska fizycznego, transportu oraz technologii informacyjnych i komunikacyjnych, aby promować włączenie grup w niekorzystnej sytuacji, w tym osób z niepełnosprawnościami. Podejmowane działania mogą obejmować ukierunkowanie inwestycji na dostępność istniejących budynków i usług.

Dla pełnego obrazu wskazać ponadto należy:

- europejską strategię w sprawie niepełnosprawności 2010-2020;
- europejską strategię na rzecz praw osób z niepełnosprawnościami na lata 2021-2030;
- wytyczne w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami na lata 2014 – 2020 – standardy dostępności polityki spójności.

Projektowanie uniwersalne w architekturze, informacji i komunikacji – wyjaśnienie pojęcia, przykłady;

Projektowanie uniwersalne, czyli nożyczki dla każdego

Nożyczki są dobrym przykładem pokazującym wagę projektowania uniwersalnego. Przez wiele lat osoby leworęczne miały problemy z korzystaniem z nożyczek, ponieważ produkowano je w wersji dla praworęcznych. Niewielka zmiana sposobu produkcji nożyczek pozwoliła również osobom leworęcznym korzystać z nich bez wysiłku. Problem wygody korzystania z nożyczek jest jednak mało istotny w zderzeniu z brakiem możliwości skorzystania z budynku, drogi, chodnika, pociągu, tramwaju, komputera itd. Szczególnie w projektowaniu otoczenia zewnętrznego projektowanie uniwersalne ujawnia wszystkie swoje zalety.

Projektowanie uniwersalne (ang. universal design) – to takie projektowanie produktów i otoczenia, aby mogła z nich korzystać możliwie najszersza grupa odbiorców bez potrzeby adaptacji lub specjalnego projektowania.



Niech za przykład posłuży uniwersalnie zaprojektowana toaleta:

- jest duża dla osób na wózkach, z wózkami, z balkonikami, osób korzystających z asysty, czyli tych, dla których przestrzeń ma znaczenie,
- ma szerokie drzwi, które łatwo otworzyć i zamknąć,
- ma specjalne uchwyty pomagające korzystać z toalety,
- ma umywalkę, pod którą można podjechać wózkiem,
- ma lustro na wysokości takiej, by mogła się w nim przejrzeć osoba niska lub poruszająca się na wózku,
- jest zaprojektowana kolorystycznie w taki sposób, aby osoby słabowidzące łatwo się w niej orientowały,
- jest dobrze oświetlona,
- ma system wzywania pomocy, który można aktywować nawet w sytuacji, w której użytkownik się przewróci i nie może sam się podnieść,
- ma podajniki mydła, papieru, włączniki światła w zasięgu rąk osób niskich i wysokich.

Taka toaleta będzie dostępna dla wielu osób o różnych cechach. Uniwersalność polega tu na uwzględnieniu potrzeb różnych odbiorców w jednym projekcie.

Należy pamiętać, że projektowanie uniwersalne to sposób myślenia, kierunek, w którym należy podążać. Prawdopodobnie nigdy nie uda się uzyskać 100% sukcesu. Niemniej nasze otoczenie stanie się bardziej dostępne dla większej grupy odbiorców, gdy będziemy postępować zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego.

Kto korzysta z projektowania uniwersalnego?

Każdy. Dobrym przykładem jest obniżanie krawężników przy przejściach dla pieszych. Rozwiązanie pierwotnie tworzone z myślą o osobach na wózkach okazało się dobre również dla rodziców z dziećmi w wózkach, rowerzystów, rolkarzy, deskorolkowców, rowerzystów, a nawet osób z walizkami na kółkach.

Co można uniwersalnie zaprojektować?

Wszystko: klamki drzwi, baterie zlewozmywakowe, smartfony, komputery, nożyczki, budynki, drogi, parki, kuchnie, łazienki, strony internetowe, samochody, programy nauczania, szkoły, ławki, teksty, informacje, wydarzenia etc.

Główne zasady projektowania uniwersalnego:

- **Identyczne zastosowanie** – dla każdego, bez dodatkowych warunków – np. automatyczne drzwi rozsuwane są dobre nie tylko dla osób na wózkach, ale także osób wynoszących ze sklepu zakupy, rodziców z dziećmi w wózkach, osób doświadczających problemów w poruszaniu (np. osoby po wylewach, osoby starsze),
- **Elastyczność użycia** – użycie przez możliwie najszerszą grupę odbiorców tego samego produktu np. drzwi otwierane automatycznie,
- **Prosta i intuicyjna obsługa** – unikanie skomplikowania np. instrukcja obrazkowa użycia defibrylatora na dworcach,
- **Zauważalna informacja** – niezależnie od okoliczności przestrzennych i możliwości odbiorcy – oznacza dostarczanie informacji wieloma kanałami (wzrok, słuch, dotyk) z uwzględnieniem różnorodnych parametrów wynikających z możliwości odbiorców (np. informacja wizualna i głosowa na dworcach kolejowych),
- **Tolerancja dla błędów** – ctrl+z czyli *cofnij* w programach komputerowych, klucz dwustronny (działa niezależnie od sposobu włożenia do zamka), możliwość sprawdzenia formularza internetowego przed jego wysłaniem (np. serwisy aukcyjne stosują takie rozwiązanie - najpierw przygotowujemy ogłoszenie, potem je sprawdzamy i dopiero w ostatnim kroku umieszczamy w serwisie),
- **Niski poziom wysiłku fizycznego** – np. klamki/dźwignie, które bez wysiłku można nacisnąć pięścią lub łokciem (popularne dawnej klamko-kule lub gałki drzwiowe dla osoby z ograniczoną chwytilnością dłoni były przeszkodą nie do pokonania),
- **Wymiary i przestrzeń dla podejścia i użycia** – odpowiednie wymiary i przestrzeń dla każdego, bez dodatkowych warunków (metro w Warszawie

jest dobrym przykładem – są tam windy, schody ruchome, bramki wąskie i szerokie, toalety w których zmieści się nawet osoba na wózku elektrycznym),

- **Percepcja równości** – należy unikać projektowania rozwiązań, które będą odbierane przez użytkowników jako dyskryminujące.

Co to jest dostępna infrastruktura transportowa?

Dostępność infrastruktury transportowej musi oznaczać możliwość samodzielnego podróżowania dla każdego, kto chce i może samodzielnie podróżować, bez konieczności uprzedzania przewoźnika/operatora infrastruktury o planowanej podróży. Choć brzmi to jak definicja, to tak powinniśmy rozumieć dostępną infrastrukturę transportu.

Osoby niedoświadczające trudności w interakcji z otoczeniem (tzw. osoby bez specjalnych potrzeb) mogą realizować podróże spontaniczne, o niemal dowolnej porze, niemal bez ograniczeń obszarowych. Jest to oczywista cecha transportu zbiorowego. Podróżnik musi oczywiście sprawdzić rozkład, wybrać środek transportu czy kupić bilety, nie musi natomiast przeszukiwać stron internetowych operatorów dworców, aby sprawdzić, czy można na dworzec wjechać wózkiem, czy są ścieżki prowadzące i znaczniki dźwiękowe dla niewidomych, czy i na jakich zasadach świadczona jest asysta przy wsiadaniu do pociągu, z jakim wyprzedzeniem należy poinformować o podróży. Nie musi się martwić o to, że zgłoszenie asysty gdzieś zaginie, że ktoś nie zapisze w zeszycie, że potrzebna jest pomoc, i podróż się nie uda. Nie musi się martwić, że asysta nie będzie potrafiła rozłożyć podjazdu dla wózka, że obsługa nie obsłuży windy dla wózka, że z jakiegoś powodu motorniczy tramwaju nie wyjdzie rozłożyć klapy wjazdowe. Podróżnik bez specjalnych potrzeb nie martwi się, że ucieknie mu pociąg z tego powodu, że o zmianie peronu obsługa poinformuje przez głośniki, a on akurat nie słyszy. Podróżnik bez specjalnych potrzeb nie musi się martwić, ale czy to wszystko to są specjalne potrzeby? Samodzielne wsiadanie do pociągu to nie jest specjalna potrzeba. Odnajdowanie peronu to też nie jest specjalna potrzeba. Dostęp do informacji o zmianie peronu również nie jest specjalną potrzebą.

Samodzielne, wygodne, bezpieczne, swobodne funkcjonowanie w otoczeniu nie jest specjalną, tylko zwyczajną potrzebą dla wszystkich. W wielu przypadkach o możliwości realizacji tej elementarnej potrzeby decyduje dostępność lub jej brak.

Zatem dostępna infrastruktura transportowa jest:



- **dobrze zlokalizowana i skomunikowana** – musi zapewniać łatwość zmiany środka komunikacji, łatwość dojazdu, zaparkowania, zarówno na chwilę, jak i na dłużej,
- **dostępna architektonicznie** – spełniająca wymagania przepisów prawa, norm i standardów dostępności,
- **dostępna informacyjnie i komunikacyjnie** – łatwo się po niej poruszać również niewidomym i głuchym, łatwo się komunikować z obsługą, łatwo uzyskać informację, jest się włączonym w system komunikacji zbiorowej.
- **równa dla wszystkich** – stwarzająca możliwość korzystania każdemu na takich samych warunkach - to użytkownik powinien decydować, czy chce korzystać z pomocy przewoźnika.

Interakcja ludzi z infrastrukturą – jak osoby o różnych cechach korzystają z infrastruktury transportu.

Zasadniczo sposób korzystania z infrastruktury transportu jest identyczny dla wszystkich użytkowników niezależnie od ich cech – każdy wybiera kierunek, kupuje bilet, dociera na dworzec, by ostatecznie odbyć podróż. To, co rozróżnia grupy użytkowników, to wykorzystanie specyficznych elementów otoczenia w czasie podróży.

Osoby poruszające się na wózkach, osoby przewożone na wózkach i w wózkach, osoby korzystające z balkoników, osoby o ograniczonej sprawności – będą korzystały z pochylni, lekkich lub automatycznych drzwi, wjazdów do pomieszczeń pozbawionych progów, miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami, wind/podnośników, w tym z tych, które umożliwiają wjazd do pociągu/autobusu, obniżonych kontuarów w kasach, dostosowanych toalet.

Osoby niewidome – skorzystają z tych cech i elementów infrastruktury, które ułatwiają orientację w przestrzeni tj. np. dobrze zaprojektowanych dróg dojścia do obiektów infrastruktury, ciągów komunikacji na dworcach, czytelnie i intuicyjnie zaprojektowanych połączeń między środkami transportu (przesiadanie się z komunikacji miejskiej do pociągów/autobusów/samolotów), z wypukłych ścieżek prowadzenia, ze znaczników audio wspomagających orientację w przestrzeni, z dotykowych oznaczeń, map i planów sytuacyjnych, z informacji głosowej.

Osoby słabowidzące – mogą skorzystać ze wszystkich elementów dla osób niewidomych, a dodatkowo wspierać je będzie odpowiednia kolorystyka otoczenia: wejścia widoczne na tle fasad obiektów, kolorystyczne elementy prowadzące na podłogach i ścianach, kolorystyczne różnicowanie poziomów w obiektach wielokondygnacyjnych, kolorystyczne wyróżnianie ważnych miejsc – kas, toalet, dojść na perony, kolorystyczne oznaczenia miejsc niebezpiecznych – schodów, krawędzi peronów itd.

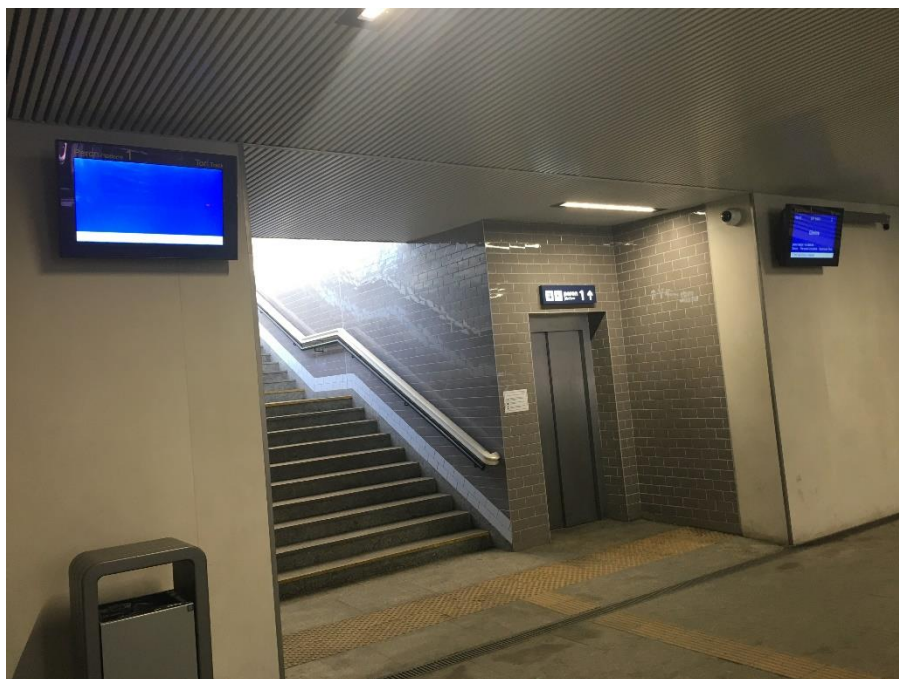
Osoby głuche – głównym obszarem wsparcia jest zapewnienie informacji w formie wizualnej. Dotyczy to szczególnie systemów informacji dynamicznej – przyjazdu/odjazdu, zmiany w rozkładzie jazdy, zmiany peronów itp. Informacja powinna mieć formę napisów. Dobrym rozwiązaniem, choć nie spotykanym dotąd w praktyce, jest wyświetlanie komunikatów w postaci filmów w języku migowym.

Osoby słabosłyszące – będą korzystać z informacji wizualnych, z których korzystają osoby głuche i inni użytkownicy infrastruktury. Dodatkowo osoby słabosłyszące skorzystają z dobrze zaprojektowanej akustyki obiektów infrastruktury transportu, szczególnie miejsc, w których zrozumiałość mowy ma szczególne znaczenie dla podróżnych – kasy, perony, hale odjazdów. Zastosowanie mogą mieć również systemu wspomagania słyszenia np. pętle indukcyjne w kasach czy na peronach.

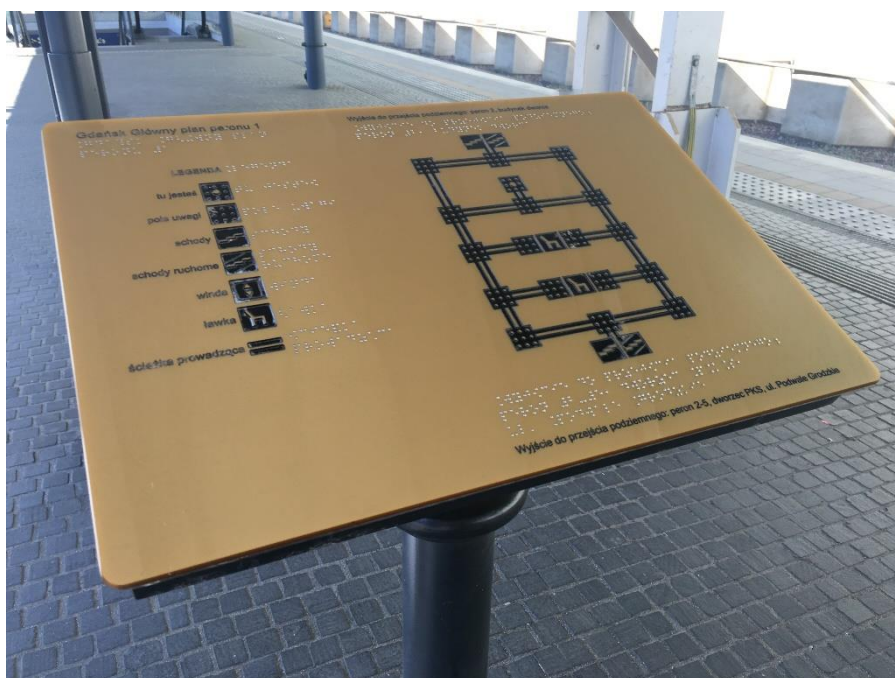
Osoby ze spektrum autyzmu – mogą mieć potrzebę skorzystania ze stref ciszy dostępnych w obiektach transportowych.

Inne osoby – będą korzystać w różnym zakresie z różnych elementów wymienionych powyżej.

Przegląd dobrych rozwiązań w zakresie dostępności architektonicznej i informacyjno-komunikacyjnej



Rysunek 1. Wyjście na peron na dworcu - widoczne ścieżki prowadzące i ostrzegawcze dla osób niewidomych i słabowidzących, poręcz przy schodach, obok winda, monitory z informacją wizualną



Rysunek 2. Tyflomapa na dworcu



Rysunek 3. Oznaczenie krawędzi peronu na dworcu kolejowym kolorem i fakturą - pas ostrzegawczy i ścieżka prowadząca



Rysunek 4. Droga dojścia do przystanków tramwaju miejskiego - brak krawężników, ścieżka prowadząca i pole ostrzegawcze dla niewidomych i słabowidzących



Rysunek 5. Peron przystanku tramwajowego - ścieżka prowadząca i pole wsiadania dla osób niewidomych i słabowidzących, oznaczona krawędź peronu kolorem kontrastowym (białym), system wizualnej informacji o przyjazdach i odjazdach z funkcją informacji głosowej, szklane ściany wiaty oznaczone pasami kontrastowymi



Rysunek 6. Przejście przez torowisko - pasy ostrzegawcze, brak nierówności



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



Urząd Zamówień Publicznych

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Profesjonalizacja kadr w zamówieniach publicznych



Rysunek 7. Droga dojścia na przystanek tramwaju - pasy ostrzegawcze przed schodami, poręcz po obu stronach



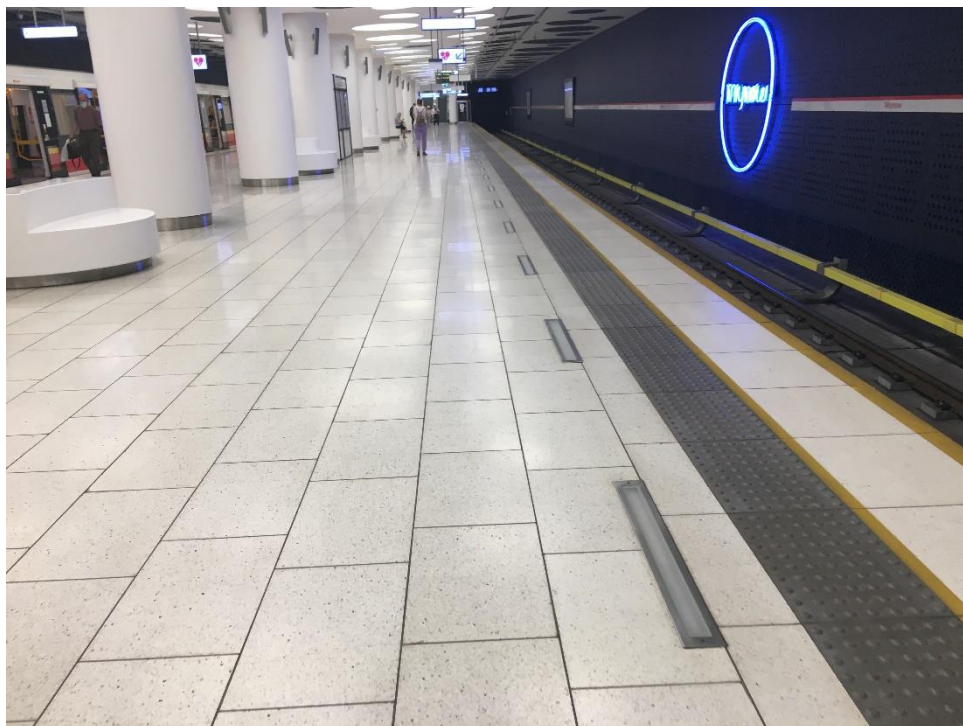
Rysunek 8. Aktywna tablica z informacją o trasie w tramwaju



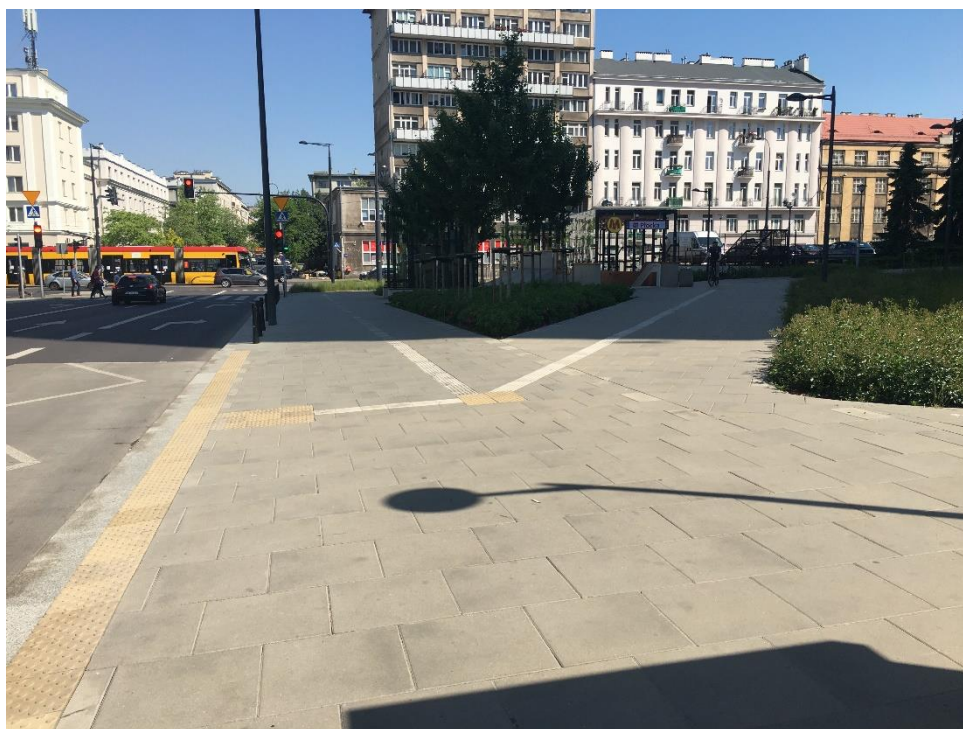
Rysunek 9. System prowadzenia dla osób niewidomych uwzględniający wejście do metra , dojście do osiedla i przystanku autobusu



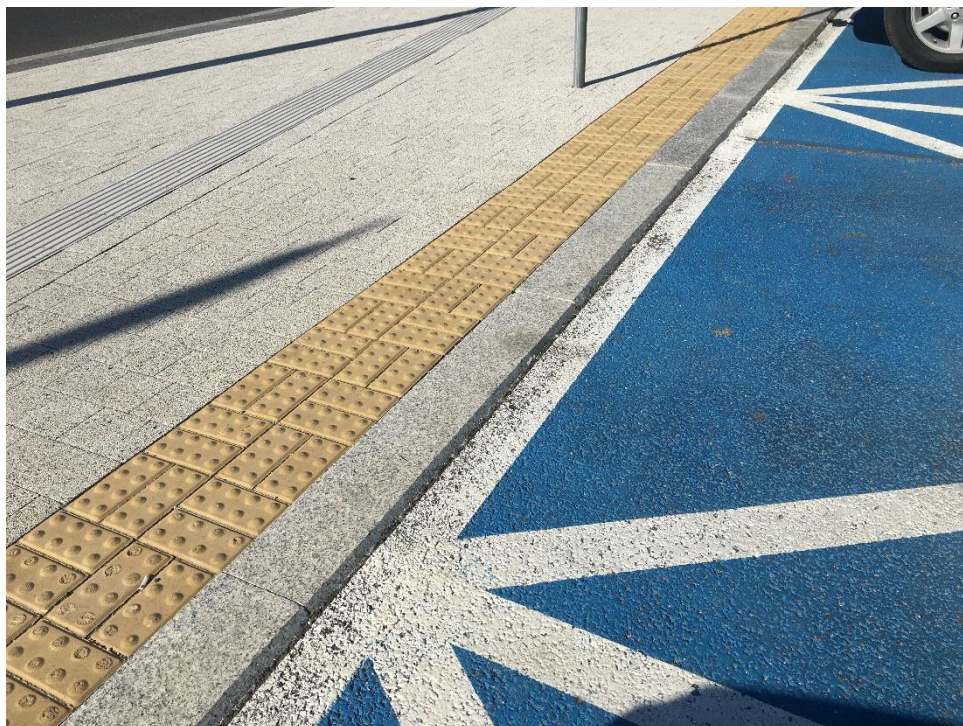
Rysunek 10. System prowadzenia dla osób niewidomych uwzględniający wejście na przystanek kolejki miejskiej. System umożliwia również dotarcie z metra i przystanków autobusowych.



Rysunek 11. Kontrastowe i fakturowe oznaczenie krawędzi peronu metra. (umieszczanie świateł w posadzce nie może skutkować oślepianiem osób słabowidzących)



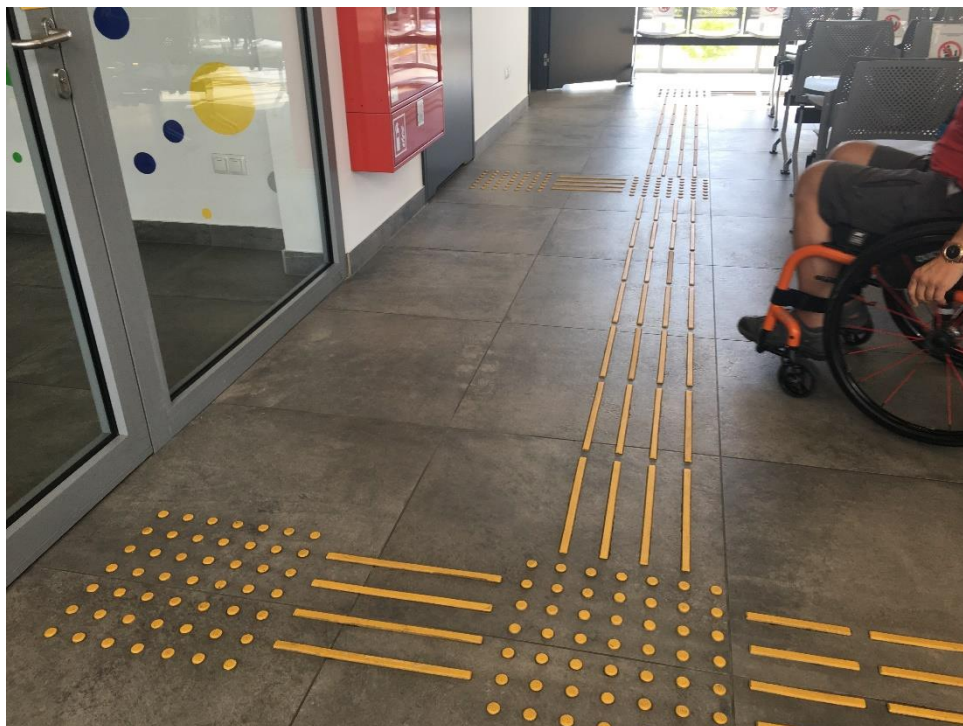
Rysunek 12. Zieleńce tworzące wizualne ciągi komunikacyjne prowadzące do wejścia do metra. Zieleńce stanowią również naturalne elementy prowadzące dla osób niewidomych w sytuacji, gdy osoba niewidoma nie odnajdzie ścieżki prowadzenia



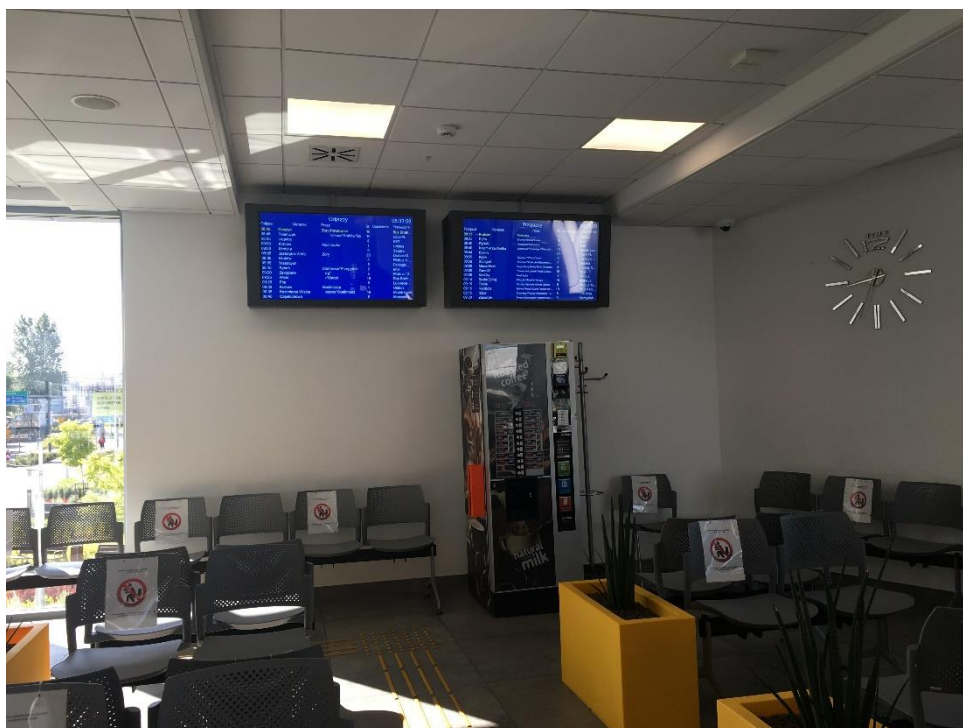
Rysunek 13. Miejsce parkingowe przy dworcu przesiadkowym– prawidłowe obniżenie krawężnika przy miejscu parkingowym dla osób z niepełnosprawnościami



Rysunek 14. Kolorystyczne rozróżnienie ciągu pieszego i ścieżki rowerowej oraz ścieżka dla osób niewidomych na drodze dojścia do dworca przesiadkowego



Rysunek 15. Ścieżki prowadzenia niewidomych na dworcu przesiadkowym



Rysunek 16. Żółte donice - kolorystyczne oznaczenie elementów wyposażenia jako element wspierania poruszania się osób słabowidzących



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój

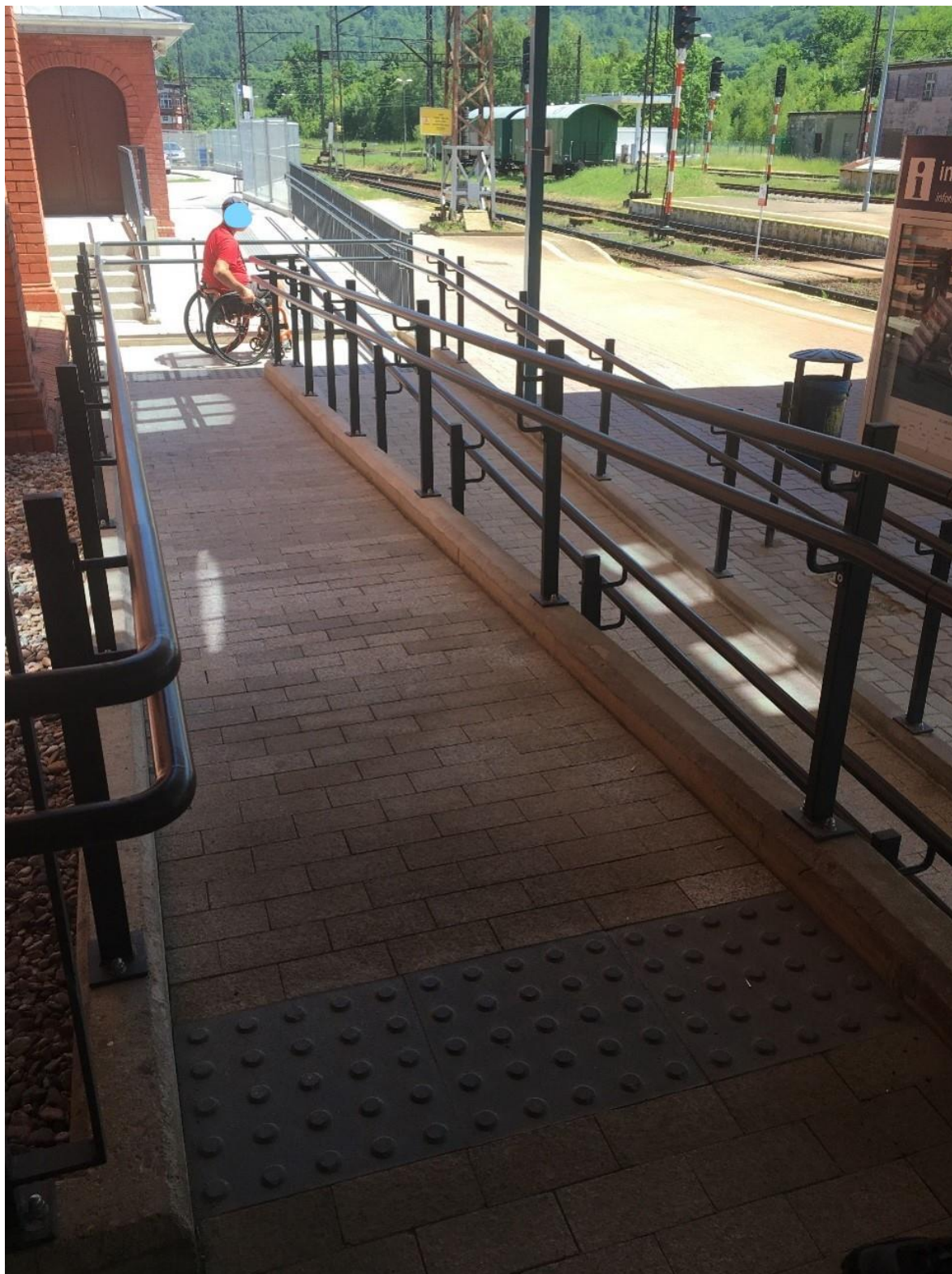


Urząd
Zamówień
Publicznych

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Profesjonalizacja kadr w zamówieniach publicznych



Rysunek 17. Pochylnia na dworcu



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



Urząd Zamówień Publicznych

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Profesjonalizacja kadr w zamówieniach publicznych



Rysunek 18. Toaleta z przewijakiem dla osób dorosłych na dworcu



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



Urząd
Zamówień
Publicznych

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Profesjonalizacja kadr w zamówieniach publicznych



Rysunek 18. Oznaczenia w alfabecie Braille'a na dworcu



Rysunek 19. Na dworcu kolejowym- ścieżka dla osób niewidomych, tyfłomapa, parking kiss&ride , parking dla osób z niepełnosprawnościami, tuż obok pochylnia dla wózków - .



Rysunek 20. Tyfłomapa oraz oznaczenia wyposażenia w pętlę indukcyjną na dworcu



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



Urząd Zamówień Publicznych

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Profesjonalizacja kadr w zamówieniach publicznych



Rysunek 21. Winda na stacji - oznaczenia wypukłe i w alfabecie Braille'a

Przykłady błędów w zakresie dostępności architektonicznej i informacyjno-komunikacyjnej



Rysunek 22. Miejsce parkingowe przy stacji - brak obniżenia krawężników uniemożliwia osobom na wózku wjechanie na chodnik i dotarcie do wejście na stację metra



Rysunek 23. Miejsca parkingowe przy stacji metra - brak obniżenia krawężników uniemożliwia osobom na wózku wjechanie na chodnik i dotarcie do wejścia na stację metra



Rysunek 24. Ścieżka prowadzenia wiedzy na ścianę budynku.

Minimalne wymagania dla infrastruktury w obszarze architektonicznym i informacyjno-komunikacyjnym w oparciu o przepisy prawa – standard minimum

Nie ma jednego aktu prawnego kompleksowo określającego wymagania dostępności dla obiektów infrastruktury transportu publicznego. Funkcjonujące przepisy w różny sposób odnoszą się do dostępności. Część z nich, jak TSI PRM, precyzyjnie określa specyfikację dostępności, ale obowiązuje tylko w transporcie kolejowym. Inne, jak krajowe rozporządzenia dotyczące budynków, budowli kolejowych czy metra, a

obejmują również obszary poza kolejnictwem, ale określają kwestie dostępności w sposób mniej precyzyjny lub szacunkowy. .

Część wymagań w zakresie dostępności jest identyczna dla różnych obiektów, niezależnie od tego, czy są elementami transportu kolejowego, autobusowego czy innego, dlatego można wykorzystać [TSI PRM](#) jako zestaw minimalnych wymagań dla infrastruktury transportu.

Parkingi dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się

Na stacjach wyposażonych w osobne parkingi, w miejscu położonym, w miarę możliwości, jak najbliżej wejścia dostępnego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, muszą zostać zarezerwowane wystarczające i dostosowane miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, uprawnionych do korzystania z miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych.

Trasa pozbawiona przeszkód

- 1) Należy zapewnić trasy pozbawione przeszkód, łączące się z następującymi strefami publicznymi infrastruktury, o ile występują:
 - punkty zatrzymania innych środków transportu na terenie stacji (np. postój taksówek, przystanek autobusowy, tramwajowy, metro, prom itd.),
 - parkingi,
 - wejścia i wyjścia dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
 - punkty informacyjne,
 - systemy informacji wizualnej i dźwiękowej,
 - kasy i automaty biletowe,
 - obsługa klienta,
 - poczekalnie,
 - toalety,



- perony.
- 2) Przebieg tras pozbawionych od przeszkód musi być możliwie najkrótszy.
 - 3) Posadzki tras pozbawionych przeszkód i podłoże muszą mieć słabe właściwości odblaskowe.

Ruch w płaszczyźnie poziomej

- 1) Wszystkie trasy pozbawione przeszkód, kładki dla pieszych i przejścia podziemne muszą mieć minimalną wolną od przeszkód szerokość 160 cm. Wymóg ten nie dotyczy drzwi, peronów i jednopoziomowych przejść przez tory.
- 2) W przypadku, gdy na trasie poziomej zainstalowano progi, muszą one kontrastować z otoczeniem posadzki i nie mogą być wyższe niż 2,5 cm.

Ruch w płaszczyźnie pionowej

- 1) W przypadku tras pozbawionych przeszkód, obejmujących zmianę poziomu, dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się musi zostać udostępniona trasa pozbawiona schodów, stanowiąca alternatywę dla schodów.
- 2) Klatki schodowe na trasach pozbawionych przeszkód muszą mieć minimalną szerokość 160 cm mierzoną między poręczami. 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.
- 3) Tam, gdzie nie zapewniono podnośników, należy zainstalować podjazdy dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, które nie mogą korzystać ze schodów. Podjazdy te muszą mieć umiarkowane nachylenie. Ostre nachylenie jest dozwolone wyłącznie dla krótkich odległości (nachylenie podjazdów dla wózków określa § 70 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie).
- 4) Schody i podjazdy muszą być wyposażone w poręcze po obu stronach, na dwóch poziomach.
- 5) Podnośniki zapewnia się tam, gdzie nie udostępniono podjazdów;



- 6) Schody ruchome i ruchome chodniki muszą być zaprojektowane zgodnie z normą EN 115-1:2008+A1:2010
- 7) Jednopoziomowe przejścia przez tory mogą stanowić część trasy pozbawionej przeszkód, jeżeli są zgodne z wymaganiami pkt 4.2.1.15 TSI PRM.

Oznaczenie trasy

- 1) Trasy pozbawione przeszkód muszą być wyraźnie oznaczone informacjami wizualnymi zgodnie z pkt 4.2.1.10 TSI PRM.
- 2) Osobom niedowidzącym informacje o trasie pozbawionej przeszkód muszą być przekazywane przynajmniej za pomocą oznakowania dotykowego i kontrastującej powierzchni, po której przemieszczają się osoby. Przepisów niniejszego punktu nie stosuje się do tras pozbawionych przeszkód prowadzących do i z parkingów.
- 3) Rozwiązania techniczne, w których wykorzystuje się zdalnie sterowane urządzenia dźwiękowe lub aplikacje telefoniczne, są dozwolone jako środki dodatkowe lub alternatywne. Jeżeli mają one być używane jako środki alternatywne, należy je traktować jako rozwiązania nowatorskie.
- 4) Jeśli w przebiegu trasy pozbawionej przeszkód prowadzącej na peron znajdują się w zasięgu ręki poręcze lub ściany, na poręczy lub na ścianie na wysokości od 145 cm do 165 cm muszą być umieszczone krótkie informacje (na przykład numer peronu lub oznaczenie kierunku) w alfabecie Braille'a lub pismem wypukłym.

Drzwi i wejścia

Poniższe wymagania dotyczą wszystkich drzwi oraz wejść znajdujących się w przebiegu tras pozbawionych przeszkód, z wyjątkiem drzwi zapewniających dostęp do toalet, które nie są przeznaczone dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

- 1) Drzwi muszą posiadać wolny od przeszkód prześwit szerokości 90 cm i musi istnieć możliwość ich obsługi przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się.
- 2) Dozwolone jest użycie drzwi ręcznych, półautomatycznych lub automatycznych.



- 3) Elementy sterujące drzwiami muszą znajdować się na wysokości od 80 cm do 110 cm.
- 4) Drzwi powinny mieć kolor ułatwiający ich odnalezienie (kolor kontrastowy względem otoczenia barwnego, w którym się znajdują)¹.
- 5) Siła potrzebna do otworzenia drzwi otwieranych ręcznie nie powinna znacząco przekraczać wartości 25N¹.

Posadzki

- 1) Wszystkie pokrycia podłogowe, powierzchnie podłoża i stopnie schodów muszą mieć właściwości przeciwpoślizgowe.
- 2) Na terenie stacji, w żadnym punkcie powierzchni, po których przemieszczają się osoby, nie może być nierówności większych niż 0,5 cm, poza progami, kanałami odwodnieniowymi i dotykowymi sygnałami ostrzegawczymi na powierzchniach, po których przemieszczają się osoby.

Sygnalizacja przeszkód przezroczystych

- 1) Przeszkody przezroczyste w obrębie lub wzdłuż tras używanych przez pasażerów, obejmujące szklane drzwi lub przezroczyste ściany, muszą być oznakowane. Oznaczenia takie sygnalizują przeszkody przezroczyste. Oznaczenia takie nie są wymagane, jeśli pasażerowi chronieni są przed kontaktem z nimi w inny sposób, na przykład przy pomocy poręczy lub ciągłych rzędów ławek.

Toalety i stanowiska przewijania dzieci

- 1) Jeśli na terenie stacji znajdują się toalety, przynajmniej jedna kabina dostępna dla obu płci musi być przystosowana do wózka inwalidzkiego.
- 2) Jeśli na stacji znajdują się toalety, należy zapewnić stanowiska przewijania dzieci, dostępne dla mężczyzn oraz kobiet.

¹ Wymagania spoza TSI PRM



Meble i urządzenia wolno stojące

- 1) Wszystkie meble oraz urządzenia wolno stojące znajdujące się na stacjach muszą kontrastować z tłem, na którym są widoczne, oraz mieć zaokrąglone brzegi.
- 2) Meble i urządzenia wolno stojące (w tym elementy na wspornikach i elementy zawieszone) znajdujące się na terenie stacji muszą być rozmieszczone w miejscach, gdzie nie przeszkadzają osobom niewidzącym lub osobom niedowidzącym, lub w sposób umożliwiający ich rozpoznanie przez osobę korzystającą z długiej laski.
- 3) Na każdym peronie, na którym pasażerowie mogą czekać na pociąg, oraz w każdej poczekalni, musi się znajdować co najmniej jedna strefa wyposażona w siedzenia i miejsce na wózek.
- 4) Gdy obszar taki jest chroniony przed czynnikami pogodowymi, musi on być dostępny dla użytkowników wózków inwalidzkich.

Kasy i automaty biletowe, punkty informacyjne i punkty obsługi klienta

- 1) W przypadku, gdy kasy biletowe, punkty informacyjne i punkty obsługi klienta znajdują się wzdłuż trasy pozbawionej przeszkód, przynajmniej jedno z okienek musi być dostępne dla użytkownika wózka inwalidzkiego oraz dla osób o niskim wzroście; oprócz tego przynajmniej jedno okienko musi być wyposażone w system pętli indukcyjnej na potrzeby aparatu słuchowego.
- 2) Jeśli między pasażerem a osobą sprzedającą bilety w kasie znajduje się szklana szyba, musi ona być demontowalna lub, jeśli nie jest demontowalna, należy wyposażyć ją w system głośnomówiący (interkom). Każda taka szklana szyba musi być wykonana z przezroczystego szkła.

Szyba musi być oznaczona w sposób umożliwiający zauważenie jej przez osoby słabowidzące².

² Wymagania spoza TSI PRM



- 3) W przypadku zainstalowania urządzeń elektronicznych, które wyświetlają informacje o cenie osobie sprzedającej bilety, należy także zainstalować urządzenia wyświetlające cenę osobie kupującej bilet.
- 4) Tam, gdzie w przebiegu trasy pozbawionej przeszkód na stacji umieszczono automaty biletowe, przynajmniej jeden taki automat musi być wyposażony w interfejs, do którego może dosięgnąć użytkownik wózka inwalidzkiego lub osoba niskiego wzrostu.
- 5) Tam, gdzie zamontowano automaty do kontroli biletów, przynajmniej jeden taki automat musi być wyposażony w swobodne przejście o szerokości minimalnej 90 cm i musi przepuszczać wózki inwalidzkie z użytkownikiem, o długości do 1 250 mm. W przypadku modernizacji lub odnowienia, dopuszczalna jest szerokość 80 cm.
- 6) Jeśli stosowane są kołowrotki, należy zapewnić przejście bez kołowrotek, z którego przez cały czas otwarcia stacji korzystać będą mogły osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się.

Oświetlenie

- 1) Natężenie oświetlenia zewnętrznych miejsc stacji musi być wystarczające dla znalezienia drogi i sygnalizacji zmiany poziomu, drzwi i wejść.

Natężenie o wartości minimum 100 luksów na poziomie posadzki na przestrzeniach komunikacji i minimum 250 luksów w miejscach wymagających czytania (kasy, poczekalnie)³.

- 2) Natężenie oświetlenia wzdłuż trasy pozbawionej przeszkód musi być dostosowane do wymogów wizualnych pasażera. Szczególną uwagę należy zwrócić na zmiany poziomów, kasy biletowe i automaty do sprzedaży biletów, punkty informacyjne i wyświetlacze informacji.

Minimum 250 luksów⁴.

- 3) Perony muszą być oświetlone zgodnie ze specyfikacją wzmiankowaną w dodatku A indeks 3 i indeks 4 do TSI PRM.

³ Wymagania spoza TSI PRM

⁴ Wymagania spoza TSI PRM



- 4) Oświetlenie awaryjne musi umożliwiać odpowiednią widoczność na potrzeby ewakuacji oraz identyfikacji sprzętu przeciwpożarowego i wyposażenia bezpieczeństwa.

Informacje wizualne: drogowskazy, piktogramy, informacja drukowana lub dynamiczna

- 1) Należy podać następujące informacje:
 - a. informacje i instrukcje bezpieczeństwa,
 - b. znaki ostrzegawcze, znaki zakazu i znaki nakazu,
 - c. informacje dotyczące odjazdów/przyjazdów⁵,
 - d. oznaczenie obiektów stacyjnych (tam, gdzie występują) oraz dróg dostępu do nich.
- 2) Czcionki, symbole i piktogramy stosowane na potrzeby informacji wizualnych muszą kontrastować ze swoim tłem.
- 3) Drogowskazy muszą być dostępne we wszystkich punktach, w których pasażerowie muszą podejmować decyzje o wyborze trasy, oraz w odstępach na trasie. Oznaczenia, symbole i piktogramy należy stosować konsekwentnie na całej długości trasy.
- 4) Informacje dotyczące odjazdu/przyjazdu⁶ (w tym miejsc przeznaczenia, przystanków pośrednich, numeru peronu i czasu), muszą się znajdować na wysokości maksymalnie 160 cm przynajmniej w jednym miejscu na stacji. Wymóg ten ma zastosowanie do informacji drukowanej i dynamicznej, w zależności od tego, która jest zapewniana.
- 5) Krój pisma stosowany w tekstach musi być czytelny.
- 6) Wszystkie znaki dotyczące bezpieczeństwa, znaki ostrzegawcze, znaki nakazu i znaki zakazu muszą zawierać piktogramy.
- 7) Oznakowanie dotykowe należy zamontować:

⁵ Wymóg zmodyfikowany względem TSI PRM – rozszerzony na inne środki transportu niż kolej

⁶ Wymóg zmodyfikowany względem TSI PRM – jw.



- a. w toaletach, na potrzeby, odpowiednio, informacji funkcjonalnych i wzywania pomocy,
 - b. na podnośnikach zgodnie ze specyfikacją wzmiankowaną w dodatku A, indeks 1 do TSI PRM.
- 8) Informacje o godzinach przedstawiane cyframi muszą być podawane w układzie 24-godzinny.
- 9) Następujące szczególne symbole graficzne i piktogramy muszą być opatrzone symbolem wózka inwalidzkiego, zgodnie z dodatkiem N TSI PRM:
- a. informacje wskazujące kierunek dla tras przeznaczonych dla wózków inwalidzkich,
 - b. oznaczenie toalet dostępnych dla wózków inwalidzkich i innych udogodnień, jeśli są dostępne,
 - c. oznaczenie miejsca wsiadania osób na wózkach. Symbole mogą być łączone z innymi symbolami (np. podnośnik, toaleta itd.)⁷.
- 10) Tam, gdzie zastosowano pętle indukcyjne, należy je oznaczyć znakiem opisanym w dodatku N TSI PRM.
- 11) Toalety dostępne dla wózków, wyposażone w boczne poręcze na zawiasach, muszą być oznaczone symbolem graficznym przedstawiającym poręcz w położeniu uniesionym i opuszczonym.
- 12) W jednym punkcie dozwolone jest użycie maksymalnie pięciu piktogramów, razem ze strzałką kierunkową, wskazujących jeden kierunek i umieszczonych obok siebie.
- 13) Wyświetlacze muszą być zgodne z wymogami pkt 5.3.1.1 TSI PRM. W tym punkcie termin „wyświetlacz” oznacza wszelkie wsparcie dynamicznych informacji.

⁷ Wymóg zmodyfikowany względem TSI PRM

Informacje mówione

- 1) Informacje mówione muszą posiadać we wszystkich strefach wartość STI-PA przynajmniej 0,45; zgodnie ze specyfikacją wzmiankowaną w dodatku A, indeks 5 do TSI PRM.

Szerokość peronu i krawędź peronu⁸

- 1) Strefa zagrożenia peronu rozciąga się od krawędzi peronu po stronie toru i definiowana jest jako strefa, w której pasażerom nie wolno stać w trakcie przejazdu lub przyjazdu pociągu.
- 2) Szerokość peronu może zmieniać się na jego długości - rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 126).
- 3) Minimalna wolna od przeszkód szerokość peronu musi być równa szerokości strefy zagrożenia oraz szerokość dwóch przeciwnych tras o szerokości 80 cm (160 cm). Wymiar ten może się zmniejszać do 90 cm na końcach peronu.
- 4) Przeszkody mogą występować w obrębie tej trasy o szerokości 160 cm. Urządzeń niezbędnych dla systemu sygnalizacji i wyposażenia bezpieczeństwa nie uważa się w niniejszym punkcie za przeszkody. Minimalna odległość między przeszkodą i strefą zagrożenia musi być zgodna z poniższą tabelą

Tabela 1. Minimalna odległość między przeszkodami i strefą zagrożenia

Długość przeszkód (mierzona równoległe do krawędzi peronu)	Minimalna odległość od strefy zagrożeni
< 1 m (uwaga 1) — małe przeszkody	80 cm
1 m do < 10 m — duża przeszkoda	120 cm

⁸ Wymagania wyłącznie dla infrastruktury transportu kolejowego. Dla innych rodzajów transportu wymagania mogą być różne (mogą być normalizowane innymi przepisami, lokalnymi standardami dostępności itd.) i dlatego nie określa się ich w niniejszym opracowaniu.



Uwaga 1: jeżeli mierzona równolegle do krawędzi peronu odległość między dwiema niewielkimi przeszkodami wynosi mniej niż 2,4 m, należy je uważać za jedną dużą przeszkodę.

Uwaga 2: w granicach minimalnej odległości między dużą przeszkodą i strefą zagrożenia dopuszcza się dodatkowe niewielkie przeszkody, o ile pozostają spełnione wymagania dotyczące niewielkich przeszkód (minimalna odległość od strefy zagrożenia i minimalna odległość od następnej niewielkiej przeszkody).

- 5) Jeśli na pokładzie pociągu lub na peronie znajdują się dodatkowe urządzenia umożliwiające osobom poruszającym się na wózkach wsiadanie do pociągu lub wysiadanie z niego, należy zapewnić wolną przestrzeń (pozbawioną przeszkód) wynoszącą 150 cm od krawędzi urządzenia w kierunku wjazdu/lądowania wózka na poziomie peronu, jeżeli występuje prawdopodobieństwo użycia takich urządzeń.
- 6) Nowe stacje muszą spełniać to wymaganie w stosunku do wszystkich pociągów, które zatrzymują się na danym peronie. Granica strefy zagrożenia, położona najdalej od krawędzi peronu po stronie toru, musi być oznaczona wizualnymi i dotykowymi oznaczeniami powierzchni, po której przemieszczają się osoby.
- 7) Wizualne znakowanie musi być w formie kontrastującej kolorystycznie, przeciwpoślizgowej linii ostrzegawczej o szerokości nie mniejszej niż 10 cm.
- 8) Wyczuwalne dotykiem oznaczenia powierzchni, po której przemieszczają się osoby, mogą należeć do jednego z dwóch rodzajów:
 - a. wzór ostrzegawczy wskazujący na zagrożenie na granicy strefy zagrożenia,
 - b. wzór naprowadzający wskazujący drogę poruszania się po bezpiecznej stronie peronu.
- 9) Materiał na krawędzi peronu po stronie toru musi kontrastować z ciemnym uskokiem.

Koniec peronu⁹

- 1) Na końcu peronu należy zamontować barierę uniemożliwiającą swobodny dostęp lub umieścić oznakowanie wizualne i wyczuwalne stopami wskaźniki na powierzchniach, po których przemieszczają się osoby, z wzorem ostrzegawczym wskazującym na zagrożenie.

Urządzenia wspomagające wsiadanie znajdujące się na peronach

- 1) Tam, gdzie funkcjonuje podjazd peronowy, musi on spełniać wymagania określone w pkt 5.3.1.2 TSI PRM.
- 2) Tam, gdzie funkcjonuje podnośnik peronowy, musi on spełniać wymagania określone w pkt 5.3.1.3 TSI PRM.
- 3) Należy zapewnić bezpieczny sposób przechowywania urządzeń wspomagających wsiadanie, w tym podjazdów przenośnych, tak by urządzenia te nie stanowiły podczas składowania na peronie przeszkody dla pasażerów ani nie stanowiły żadnego zagrożenia dla pasażerów.

Przejścia przez tory na perony pasażerskie¹⁰

- 1) Jednopoziomowe przejścia przez tory na stacjach mogą być stosowane jako część trasy pozbawionej schodów lub trasy pozbawionej przeszkód - zgodnie z przepisami krajowymi.
- 2) Jeżeli jednopoziomowe przejścia przez tory są używane jako części tras pozbawionych schodów w uzupełnieniu innych tras, muszą one:
 - a. mieć minimalną szerokość 120 cm (mniej niż 10 m długości) lub 160 cm (10 m lub więcej długości),
 - b. mieć umiarkowane nachylenie; ostre nachylenie jest dozwolone wyłącznie dla krótkich odległości,

⁹ Wymagania wyłącznie dla infrastruktury transportu kolejowego. Dla innych rodzajów transportu wymagania mogą być różne (mogą być normalizowane innymi przepisami, lokalnymi standardami dostępności itd.) i dlatego nie określa się ich w niniejszym opracowaniu.

¹⁰ Wymagania wyłącznie dla infrastruktury transportu kolejowego. Dla innych rodzajów transportu wymagania mogą być różne (mogą być normalizowane innymi przepisami, lokalnymi standardami dostępności itd.) i dlatego nie określa się ich w niniejszym opracowaniu.



- c. być zaprojektowane w taki sposób, by najmniejsze koło wózka, jak podano w dodatku M, nie mogło zostać uwięzione między powierzchnią przejścia a szyną,
 - d. w przypadku gdy dostęp do jednopoziomowych przejść przez tory jest wyposażony w przeszkody zabezpieczające w celu uniemożliwienia osobom niezamierzonego/niekontrolowanego przejścia przez tory, minimalna szerokość przejścia w linii prostej i wewnątrz przeszkody może być mniejsza niż 120 cm, ale nie mniejsza niż 90 cm; musi być wystarczająca dla użytkownika wózka, aby manewrować.
- 3) Jeżeli jednopoziomowe przejścia przez tory są używane jako części tras pozbawionych przeszkód i stanowią jedyne rozwiązanie dla wszystkich pasażerów, muszą one:
- e. spełniać wszystkie powyższe specyfikacje,
 - f. mieć oznakowanie wizualne i dotykowe w celu określenia początku i końca przejścia,
 - g. być nadzorowane lub na podstawie przepisów krajowych, musi być zapewnione wyposażenie umożliwiające bezpieczne przejście osobom niewidomym lub niedowidzącym, lub jednopoziomowe przejście przez tory musi funkcjonować w celu bezpiecznego przechodzenia osób niedowidzących.
- 4) Jeżeli którekolwiek ze wspomnianych powyżej wymagań nie może być spełnione, jednopoziomowych przejść przez tory nie można uważać za część trasy pozbawionej schodów lub pozbawionej przeszkód.

Przykładowe zapisy w dokumentach zamówienia uwzględniające wymagania dostępności

Zasadniczy obszar wymagań w zamówieniach publicznych na realizację inwestycji infrastrukturalnych określać będą przepisy prawa oraz warunki zamówień, w ramach których inwestycje te będą realizowane.

Część dotycząca dostępności inwestycji dla osób z niepełnosprawnościami determinowana będzie charakterem inwestycji. Dla centrum przesiadkowego należy określić szeroki katalog wymagań, tak by wykonawcy ujęli wszystkie kluczowe aspekty dostępności. Inwestycje o małym zakresie (budowa przystanku tramwaju/autobusu) będzie miała mniejszy zakres wymagań w zakresie dostępności.

Doświadczenia z wdrażania ustawy o zapewnianiu dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami w zakresie ujmowania w umowach z wykonawcami wymagań dostępności pokazują, że konieczne i niezbędne jest szczegółowe określanie katalogu wymagań dla danej usługi/inwestycji. Już na etapie planowania zamawiający dokonuje analizy obszaru dostępności i określa wymagania dla planowanego przedsięwzięcia. Wykonawca ma możliwość zapoznania się z wymaganiami przed przystąpieniem do postępowania o udzielenie zamówienia, co skutkuje świadomym przyjęciem na siebie obowiązków również w tym zakresie. Jest to o tyle ważne, że aspekt dostępności w inwestycjach nadal bywa traktowany jako novum, przez co może się wydawać, że nie przykładą się do niego wystarczającej wagi. Dotyczy to szczególnie sytuacji, gdy zamawiający nie posiada własnych standardów dostępności lub też gdy nie korzysta ze wsparcia profesjonalnych organizacji zajmujących się dostępnością.

Każdą inwestycję należy poddać szczegółowej analizie pod kątem dostępności jeszcze przed rozpoczęciem postępowania o udzielenie zamówienia. Dzięki temu samo postępowanie i realizacja przedmiotu zamówienia będą przebiegały sprawnie, a efekt końcowy w obszarze dostępności inwestycji będzie zgodny z wymaganiami postawionymi przez zamawiającego.

Przykładowe zapisy w dokumentacji - węzeł przesiadkowy (dworzec autobusowy, przystanki komunikacji miejskiej, parking samochodowy, parking dla rowerów).

Zgodnie z UzD zamawiający określa zakres wymagań dostępności dla planowanej inwestycji:

- w obszarze dostępności architektonicznej oraz dostępności informacyjno-komunikacyjnej w realizowanej inwestycji - zapisy TSI PRM od punktu ... do punktu ..., ponadto wykonawca ma obowiązek zawrzeć opis dostępności planowanej inwestycji w projekcie wykonawczym z podziałem na obszary wskazane w TSI PRM;
- projekt aranżacji wnętrz musi zawierać opis dostępności wraz ze wskazaniem kolorystyki ścian, podłóg, ciągów komunikacyjnych. Projekt musi obowiązkowo zawierać wizualizacje proponowanych rozwiązań. Materiałem wspomagającym jest opracowanie Polskiego Związku Niewidomych „Osoby niewidome i słabowidzące w przestrzeni publicznej”;
- elementy systemu informacji cyfrowej, z którymi użytkownicy będą wchodzić w interakcję (biletomaty, infokioski) muszą odpowiadać wymaganiom opisanym w Ustawie o dostępności cyfrowej;
- w obszarze informacyjno-promocyjnym zapisy Standardów dostępności dla polityki spójności 2014-2020 – standard informacyjno-promocyjny – dotyczy informowania i promowania inwestycji.

Zaproponowane przez wykonawcę rozwiązania muszą być zaprojektowane uniwersalnie, z uwzględnieniem potrzeb różnych użytkowników w tym użytkowników z niepełnosprawnościami.

Powyższe przykłady mają charakter ilustracyjny i szkoleniowy. W konsekwencji mogą one stanowić źródło inspiracji dla zamawiających, niemniej jednak nie stanowią gotowych zapisów dokumentacji zamówienia i każdorazowo wymagać będą dostosowania przez zamawiającego do konkretnego stanu faktycznego w prowadzonym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.