

**Stanowisko Prezesa UTK
w sprawie stosowania TSI PRM
przy budowie, odnowieniu i modernizacji
dworców kolejowych**

Stanowisko

1. TSI PRM¹ zawiera wymagania, których spełnienie jest obowiązkowe przy budowie nowych dworców kolejowych oraz modernizacji i odnowieniu dworców istniejących.
2. Weryfikacja spełnienia wymagań zasadniczych wynikających z TSI PRM, przy budowie, odnowieniu i modernizacji dworców kolejowych powinna być prowadzona z udziałem jednostki notyfikowanej i potwierdzona certyfikatem weryfikacji WE podsystemu. Na podstawie dokumentów przygotowanych przez jednostkę notyfikowaną podmiot uprawniony (np. wykonawca inwestycji, inwestor, podmiot zamawiający) jest zobowiązany wystawić deklarację weryfikacji WE podsystemu.
3. Z uwagi na brzmienie ustawy o transporcie kolejowym, na zarządcy dworca kolejowego nie ciąży obowiązek uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu, jak również obowiązek zgłaszania modernizacji i odnowień.
4. TSI PRM zawiera wyjątki i wyłączenia, z których można korzystać przy budowie, modernizacji i odnowieniu dworców kolejowych.

Wprowadzenie

Jednym z celów wdrażania wymagań interoperacyjności na polskiej sieci kolejowej jest zapewnienie swobodnej podróży koleją dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Prezes UTK kieruje szczególną uwagę na realizację postulatu zapewnienia pełnej funkcjonalności infrastruktury dworcowej i peronowej dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, priorytetowo traktując zagadnienie wdrożenia TSI PRM. W swoich działaniach, uwzględniając przepisy prawa, uwarunkowania techniczne i ekonomiczne, Prezes UTK dostrzega również potrzeby podmiotów odpowiedzialnych za zarządzanie dworcami kolejowymi i prowadzenie inwestycji w tym obszarze. Mając na uwadze powyższe Prezes UTK przedstawia podstawowe uwarunkowania prawne obowiązujące przy budowie nowych, odnowieniu i modernizacji dworców kolejowych.

Uzasadnienie stanowiska

1. TSI PRM zawiera wymagania, których spełnienie jest obowiązkowe przy budowie nowych dworców kolejowych oraz modernizacji i odnowieniu dworców istniejących.

Zgodnie z przepisami dyrektywy 2008/57/WE² na system kolei składają się podsystemy strukturalne. Stosownie do treści art. 25a ustawy o transporcie kolejowym³, do podsystemów strukturalnych zaliczany jest podsystem infrastruktura, który obejmuje m.in. elementy stacji związane z koleją (w tym drzwi wejściowe, perony, strefy dostępu, punkty usługowe, toalety i systemy informacyjne, a także ich funkcje ułatwiające dostęp osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej), urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia

¹ rozporządzenie Komisji Europejskiej 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 Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 110).

² dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18 lipca 2008 r., s. 1 z późn. zm.).

³ ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.).

ochronne. Elementy te stanowią część stacji i podlegają ocenie zgodnie z właściwymi Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI), w tym TSI PRM.

Dworzec kolejowy, zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, to obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej. Dworzec kolejowy stanowi część stacji pasażerskiej. Ustawa o transporcie kolejowym definiuje stację pasażerską jako obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego. TSI PRM odnosi się do pojęcia stacji. Zatem w rozumieniu TSI PRM stacje (których część stanowią dworce kolejowe) podlegają pod określone wymagania wynikające z tej TSI. W pkt 2.1.1 Załącznika do TSI PRM zostało wskazane, że „Niniejsza TSI ma zastosowanie do wszystkich stref publicznych stacji przeznaczonych do transportu pasażerów, które są kontrolowane przez przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury lub zarządcę stacji. Powyższe obejmuje dostarczanie informacji, zakup biletu, jego kasowanie, w razie potrzeby, oraz możliwość czekania na pociąg”.

W zakresie dotyczącym podsystemu infrastruktura, TSI PRM zawiera wymagania dla: dostępności parkingów dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, tras pozbawionych przeszkód, drzwi i wejść, posadzek, sygnalizacji przeszkód przezroczystych, toalet i stanowisk przewijania dzieci, mebli i urządzeń wolno stojących, kas i automatów biletowych, punktów informacyjnych i punktów obsługi klienta, oświetlenia, informacji wizualnych (drogowskazów, piktogramów, informacji drukowanej lub dynamicznej), informacji mówionych, szerokości peronów i ich krawędzi, końca peronu, urządzeń wspomagających wsiadanie, znajdujących się na peronach oraz jednopoziomowych przejść przez tory. Zatem należy mieć na uwadze, że duża część powyższych wymagań odnosi się do elementów stanowiących składowe dworca kolejowego.

TSI PRM jako akt prawny w randze rozporządzenia Komisji Europejskiej jest bezpośrednio stosowany, co oznacza że nie istnieje konieczność wydawania przez polskiego ustawodawcę dodatkowych aktów prawnych (ustaw, rozporządzeń) wdrażających regulacje już zawarte w TSI PRM. Budowa nowych dworców kolejowych oraz modernizacja i odnowienie już istniejących, wymaga zatem zastosowania TSI PRM⁴. Zaś samo stosowanie TSI PRM dla stacji jest powiązane z realizacją obowiązków wynikających z ustawy o transporcie kolejowym.

2. Weryfikacja spełnienia wymagań zasadniczych wynikających z TSI PRM, przy budowie, odnowieniu i modernizacji dworców kolejowych powinna być prowadzona z udziałem jednostki notyfikowanej i potwierdzona certyfikatem weryfikacji WE podsystemu. Na podstawie dokumentów przygotowanych przez jednostkę notyfikowaną podmiot uprawniony (np. wykonawca inwestycji, inwestor, podmiot zamawiający) jest zobowiązany wystawić deklarację weryfikacji WE podsystemu.

Przy prowadzeniu weryfikacji WE podsystemu wymagany jest udział jednostki notyfikowanej⁵. To jednostka notyfikowana posiadająca uprawnienia w zakresie TSI PRM jest

⁴ zgodnie z art. 2 ust. 3 i 5 TSI PRM;

⁵ zgodnie z art. 25cb ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym

podmiotem, który może potwierdzić zgodność, bądź brak zgodności danego dworca kolejowego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Jednocześnie sporządzona dokumentacja przebiegu weryfikacji WE wraz z certyfikatem weryfikacji WE są podstawą do wystawienia przez uprawniony podmiot (np. wykonawcę modernizacji, inwestora, podmiot zamawiający) deklaracji weryfikacji WE podsystemu. Zarządca dworca może występować w roli podmiotu uprawnionego – jako inwestor, bądź podmiot zamawiający.

Co więcej, o samym podpisaniu umowy z jednostką notyfikowaną należy poinformować Prezesa UTK. Zgodnie z art. 25cb ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający jest obowiązany przekazać Prezesowi UTK informację o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.

3. Z uwagi na brzmienie ustawy o transporcie kolejowym, na zarządcy dworca kolejowego nie ciąży obowiązek uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu, jak również obowiązek zgłaszania modernizacji i odnowień.

Zgodnie z art. 25k ust. 2 i ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy jest zobowiązany do przekazania Prezesowi UTK dokumentacji opisującej projekt oraz oceny znaczenia wprowadzanej zmiany w modernizowanym podsystemie. Następnie na podstawie tych dokumentów, a także przesłanek dotyczących uwarunkowań technicznych, kryteriów bezpieczeństwa, jak również strategii wdrożenia stosownej TSI, Prezes UTK stwierdza, w drodze decyzji, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące, czy w związku z planowanym zakresem prac niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji. W przypadku odnowienia, zgodnie z art. 25k ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca albo przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK o zakresie prac. Zgodnie z art. 25e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi mogą eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, na które Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

Należy zauważyć, że powyższe przepisy ściśle odnoszą się do zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego, natomiast podmiot zarządzający dworcem kolejowym w polskich realiach nie jest tożsamy ani z zarządcą infrastruktury, ani z przewoźnikiem kolejowym. Obecnie podmiotem zarządzającym większością dworców kolejowych są Polskie Koleje Państwowe S.A., niektóre budynki dworcowe zostały zaś przejęte przez jednostki samorządu terytorialnego, a żaden z tych podmiotów nie ma statusu zarządcy infrastruktury, ani przewoźnika kolejowego. W związku z powyższym dworce kolejowe nie są objęte obowiązkami wynikającymi z art. 25k ustawy o transporcie kolejowym, ani nie podlegają procedurom uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Wynika to ze statusu podmiotów zarządzających dworcami kolejowymi.

4. TSI PRM zawiera wyjątki i wyłączenia, z których można korzystać przy budowie, modernizacji i odnowieniu dworców kolejowych.

Należy zwrócić uwagę na wyjątki w zakresie stosowania TSI PRM, które wynikają z przepisów samej TSI PRM, ale mogą wynikać również z innych przepisów prawa (przyznanych odstępstw, okresów przejściowych itp.). Zgodnie z pkt 7.2.1. załącznika do TSI PRM „Niniejsza TSI nie ma zastosowania do nowych stacji, którym przyznano już pozwolenie na budowę lub które są przedmiotem zamówienia na roboty budowlane, które zostało już podpisane lub znajduje się w końcowej fazie procedury przetargowej w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszej TSI. W każdym razie w takich przypadkach TSI PRM 2008⁶ musi być stosowana w jej określonym zakresie. Dla takich projektów dotyczących stacji, w przypadku których będzie konieczne stosowanie TSI PRM 2008, dopuszcza się (ale nie jest to obowiązkowe) wykorzystanie wersji znowelizowanej, w całości lub w zakresie poszczególnych sekcji; w przypadku stosowania ograniczonego do poszczególnych sekcji, wnioskodawca musi uzasadnić i udokumentować, że stosowne wymagania pozostają spójne, co musi zostać zatwierdzone przez jednostkę notyfikowaną”. Powyższe zatem pozwala pod pewnymi warunkami na zastosowanie przy budowie nowych dworców wersji specyfikacji TSI PRM 2008.

Zbliżone rozwiązania istnieją w odniesieniu do odnawianych lub modernizowanych stacji kolejowych. W myśl wspomnianego pkt 7.2.1 załącznika do TSI PRM „TSI nie ma zastosowania do odnawianych lub modernizowanych stacji, którym przyznano już pozwolenie na budowę lub które są przedmiotem zamówienia na roboty budowlane, które zostało już podpisane lub znajduje się w końcowej fazie procedury przetargowej w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszej TSI”.

Z kolei zgodnie z pkt 7.2.2 załącznika do TSI PRM, wymagania TSI PRM nie mogą naruszać przepisów krajowych dotyczących ochrony zabytkowych dworców: „W przypadku gdy istniejąca stacja lub jej część są uznawane za zabytek i chronione prawem krajowym, jest możliwość dostosowania wymagań niniejszej TSI, aby nie naruszyć prawa krajowego dotyczącego ochrony budynku”. Również w myśl dodatku B TSI PRM nie wszystkie modernizowane i odnawiane stacje kolejowe wymagają wyposażenia w podnośniki i podjazdy. Trzeba zwrócić uwagę, że odnowienia lub modernizacje istniejących stacji przyjmujących nie więcej niż 1 000 pasażerów dziennie (suma pasażerów wsiadających i wysiadających, uśredniana dla okresu 12 miesięcy) nie muszą zostać wyposażone w podnośniki lub podjazdy, które w normalnej sytuacji byłyby wymagane w celu osiągnięcia trasy pozbawionej schodów, jeśli na tej samej trasie, w odległości nieprzekraczającej 50 km, znajduje się inna stacja, posiadająca w pełni zgodną z wymaganiami trasę pozbawioną przeszkód.

⁶ Decyzja Komisji 2008/164/WE 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 (Dz.U. L 64 z 7.3.2008, s. 72).

Podstawa prawna

1. Decyzja Komisji 2008/164/WE 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 (Dz.U. L 64 z 7.3.2008, s. 72).
2. Rozporządzenie Komisji Europejskiej 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 Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 110).
3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18 lipca 2008 r., s. 1 z późn. zm.).
4. Ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.).