

# Krajowe Plany Wdrożenia TSI PRM wybranych kolei europejskich – koleje czeskie i słowackie

Janusz POLIŃSKI<sup>1</sup>

## Streszczenie

W artykule opisano czeski i słowacki Krajowy Plan Wdrożenia technicznej specyfikacji interoperacyjności PRM. Zbiory danych związanych z planem poprzedzają informacje dotyczące populacji osób niepełnosprawnych w obu państwach. W dalszej części przedstawiono istniejący stan infrastruktury kolei czeskich i słowackich oraz taboru przewozowego wykorzystywanego w ruchu dalekobieżnym i lokalnym. W planie działań wskazano zakres przewidywanych prac nad poprawą dostępności stacji pasażerskich oraz taboru przewozowego. Odrębny rozdział dotyczy zasad finansowania prac związanych z poprawą dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych.

**Słowa kluczowe:** transport kolejowy, dostępność, niepełnosprawny

## 1. Wstęp

Rozporządzenie 1300/2014 w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się [4], w artykule 8 nakłada obowiązek na koleje państw członkowskich sporządzania krajowych planów wdrożenia TSI PRM. Takie plany zawierają strategię działań związanych ze stopniowym dostosowywaniem infrastruktury i taboru przewozowego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Niniejszy artykuł dotyczy dokumentów przygotowanych przez koleje czeskie i słowackie.

## 2. Osoby niepełnosprawne w Republice Czeskiej i na Słowacji

### Republika Czeska

Według badań statystycznych przeprowadzonych w 2013 roku przez Czeski Urząd Statystyczny, w Republice Czeskiej mieszka około 1.078.000 osób niepełnosprawnych, tj. 10,2% ludności kraju. Najwyższy udział osób niepełnosprawnych występuje w grupie wiekowej ponad 75 lat, natomiast w grupie wiekowej 60–74 lat niepełnosprawność dotyka 1/5 populacji. Ograniczenia ruchowe należą do naj-

częściej spotykanych i dotyczą ponad 60% osób niepełnosprawnych. Duży odsetek niepełnosprawności występuje wśród osób z zaburzeniami psychicznymi (44%) i sensorycznymi (prawie 30%).

Przytoczoną na wstępie wielkość populacji osób niepełnosprawnych w Republice Czeskiej powiększają osoby z czasowym ograniczeniem mobilności (osoby po wypadkach, kobiety w ciąży, podróżni z małymi dziećmi, pasażerowie z dużym bagażem). Ograniczenie mobilności może być także spowodowane problemami z orientacją, co dotyczy podróżnych z niższym stopniem utraty słuchu lub jest spowodowane częściową utratą wzroku (noszenie okularów). Według czeskiego KPW TSI PRM [3], z promowania dostępności transportu publicznego może skorzystać 30–40% populacji osób niepełnosprawnych.

### Słowacja

Problematykę niepełnosprawności przedstawioną w dokumencie słowackim odniesiono głównie do osób starszych. Grupa wiekowa 65 lat i więcej stanowi w tym kraju 14,45% ludności, co dotyczy prawie 784 000 osób. Ponad 30% osób w wieku powyżej 75 lat cierpi z powodu jakiejś formy niepełnosprawności, a ponad 20% cierpi z powodu poważnej niepełnosprawności. Naturalne starzenie się społeczeństwa zwiększa odsetek osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej. Z tego powodu, dla tej grupy osób, konieczna jest poprawa warunków dostępności transportu kolejowego.

<sup>1</sup> Dr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: jpolinski@ikolej.pl.

### 3. Istniejący stan infrastruktury transportu kolejowego

#### 3.1. Infrastruktura transportu kolejowego w Republice Czeskiej

Obecnie na sieci kolejowej Republiki Czeskiej regularny ruch pociągów obsługuje 2615 stacji pasażerskich (stacje i przystanki). Obiekty te charakteryzują różne poziomy dostępności dla osób niepełnosprawnych, w tym osób z różnym poziomem uszkodzenia słuchu i wzroku. Dokument wskazuje na zróżnicowanie w dostępności budynków dworcowych i peronów. Z punktu widzenia dostępności dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, infrastrukturę pasażerską można scharakteryzować następująco:

- na 120 stacjach pasażerskich istnieje pełny dostęp dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich,
- na 611 stacjach pasażerskich są dostępne kasy biletowe,
- na 385 stacjach istnieje możliwość oczekiwania w poczekalniach, w których podróżni znajdują schronienie przed zmiennymi warunkami atmosferycznymi.

Odrębnie jest traktowana możliwość dostępu na perony:

- na 305 stacjach pasażerskich istnieje niczym nieograniczony dostęp dla osób niepełnosprawnych, zgodny z normą krajową ČSN 73 4959 [1],
- na 3 stacjach pasażerskich dostęp na perony podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich jest możliwy przy pomocy pracownika kolei,
- na 116 stacjach pasażerskich dostęp taki jest możliwy przynajmniej na jeden peron.

Dane te oznaczają, że dostęp na perony jest zapewniony na 16% stacjach pasażerskich. Na 76 stacjach pasażerskich istnieją różnego rodzaju urządzenia ułatwiające wprowadzenie do pociągu osoby na wózek inwalidzkim. Do obsługi podróżnych niedosłyszących, te stacje pasażerskie są stopniowo wyposażane w:

- pętle indukcyjne w okienkach kasowych (41 stacji pasażerskich),
- elektroniczny system informacji, który zainstalowano na 95 stacjach pasażerskich.

Do obsługi osób niedowidzących, stacje pasażerskie są stopniowo wyposażane w:

- sygnalizatory akustyczne (66 stacji pasażerskich),
- ścieżki dotykowe, pasy ostrzegawcze i pola uwagi (386 stacji pasażerskich),
- panele informacyjne z nawigacją głosową (43 stacje pasażerskie).

Zmodernizowane i nowo wyremontowane stacje pasażerskie są wyposażone w różne elementy dotykowe ułatwiające

poruszanie się osób niewidomych i niedowidzących. W 2015 roku częściową dostępność uzyskało 30% stacji pasażerskich. Ponieważ koleje czeskie rozwijają zarówno wyposażenie peronów w urządzenia podnośnikowe dla wózków inwalidzkich, jak i wyposażają w takie urządzenia tabor przewozowy, dostępność pociągów ulega systematycznej poprawie.

Poprawa warunków podróży dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej nastąpiła w ostatnim okresie, gdy zaczęto systematycznie wdrażać przepisy UE. Projekty modernizacji stacji pasażerskich muszą uwzględniać zapewnienie dostępności dla osób niepełnosprawnych, co jest jednym z ważniejszych kryteriów zatwierdzenia do realizacji. Należy zaznaczyć, że zasadność przyjmowana w projektach różnych udogodnień dla osób niepełnosprawnych jest uzgadniana z przedstawicielami organizacji i stowarzyszeń reprezentujących interesy osób niepełnosprawnych. Na rysunku 1 pokazano stosowane podnośniki peronowe.

#### 3.2. Infrastruktura transportu kolejowego na Słowacji

Železnice Slovenskej Republiky – ŽSR (koleje słowackie), jako zarządca infrastruktury należącej do państwa, ponosi odpowiedzialność za jej bieżące utrzymanie i stan techniczny. Podmiot ten jest odpowiedzialny za zapewnienie zgodności zmodernizowanej lub odnowionej infrastruktury z wymogami interoperacyjności. Jest także odpowiedzialny za zapewnienie dostępności do stacji, peronów, pociągów i innych urządzeń dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

W celu ułatwienia pasażerom ZPO/OZP<sup>2</sup> dostępu do pociągów pasażerskich, koleje słowackie publikują na swojej stronie internetowej listę dworców kolejowych oraz pokazują drogi dojazdowe do tych stacji. Lista jest podzielona według regionalnych siedzib: Trnava, Žylna, Zvolen, Koszyce. Z informacji zawartych w słowackim KPW TSI PRM wynika, że dostęp do pociągów dla osób ZPO/OZP zapewniono na 526 stacjach pasażerskich.

W latach 2012–2015, koleje słowackie zakończyły projekt wyposażania wybranych stacji pasażerskich w podnośniki peronowe. Widok podnośnika peronowego kolei słowackich przedstawiono na rysunku 2. Korzystając z funduszy unijnych, do eksploatacji oddano 45 takich urządzeń. Poprawa dostępności transportu kolejowego wynikała z zastosowania podnośników na 19 stacjach pasażerskich wraz z modernizacją peronów oraz dostosowaniem toalet i drzwi wejściowych dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Liczba zakupionych podnośników dla stacji pasażerskich została określona na podstawie liczby pasażerów, którzy korzystają z transportu kolejowego oraz liczby pociągów na nich zatrzymujących się i osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

<sup>2</sup> ZPO/OZP: osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych.



Rys. 1. Podnośniki peronowe stosowane przez koleje czeskie: [5–7]



Rys. 2. Widok podnośnika peronowego ułatwiającego dostęp podróżnego na wózku do pociągu [2]

Z reguły na stacji jest jeden podnośnik peronowy, a korzystanie z urządzenia zapewnia specjalna organizacja ruchu na stacji. Jeżeli w pociągu jest przewożona osoba na wózku inwalidzkim, która zamierza wysiąść na stacji wyposażonej w podnośnik, wówczas pociąg zatrzymuje się przy peronie z takim urządzeniem. Odpowiednie ułożenie rozkładu jazdy zapewnia, że pociągi jadące w przeciwnych kierunkach, w tym czasie nie będą miały planowanych postojów na stacji.

Ponieważ systematycznie wzrasta liczba osób korzystających z wózków inwalidzkich z własnym napędem, o znacznie większej masie, udźwig wszystkich stosowanych obecnie urządzeń ułatwiających pokonywanie różnic wysokości dostosowuje się do transportu takich wózków. W celu zmniejszenia kosztów usuwania barier dla osób niepełnosprawnych założono, że stosowane urządzenia będą również wykorzystywane przez pasażerów z wózkami dziecięcymi i rowerów.

## 4. Istniejący stan taboru przewozowego

### 4.1. Kolejowy tabor przewozowy w Republice Czeskiej

W Czechach eksploatuje się ponad 600 pojazdów kolejowych przystosowanych do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, w tym wózkach elektrycznych. Tabor zaliczany do tej grupy stanowią w dużej mierze pojazdy niskopodłogowe, takie jak:

- jednostki elektryczne serii: 440, 471, 640, 650, 660,
- wagony motorowe serii: 814, 814.2, 841, 840, 844,
- wagony piętrowe serii: Bmto292, Bdmteeo294, Bdmteeo296.

W czeskim opracowaniu KPW TSI PRM [1] przedstawiono rozwój liczby relacji pociągów obsługiwanych przez Če-

ské dráhy (ČD) – koleje czeskie, dostępnych dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Informacje na ten temat zawarto w tablicy 1.

Tablica 1

Liczba uruchamianych w ciągu doby pociągów dostępnych dla osób niepełnosprawnych [1]

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2015	2016	2017
Liczba pociągów	676	1062	1464	2122	2562	4612	4656	4914

Przewoźnik RegioJet, który obsługuje wszystkie połączenia w trybie „Open Access”<sup>3</sup>, ma jedynie kilka wagonów wyposażonych w podnośniki wagonowe.

Przewoźnik GW Train Regio działa na liniach regionalnych we współpracy z Länderbahn GmbH, wykorzystując do przewozu podróżnych pojazdy serii VT1. Nowy park kolejowych środków przewozowych składa się z pojazdów serii 628.2 bez barier dla osób niepełnosprawnych. Firma wdraża do eksploatacji niskopodłogowe pociągi, które obecnie obsługują relacje: Kraslice – Sokolov, Karlowe Wary – Bečov nad Teplou – Mariańskie Łaźnie i Pilzno – Bridge.

Leo Express – przewoźnik wykorzystujący m.in. pięć niskopodłogowych jednostek Flirt (seria 480), jest jedynym przewoźnikiem, którego cała flota jest niskopodłogowa. Przewoźnik obsługuje również wszystkie połączenia w trybie „Open Access”. Leo Express wdraża obecnie przewozy nowymi składami typu Flirt w relacjach Praga – Ostrawa – Koszyce i Praga – Staré Město u Uherského Hradiště.

Pojazdy kolejowe bez barier stanowią w Republice Czeskiej ponad 20% eksploatowanego taboru przewozowego licencjonowanych przewoźników. Jak pokazano w tablicy 1, od 2007 roku systematycznie wzrasta liczba relacji do-

stępnych dla osób niepełnosprawnych, w 2017 roku dotyczyło to ponad 70% uruchomionych połączeń. Stosowane przez koleje czeskie urządzenia, umożliwiające wejście do pociągu, pokazano na rysunku 3.

## 4.2. Kolejowy tabor przewozowy na Słowacji

Koleje słowackie zapewniają transport osób niepełnosprawnych w wybranych pociągach, z wagonami ze specjalnie zaprojektowanymi przedziałami dla osób niepełnosprawnych lub wagonami z urządzeniami umożliwiającymi pokonanie bariery peron – wagon. Przykładowe rozwiązania takich urządzeń pokazano na rysunku 4.

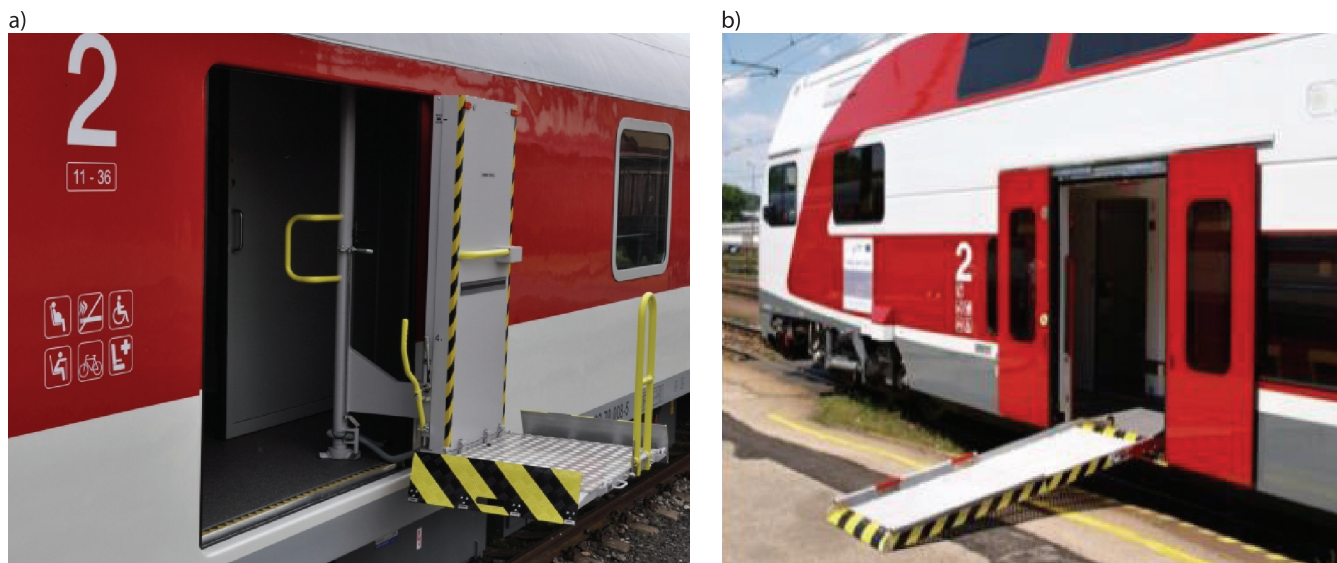
Od 1996 r. Słowacja zliberalizowała transport kolejowy, umożliwiając świadczenie usług transportu kolejowego kilku przewoźnikom kolejowym. Czynności te są wykonywane przez przewoźników na podstawie ważnej koncesji, wydanej zgodnie z przepisami europejskimi. Podczas opracowywania KPW TSI PRM [2] wykorzystano informacje uzyskane od następujących przedsiębiorstw kolejowych, świadczących usługi w zakresie regularnego transportu kolejowego:

- Arriva vlaky, s.r.o. – spółka koncentruje się na dalekobieżnym i regionalnym transporcie kolejowym w Czechach i na Słowacji. Bezproblemowe wejście na pokład osób niepełnosprawnych lub o ograniczeniach ruchowych może być zapewnione przy pomocy personelu firmy. Zawiadomienie o przewozie osoby na wózku inwalidzkim można złożyć nie później niż 48 godzin przed rozpoczęciem przewozu.
- LEO Express, a.s. – oprócz możliwości przewozu osób na wózkach inwalidzkich, zgłoszonych 48 godz. wcześniej, przewoźnik oferuje również usługi dodatkowe, takie jak wypożyczanie słuchawek i gier planszowych, codziennych gazet i bezpłatne Wi-Fi.



Rys. 3. Przykład podnośnika instalowanego w wagonach kolei czeskiej [8, 9]

<sup>3</sup> „Open Access” – tzw. tryb otwartego dostępu.



Rys. 4. Przykładowe urządzenia instalowane w taborze kolei słowackich: a) wagon serii Bdgheer z podnośnikiem [10], b) zespół trakcyjny DMJ serii 861 z rozkładanym podjazdem [2]

- RegioJet, a.s. – przewoźnik zapewnia regularny, pasażerski transport kolejowy, w tym przewóz osób niepełnosprawnych. Wszystkim pasażerom oferuje bezpłatne gazety i napoje. Klienci mogą korzystać ze słuchawek i mieć bezpłatny dostęp do portalu rozrywkowego z dużym wyborem filmów, seriali telewizyjnych lub e-książek i gier. W pociągach jest dostępne bezpłatne Wi-Fi.
- Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ZSSK) – jest spółką akcyjną, w której państwo jest 100% akcjonariuszem. Obsługuje dziennie 1455 połączeń kolejowych, świadcząc usługi transportowe w 69 z 79 okręgów na Słowacji. Pociągi zatrzymują się na 690 stacjach i przystankach na terytorium Słowacji. Jest liderem w dziedzinie świadczenia usług w pasażerskim transporcie kolejowym i członkiem największych instytucji europejskich.
- Wagon Service Travel s.r.o. – prywatna firma transportowa świadcząca usługi transportu pasażerskiego. Ma wagony z miejscami do leżenia i wagony sypialne, dostosowane do podróżnych o ograniczonej możliwości poruszania się. Wynajmuje część wagonów od ZSSK i ČD.

W ostatnich latach koleje słowackie włączyły do pociągów dalekobieżnych i regionalnych nowe wagony, wykonane zgodnie z rozporządzeniem 1300/2014 (TSI PRM). Mają one między innymi szerokie drzwi i podłogę na takiej wysokości, aby wejście z peronu o wysokości 550 mm nie wymagało zastosowania specjalnych urządzeń ułatwiających pokonanie bariery peron – wagon. Ponadto, wagony te mają wydzielone miejsce na wózki inwalidzkie, toalety bez barier oraz elementy sterujące otwieraniem drzwi, przyciski opisane alfabetem Braille'a do wzywania personelu po-

kładowego. Podczas modernizacji taboru przewoźnikowego poszerzane są również drzwi wejściowe w taki sposób, aby było możliwe zamontowanie urządzeń wspomagających wsiadanie / wysiadanie podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Podczas modernizacji taboru pasażerskiego przewoźnika ZSSK, wagony dostosowane do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, wyposażono w podnośniki, mocowane przy drzwiach wagonów. Szerokość drzwi powiększono do 1300 mm<sup>4</sup>.

Koleje słowackie dysponują coraz większym parkiem taboru przewoźnikowego dostosowanego do podróżnych z dysfunkcją wzroku. Dotyczy to wielu informacji zapisanych alfabetem Braille'a, zarówno informacji tekstowych, jak i oznaczeń elementów sterujących. Dla tej grupy podróżnych równolegle wprowadza się sygnały dźwiękowe do drzwi wejściowych (tabor serii: Bdteer, Bdgteer, Bdgheer, Ampeer, Bmpeer, Bdmpeer, DMJ 861, Push – Pull 951-051, EPJ 671-071-971). Dla osób słabo widzących montuje się na kontrastowym tle piktogramy (tabor serii: Bdteer, Bdgteer, Bdgheer, Ampeer, Bmpeer, Bdmpeer, DMJ 861, Push – Pull 951-051, EPJ 671-071-971 i starsze po modernizacji). Oprócz tego wprowadza się informatyczny system komunikatów głosowych, który początkowo będzie instalowany w wagonach serii Bdgheer (tzw. OAIS). Wagon z tym systemem będzie umożliwiał podawanie komunikatów głosowych w całym pociągu, m.in. zapowiadanie stacji początkowej, stacji pośrednich i stacji docelowej. Komunikaty będą podawane także w języku angielskim.

Jednocześnie koleje słowackie monitorują miesięczną liczbę przewożonych osób z niepełnosprawnością i osób

<sup>4</sup> Rozporządzenie 1300/2014 zaleca minimalną szerokość otworu drzwiowego wynoszącą 900 mm.

o ograniczonej sprawności ruchowej. Dane takie zamieszczono w słowackiej strategii wdrażania TSI PRM [2].

## 5. Działania na rzecz poprawy dostępności

### 5.1. Republika Czeska

Podstawowym dokumentem działań na rzecz osób niepełnosprawnych, jest krajowy plan promocji równości szans dla osób niepełnosprawnych na lata 2015–2020, który w kwietniu 2015 roku zatwierdzono uchwałą nr 385 rządu Republiki Czeskiej. Plan ten podlega corocznej modyfikacji. W przygotowaniu dokumentu brała udział specjalna grupa robocza, w której skład weszli przedstawiciele wszystkich resortów i instytucji<sup>5</sup>, działających na rzecz osób niepełnosprawnych, a także osoby z rządu regionalnego i stowarzyszenia regionów Republiki Czeskiej. Głównym celem programu jest zapewnienie mobilności osób niepełnosprawnych i usuwanie barier w budynkach użyteczności publicznej, środkach komunikacji i transportu. Rząd zaakceptował plan działań na lata 2016–2025.

Poprawa dostępności będzie kontynuowana w odniesieniu do stacji kolejowych i przystanków charakteryzujących się największymi potokami podróżnych. W miarę pozyskiwania środków finansowych, działania obejmą także stacje i przystanki obsługujące mniejsze potoki podróżnych.

### 5.2. Słowacja

Przepisy ruchowe<sup>6</sup> ŽSR, jak również przepisy prawa krajowego Słowacji, są zgodne z zasadami wynikającymi z Rozporządzenia Rady UE nr 1300/2014. Ich celem jest zapewnienie jak najszerzego wdrożenia TSI PRM, jak również wyeliminowanie lub unowocześnienie przepisów krajowych, zgodnie z nowo przyjętymi technicznymi specyfikacjami interoperacyjności. ZSSK, jako przewoźnik krajowy, stara się w maksymalnie możliwym stopniu przestrzegać przepisów prawa europejskiego. Odzwierciedlają to przepisy ruchowe przewoźnika i kolejowe normy techniczne (TNŽ).

Długoterminowe priorytety w zakresie modernizacji infrastruktury transportowej w Republice Słowackiej obejmują likwidację barier, zmniejszenie ryzyka zagrażającego pasażerom, rozbudowę kanałów informacyjnych oraz poprawę dostępności usług pomocniczych związanych z transportem. W praktyce oznacza to, że w zakresie modernizacji i budowy nowej infrastruktury przyjmuje się następujące środki:

- pozbawiony barier dostęp do peronów i budynków dworców kolejowych (m.in. windy, podnośniki przy-schodowe, powiększenie i automatyzacja drzwi wej-

ściowych oraz przebudowa dojazdów dla wózków inwalidzkich),

- identyfikacja dróg dojazdowych dla osób niepełnosprawnych w budynkach stacyjnych i na peronach,
- dźwiękowe i wizualne systemy informacyjne (tablice informacyjne, systemy nagłośnieniowe w budynku i na peronach),
- środki skierowane do osób z upośledzeniem wzroku (ścieżki prowadzące na dojściach i peronach, identyfikacja elementów sterujących za pomocą napisów w alfabecie Braille'a, oświetlenie),
- dostęp osób niepełnosprawnych do urządzeń sanitarnych (specjalna konstrukcja toalet przystosowanych do przewozu osób na wózkach inwalidzkich),
- dostęp osób niepełnosprawnych do obiektów handlowych i usługowych (kasy biletowe, restauracje i poczekalnie).

W taborze kolejowym, priorytetem jest wdrożenie następujących środków:

- wyposażenie taboru w urządzenia umożliwiające wjazd wózków inwalidzkich,
- rezerwacja i oznakowanie miejsc w wagonach, szczególnie zarezerwowanych dla osób niepełnosprawnych i podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich,
- zakup nowego taboru zapewniającego samodzielny, bezpośredni dostęp ze standardowych peronów,
- instalacja w taborze kolejowym toalet dla osób niepełnosprawnych,
- identyfikacja elementów sterujących w wagonach za pomocą liter alfabetu Braille'a,
- systemy informacji głosowej i wizualnej,
- system informacji asystenckiej dla osób niepełnosprawnych w wagonach kolejowych (możliwość zgłoszenia drużynie pociągowej potrzeby pomocy).

## 6. Finansowanie

### 6.1. Finansowania przedsięwzięć infrastrukturalnych i taborowych w Republice Czeskiej

Infrastruktura transportu jest finansowana przez Państwowy Fundusz Infrastruktury Transportu, który został utworzony na podstawie specjalnej ustawy. Zgodnie z tym prawem, środki finansowe funduszu mogą być wykorzystywane m.in. na budowę lub modernizację linii kolejowych.

<sup>5</sup> W szczególności przedstawiciele: Ministerstwa Transportu, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Kultury, Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Ministerstwa Pracy i Spraw Społecznych, Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Ministerstwa Sprawiedliwości, Ministerstwa Edukacji, Młodzieży i Sportu, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa Zdrowia, Ministerstwa Rolnictwa, Urzędu Statystycznego, Czeskiej Rady Narodowej Osób Niepełnosprawnych w Republice Czeskiej, Stowarzyszenia Pracodawców Osób Niepełnosprawnych w Republice Czeskiej i przedstawiciel Sekretariatu VVZPO.

<sup>6</sup> Przepisy ruchowe są elementem strategii dostępności taboru przewozowego i obiektów kolejowych dla osób niepełnosprawnych.

W odniesieniu do infrastruktury kolejowej, priorytetem są objęte stacje pasażerskie charakteryzujące się obsługą dużego potoku podróżnych. Aktualnie działalność inwestycyjna zgodna z TSI PRM jest prowadzona na 65 stacjach pasażerskich. W latach 2019–2021 będą realizowane takie prace na kolejnych 95 stacjach pasażerskich.

Wobec nadchodzącego otwarcia rynku kolejowego w Republice Czeskiej, jednym z ważnych elementów będzie wybór takich przewoźników pasażerskich i ich ofert, które zapewnią dostępność taboru przewozowego osobom niepełnosprawnym oraz podróżnym o ograniczonych możliwościach poruszania się. Przewoźnicy kolejowi działający na rynku są gotowi do dalszej modernizacji taboru przewozowego zgodnie z TSI PRM, jednak działania w tym zakresie są uzależnione od możliwości pozyskania dotacji.

## 6.2. Zasady finansowania przedsięwzięć infrastrukturalnych i taborowych na Słowacji

Inwestycje są finansowane z różnych źródeł. Finansowanie działań związanych z remontami, modernizacją lub budową jest zróżnicowane w poszczególnych przedsiębiorstwach. Koleje Słowackie starają się zapewnić finansowanie z następujących źródeł:

- z zasobów własnych (środki własne są wykorzystywane do finansowania projektów inwestycyjnych służących reprodukcji majątku, a dotyczących infrastruktury kolejowej, zwiększeniu bezpieczeństwa transportu kolejowego i podróżnych, zwiększeniu kultury i poprawy warunków podróżowania osób niepełnosprawnych, jak również eliminację mogących się wydarzyć sytuacji kryzysowych na liniach kolejowych i obiektach budowlanych, eliminację ograniczeń prędkości, a także inwestowanie w technologie informatyczne i telekomunikacyjne);
- ze środków zewnętrznych, tj. finansowanie:
  - z budżetu państwa,
  - ze środków UE wraz ze współfinansowaniem ze środków z budżetu państwa,
  - opartych na kredytowaniu przedsięwzięć.

Należy zaznaczyć, że finansowanie modernizacji i rozwoju infrastruktury kolejowej z budżetu państwa jest wynikiem umów zawieranych pomiędzy ŽSR i MDVRR SR<sup>7</sup> na finansowanie w okresie budżetowym. Warto zaznaczyć, że z budżetu publicznego finansuje się również projekty inwestycyjne, związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego.

Przedsięwzięcia z zakresu taboru przewozowego, dotyczące modernizacji, zwiększenia bezpieczeństwa i kultury podróżowania mogą być finansowane ze środków własnych ZSSK i środków zewnętrznych. Modernizacja taboru przewozowego odbywa się na podstawie biznes planu

ZSSK i przewidywanych zadań inwestycyjnych. Przewoźnicy prywatni (Arriva vlaky, s.r.o., LEO Express, a.s., RegioJet, a.s.) finansują tabor przewozowy głównie ze środków własnych, uzależnionych od wyników gospodarczych. Przewoźnicy zabiegają także w tym względzie o projekty współfinansowane przez Unię Europejską.

## 7. Podsumowanie

W Republice Czeskiej, dostępność kolei dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, jest jednym z kluczowych zadań transportu kolejowego. Dostosowywanie taboru przewozowego i infrastruktury pasażerskiej jest prowadzone w miarę pozyskiwanych środków na ten cel. KPW będzie zaktualizowany za pięć lat lub po zmianie przepisów.

Na Słowacji są podejmowane systematyczne działania, mające na celu zwiększenie dostępności taboru przewozowego i infrastruktury pasażerskiej. KPW TSI PRM jest powiązany z innymi planami wdrożenia, związanymi z odpowiednią TSI, a także ze strategicznym planem rozwoju infrastruktury transportowej do 2020 roku. Plan będzie regularnie aktualizowany, dzięki temu Komisja Europejska i państwa członkowskie będą informowane w sprawozdaniach o postępach i zmianach dotyczących problematyki dostępności transportu kolejowego.

## Bibliografia

1. Česká technická norma ČSN 73 4959. Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách.
2. National plan for the implementation of the technical specifications for interoperability relating to the accessibility of the Union railway system to persons with disabilities and people with reduced mobility. Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic. Bratislava 2016.
3. Prováděcí plán TSI PRM v České republice. Ministerstvo dopravy. Praha 2016.
4. 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 ograniczonych możliwościach poruszania się Dz.U. L 356.

Źródła internetowe

5. <http://www.vozickar.com/cestovani-bez-barier-ma-na-zeleznici-zelenou/> [dostęp 14.06.2018].
6. [https://www.dataplan.info/img\\_upload/c6e3eef692b618867bd4ece4fa16cf48/cd.pdf](https://www.dataplan.info/img_upload/c6e3eef692b618867bd4ece4fa16cf48/cd.pdf) [dostęp 14.06.2018].

<sup>7</sup> MDVRR SR – Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic (Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Regionalnego Republiki Słowackiej).

7. <http://www.deltabb.cz/a/rucni-zdvihaci-mobilni-plosiny/> [dostęp 14.06.2018].
8. <https://www.vlaky.net/servis/galeria.asp?page=1&i-d=5966&#next> [dostęp 14.06.2018].
9. <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/5665-Ceske-drahy-mysli-na-invalidy/> [dostęp 14.06.2018].
10. <http://www.slovakrail.sk/en/prices-and-discounts/reduced-mobility.html> [dostęp 14.06.2018].