

Strategie dostępności do infrastruktury pasażerskiej według TSI PRM

Informację opracowała Iwona WRÓBEL¹

Streszczenie

Informacja przedstawia wybrane aspekty dostępności kolejowej infrastruktury pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych, według europejskich i polskich dokumentów prawnych. Szczegółowo opisuje wymagania dotyczące obligatoryjnej zawartości strategii dostępu do każdej stacji pasażerskiej, w tym informacje na temat przepisów ruchowych. Wobec braku takich dokumentów dla polskich kolei, przedstawiono propozycję metody wykorzystującej szczegółowe dane o kolejowych obiektach infrastrukturalnych na podstawie opracowanego kwestionariusza ankiety.

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

Przedmiotem projektu własnego, realizowanego w Zakładzie Dróg Kolejowych i Przewozów Instytutu Kolejnictwa, było opracowanie uniwersalnej metody, umożliwiającej sporządzenie strategii zgodnie z obowiązującymi wymaganiami Unii Europejskiej, mającej na celu zagwarantowanie dostępu do każdej stacji pasażerskiej i przystanku osobowego wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

Głównym celem polityki Unii Europejskiej w zakresie transportu jest m.in. utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego przez poprawę wzajemnych powiązań oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, a także dostępu do nich. Cel ten jest realizowany za pomocą określanych i ogłaszanych przez Komisję Europejską technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI – ang. *Technical Specifications for Interoperability*).

Spośród technicznych specyfikacji interoperacyjności, TSI PRM [3] określa wymagania dla podsystemów „Infrastruktura”, „Tabor”, „Ruch kolejowy”, „Aplikacje telematyczne” i dotyczy dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. W zakresie podsystemu „Infrastruktura”, na zarządców infrastruktury lub zarządców stacji nałożono obowiązek dysponowania „strategią w formie pisemnej, mającą na celu zagwarantowanie dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się przez cały czas pracy stacji”.

Pomimo, że przepisy regulujące konieczność posiadania strategii obowiązują od dziesięciu lat (uprzednio wymóg ten

zawarto w decyzji 2008/164/WE) [1], zarządcy infrastruktury oraz zarządcy stacji w dalszym ciągu nie dysponują takimi dokumentami dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych w Polsce. Dodatkowo, na uchybienia w zakresie niespełnienia wymogu posiadania strategii zwracają uwagę inne krajowe dokumenty planistyczne, np. „Krajowy plan transportowy” [4] i „Krajowy Plan Wdrażania TSI PRM” [2]. W dniu 17 lipca 2018 roku Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie ustanowienia rządowego programu „Dostępność Plus” [5], którego celem jest podniesienie jakości i zapewnienie niezależności życia wszystkich obywateli, w tym w szczególności osób starszych i osób z trwałymi lub czasowymi ograniczeniami mobilności, a także percepcji. Służyć temu ma poprawa dostępności przestrzeni publicznej, produktów i usług w aspekcie architektonicznym, informacyjnym i komunikacyjnym.

Na poprawę infrastruktury oraz taboru przewozowego (suprastruktury), zgodnie z wymaganiami TSI PRM, ukierunkowane są dwa działania programu: „Dostępny transport kolejowy” – (działanie 4) oraz „Remont i przebudowa 200 stacji pasażerskich” – (działanie 5). Od 2018 roku program „Dostępność Plus” zakłada m.in. opracowanie strategii dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się wraz z przepisami ruchowymi dla każdego dworca kolejowego. Strategie te powinny być wdrożone przez odpowiednie procedury i szkolenia personelu. Zgodnie z pkt. 4.4.1 Rozporządzenia 1300/2014 [3], przepisy ruchowe, zawarte w strategiach dostępu do infrastruktury pasażerskiej przez cały czas pracy stacji, muszą opisywać:

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

- dostęp do stacji,
- wydawanie biletów pasażerom niedowidzącym na stacjach bez personelu obsługi,
- kontrolę biletów za pomocą kołowrotków,
- oświetlenie peronów,
- informację wizualną i mówioną, w tym informację pasażerską na żądanie,
- dostęp do stref peronu, na których funkcjonują urządzenia wspomagające wsiadanie / wysiadanie osób na wózkach inwalidzkich,
- bezpieczeństwo ręcznych i zasilanych elektrycznie urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach inwalidzkich,
- pomoc pracownika kolei przy wsiadaniu / wysiadaniu z pociągu,
- korzystanie ze strzeżonych jednopoziomowych przejść przez tory.

Poza tym, strategia musi być zgodna z procedurą każdego przedsiębiorstwa kolejowego, które pragnie korzystać z obiektów i urządzeń dostępnych na stacji. W związku z tym, podmioty zobligowane do opracowania strategii (zarządcy infrastruktury i operatorzy stacji pasażerskich) powinny podjąć w tym celu współpracę z przewoźnikiem kolejowym lub operatorem publicznego transportu zbiorowego. Trzeba przy tym zaznaczyć, że wspomniane strategie w formie pisemnej, powinny być opracowane odrębnie dla każdej stacji pasażerskiej.

W celu przyspieszenia i usprawnienia procesu opracowywania strategii dla stacji pasażerskich, podczas realizacji projektu własnego, została opracowana metoda badawcza wykorzystująca kwestionariusz ankiety obiektu, w którym zawarto szczegółowe informacje i parametry pozwalające określić dostępność obiektu i ocenić poziom jego dostosowania wynikający z przepisów prawa wspólnotowego.

Zaproponowany kwestionariusz ankiety obiektu zawiera ponad 200 pytań, umożliwiających szczegółową charakterystykę stacji i jej poszczególnych elementów, z punktu widzenia dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zakres informacji i danych ujętych w projekcie arkusza, podzielono na następujące bloki tematyczne:

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

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

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

Bibliografia

1. 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 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (2008/164/WE) (Dz.U. L 64/72 z 7.3.2008).
2. Krajowy Plan Wdrażania technicznych specyfikacji interoperacyjności, odnoszących się do dostępności systemu kolei unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM), Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa 2017, WWW: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rail-nip/nip-prm-tsi-poland.pdf> [dostęp 23.08.2018].
3. 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 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 356/110 z 12.12.2014).
4. 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).
5. Uchwała nr 102/2018 Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2018 r. w sprawie ustanowienia Rządowego Programu Dostępność Plus, RM-111-89-18.

Informację opracowano na podstawie pracy pt: „Opracowanie metody niezbędnej do sporządzenia strategii gwarantującej pełną dostępność infrastruktury pasażerskiej zgodnie z wymaganiami TSI PRM”; autorzy: dr inż. Janusz Poliński, mgr inż. Iwona Wróbel; Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów Instytutu Kolejnictwa; lipiec 2018 r.