

## Krajowy Plan Wdrażania TSI PRM

Informację opracowała Iwona Wróbel<sup>1</sup>

### Streszczenie

W informacji opisano główne cele „Krajowego Planu Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się”, opracowanego na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, w tym zakres merytoryczny poszczególnych części dokumentu, obejmujących dwa etapy. Informacja przedstawia również główne kierunki wymaganych działań w zakresie pasażerskiej infrastruktury kolejowej i taboru kolejowego, wykorzystywanego do przewozu podróżnych, mających na celu wdrożenie TSI PRM wraz z harmonogramem ich realizacji.

**Słowa kluczowe:** krajowy plan wdrażania, techniczne specyfikacje interoperacyjności, podsystem PRM (osoby z ograniczoną mobilnością)

Nadrzędnym celem krajowego planu wdrażania TSI PRM, do którego opracowania zobowiązane jest każde państwo członkowskie UE, jest stopniowe eliminowanie stwierdzonych barier w zakresie dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Osiągnięciu tego celu służy analiza i weryfikacja aktualnego stanu prawnego w Polsce w zakresie możliwości implementacji 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<sup>2</sup> oraz opracowanie wytycznych w sprawie ewentualnej konieczności dostosowania przepisów krajowych do tego Rozporządzenia.

Zakres merytoryczny opracowanego dokumentu wynikał z wymagań zawartych w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia, określonym przez zleceniodawcę i obejmował dwa etapy.

#### Etap 1 – analityczno-rozpoznawczy

Zawiera fotografię stanu obecnego w aspekcie:

- sytuacji społecznej w odniesieniu do osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się i potrzeb tych osób związanych z mobilnością,

- obowiązujących uregulowań prawnych i ich oceny pod względem zgodności zapisów z TSI PRM,
- wykazów majątku będącego w gestii zarządców infrastruktury, właścicieli dworców, zarządzających dworcami i właścicieli taboru przewozowego,
- przepisów ruchowych gwarantujących dostęp do kolejowej infrastruktury pasażerskiej i taboru kolejowego, wykorzystywanego w przewozach osób.

Obraz populacji Polski, dotyczący osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, przedstawiono podając liczbę ludności w podziale na różne rodzaje schorzeń. W kontekście zwiększenia mobilności osób z wyszczególnionymi dysfunkcjami, wykazano wiele barier i utrudnień architektonicznych oraz podstawowe potrzeby tych osób w zakresie zapewnienia im dostępności do transportu kolejowego. Zwrócono również uwagę na projektowanie uniwersalne, jako metodę pomocną w likwidacji istniejących problemów, utrudniających dostęp do usług transportowych. Podano także parametry dla podsystemów „Infrastruktura” i „Tabor”, scharakteryzowane w TSI PRM wymaganiami funkcjonalnymi i technicznymi.

Dokonano przeglądu międzynarodowych i krajowych aktów prawnych oraz innych dokumentów normatywnych, w zakresie zgodności zapisów w nich zawartych z postanowieniami Rozporządzenia nr 1300/2014. Przeprowadzone

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

<sup>2</sup> Dz.Urz. UE L356 z 12.12.2014.

analizy umożliwiły ocenę obowiązującego prawa, pod względem wykazania ewentualnych nieścisłości bądź rozbieżności poszczególnych przepisów.

Scharakteryzowano majątek będący w gestii zarządców infrastruktury i właścicieli dworców oraz dysponentów pasażerskiego taboru przewozowego. Przedstawiono szczegółowe informacje i dane liczbowe dotyczące:

- infrastruktury kolejowej, z której korzystają podróżni (perony wraz z małą architekturą i dworce),
- rodzajów pojazdów kolejowych, przeznaczonych do przewozów pasażerskich.

Zwrócono przy tym uwagę na udogodnienia zapewniające dostępność obiektów i urządzeń dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczonej możliwości poruszania się. Na mapach zobrazowano lokalizację stacji i przystanków osobowych wyposażonych w: platformy przychodowe, dźwigi osobowe, platformy pionowe, a także lokalizację dworców, na których świadczona jest pomoc i asysta personelu oraz możliwość skorzystania z wózka inwalidzkiego, będącego w dyspozycji obsługi dworca kolejowego.

Zasygnalizowano obowiązek prowadzenia przez każdy kraj członkowski UE krajowego rejestru infrastruktury i krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Rejestry są tworzone w celu zapewnienia dostępu do kluczowych informacji dla wszystkich podmiotów rynku kolejowego w zakresie istniejących barier oraz monitorowania procesu poprawy dostępności. Przedstawiono również zagadnienia dotyczące przepisów ruchowych gwarantujących dostęp do infrastruktury pasażerskiej i taboru przewozowego, w tym wymóg opracowania w formie pisemnej i wdrożenia strategii dla każdej stacji, jak i przez każdego pasażerskiego przewoźnika kolejowego.

## **Etap II – strategiczny**

Zawiera program obejmujący sukcesywne likwidowanie występujących barier dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. W szczególności zawarto w nim:

- priorytety i kryteria wyboru realizacji projektów inwestycyjnych,
- zakres prac przewidzianych do realizacji do 2023 roku,
- środki techniczne, operacyjne i finansowanie,
- działania następcze i informacje zwrotne.

Przedstawiona w etapie I diagnoza i ocena stanu dostosowania infrastruktury kolejowej i pasażerskiego taboru umożliwiającego przewóz osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, wymagała sprecyzowania warunków wyboru projektów do realizacji

w pierwszej kolejności. Zawarte propozycje priorytetów i kryteriów, uwzględniają lokalizację i rangę obiektów infrastrukturalnych oraz wymagania dotyczące pojazdów kolejowych, wykorzystywanych w przewozach osób.

W pracach przewidzianych do realizacji do 2023 roku wyszczególniono działania inwestycyjne dotyczące dworców kolejowych oraz projekty zarządców infrastruktury, poprawiające dostępność transportu dla podróżnych. Opracowano również harmonogram czasowy i dane liczbowe planowanych inwestycji związanych z modernizacją, pozyskaniem i zakupami taboru kolejowego do przewozu osób, w podziale na: wagony pasażerskie, elektryczne pojazdy trakcyjne i spalinowe pojazdy silnikowe. Oszacowano także wydatki uwzględniające zakres liczbowy inwestycji związanych z pojazdami kolejowymi przeznaczonymi do przewozów pasażerskich.

Na podstawie zapisów ustawy o transporcie kolejowym opisano zasady finansowania infrastruktury kolejowej i taboru przewozowego z budżetu państwa, a także możliwości współfinansowania przez jednostki samorządu terytorialnego lub inne podmioty, w tym zarządców. Przedstawiono również obecnie realizowane programy ramowe i instrumenty finansowe, obejmujące perspektywę lat 2014–2020 w ramach funduszy europejskich. Zawarte informacje dotyczyły zasad działania, priorytetów i środków unijnych programów krajowych (Program Infrastruktura i Środowisko, Program Polska Wschodnia), instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (CEF), programów regionalnych (Regionalne Programy Operacyjne poszczególnych województw) i zintegrowanych inwestycji terytorialnych. Wyszczególniono również projekty z zakresu kolejowej infrastruktury i taboru, podając okres ich realizacji, wartość całkowitą i wielkość dofinansowania.

Propozycja działań następczych uwzględnia osiągnięcie stanu docelowego w zakresie pełnej dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, natomiast informacje zwrotne odnoszą się do zasad monitorowania realizacji projektów inwestycyjnych i osiągniętych efektów w postaci likwidacji występujących barier w zakresie dostępności oraz procedury aktualizacji krajowego planu wdrażania. Opracowanie zawiera zbiór załączników, obejmujących:

- słownik ważniejszych pojęć,
- funkcjonalne i techniczne specyfikacje podsystemu infrastruktura i tabor wymienione w Decyzji 2008/164/WE<sup>3</sup> oraz w Rozporządzeniu 1300/2014,
- wzory ankiet dotyczące majątku w zakresie: dworców kolejowych, stacji i przystanków, peronów i taboru kolejowego,
- wyciąg z przepisów wewnętrznych kolejowych przewoźników pasażerskich w zakresie dostępu do taboru

<sup>3</sup> Decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r., dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (2008/164/WE) (Dz.Urz. UE L 64/72 z dnia 7.3.2008).

- przewozowego osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonych możliwościach ruchowych,
- wytyczne w zakresie wysokości istniejących peronów,
- listy projektów objętych Krajowym Programem Kolejowym do roku 2023<sup>4</sup>.

*Informację opracowano na podstawie pracy pt: „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)”; autorzy: dr inż. Janusz Poliński, mgr inż. Iwona Wróbel; współpraca: mgr inż. Szymon Klemba, mgr inż. Krzysztof Ochociński; Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów IK; sierpień 2017 r.*

<sup>4</sup> Uchwała nr 144/2016 Rady Ministrów z dnia 23 listopada 2016 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.