



**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА**

ОДОБРЯВАМ:

ИВАЙЛО МОСКОВСКИ

Министър на транспорта,
информационните технологии и
съобщенията

**НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ
на техническите спецификации за оперативна съвместимост
относно достъпността на железопътния транспорт
за лица с увреждания и лица с намалена подвижност**

Декември, 2016 г.
гр. София

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ	2
СЪКРАЩЕНИЯ	3
ОПРЕДЕЛЕНИЯ	5
1. ВЪВЕДЕНИЕ	6
2. ЦЕЛ	6
3. ОБОСНОВКА	6
3.1. ЕВРОПЕЙСКИ И НАЦИОНАЛНИ ПОЛИТИКИ	7
3.2. ЕВРОПЕЙСКА И НАЦИОНАЛНА ПРАВНА РАМКА	8
3.3. МЕТОДИКА ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА НПИ	9
4. НАСТОЯЩА СИТУАЦИЯ	9
4.1. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА ДОСТЪПНОСТТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ЛНП	9
4.2. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА УСЛУГА ЗА ЛНП	11
4.3. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА ПРАВИЛАТА ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ	12
5. СТРАТЕГИЯ НА НАЦИОНАЛНИЯ ПЛАН ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ТСОС ЛНП ...	12
5.1. ОБХВАТ НА ПЛАНА	12
5.2. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СТРАТЕГИЯ	13
5.3. ТЕХНИЧЕСКИ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ	15
6. ФИНАНСИРАНЕ	16
7. ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ И ОБРАТНА ВРЪЗКА	17
7.1. СПИСЪК НА АКТИВИТЕ И СРАВНЕНИЕ С ЦЕЛИТЕ	17
7.2. АКТУАЛИЗИРАНЕ НА ПЛАНА	17

СЪКРАЩЕНИЯ

АБРЕВИАТУРА	ПЪЛНО НАИМЕНОВАНИЕ
БДЖ-ПП ЕООД	„БДЖ-Пътнически превози” ЕООД
БЧК	Български червен кръст
Договор за ЗОУ	Договор между Министерството на транспорта и „БДЖ–Пътнически превози” ЕООД за извършване на обществената превозна услуга
Директива 2008/57/ЕО	Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността
ДП НКЖИ	Държавно предприятие Национална компания „Железопътна инфраструктура”
ДФЕС	Договор за функциониране на Европейския съюз
ЕЖА	Европейска железопътна агенция, съгласно Регламент (ЕО) №881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година за създаване на Европейска железопътна агенция, Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, съгласно Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) №881/2004
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЗЖТ	Закона за железопътния транспорт
ЗИХУ	Закон за интеграция на хората с увреждания
ИАЖА	Изпълнителната агенция „Железопътна администрация”
ИКТС	Информационни и комуникационни технологии и системи
Конвенция на ООН	Конвенция на ООН за правата на хората с увреждания
ЛНП	Лице с увреждания и лице с намалена подвижност
МТИТС	Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията
Наредба 43	Наредба №43 от 11 септември 2001 г. за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки
НОИ	Национален осигурителен институт
НПИ	Национален план за изпълнение
ООН	Организацията на обединените нации
Регламент 881/2004	Регламент (ЕО) №881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година за създаване на Европейска железопътна агенция
Регламент 1300/2014	Регламент (ЕС) №1300/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност
Регламент 1371/2007	Регламент (ЕО) №1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт
Решение 2008/164	Решение 2008/164/ЕО на Комисията относно техническата спецификация на оперативна съвместимост, свързана с лицата с

Национален план за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно
достъпността на железопътния транспорт за лица с увреждания и лица с намалена подвижност

АБРЕВИАТУРА	ПЪЛНО НАИМЕНОВАНИЕ
	намалена подвижност (ЛНП) в Транс-европейската конвенционална високоскоростна железопътна система
Решение 2011/275	Решение на Комисията от 26 април 2011 година относно техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на трансевропейската конвенционална железопътна система
РП	Разделен пост
СЕОС	Съставни елементи на оперативната съвместимост
ТЕЛК	Териториални експертни лекарски комисии
ТСОС	Технически спецификации за оперативна съвместимост
ТСОС ЛНП	Техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (Приложение от Регламент 1300/2014)
УДВГД	Управление движението на влаковете и гарова дейност към ДП НКЖИ

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Използвани определения съгласно Регламент 1300/2014:

ЛНП е всяко лице с постоянно или временно физическо, психическо, умствено или сетивно увреждане, което в съчетание с различни пречки може да му попречи изцяло и ефективно да използва транспорта наравно с другите пътници, или лице, чиято подвижност при използването на транспорт е намалена поради възрастта.

Транспортирането на товари с големи размери (например велосипеди и обемист багаж) не попада в обхвата на ТСОС ЛНП.

СЕОС означава всеки елементарен компонент, група от компоненти, подкомплект или комплект от оборудване, включен или предназначен за включване в подсистема, от който/която оперативната съвместимост на железопътната система зависи пряко или косвено. Понятието „съставен елемент“ обхваща както материални обекти, така и нематериални обекти като например софтуер.

ТСОС са спецификациите, на които отговаря всяка една подсистема или част от подсистема, за да удовлетвори съществените изисквания и осигури оперативната съвместимост на железопътната система.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Изготвеният Национален план за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение достъпността на железопътната система за лица с намалена подвижност (НПИ ЛНП) е разработен на основание на чл. 8 от Регламент (ЕО) №1300/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (Регламент 1300/2014).

Регламент 1300/2014, преработена версия на Техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с лицата с намалена подвижност (ТСОС ЛНП), е изготвен от Европейска железопътна агенция (ЕЖА) съгласно чл. 12 от Регламент 881/2004 и има за цел да разшири обхвата на ТСОС ЛНП по отношение достъпността на конвенционалната и високоскоростната железопътна система, така че да бъде обхваната цялата железопътна система в ЕС. Регламент 1300/2014 влезе в сила на 1 януари 2015 г.

Съгласно изискванията на Регламент 1300/2014 НПИ е с продължителност най-малко десет години и се актуализира редовно - най-малко веднъж на всеки пет години. Настоящият НПИ е съобразен със стратегическите цели, формулирани в „Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система на Република България“, одобрена юни 2013 г. и по-конкретно Приложение №9 „Стратегия за внедряване на ТСОС Лица с намалена подвижност (ЛНП) на трансевропейската железопътна система“.

2. ЦЕЛ

Основната цел на НПИ ЛНП е да подобри достъпността на железопътната система на Република България за лицата с увреждания и с намалена подвижност, с което да се постигне равнопоставеност на тази категория пътници с другите. Инфраструктурата и подвижния състав следва да бъдат адаптирани, така че да отговарят на изискванията на ТСОС ЛНП и да направят предлаганата железопътната услуга леснодостъпна, надеждна и безопасна за ЛНП.

3. ОБОСНОВКА

Една шеста от европейците или общо около 80 милиона души живеят с различни форми на увреждане в лека или тежка степен. Повече от една трета от хората на възраст над 75 години страдат от увреждания, които в някаква степен им налагат ограничения. Със застаряването на населението на ЕС тези показатели се очаква да нараснат. Заради физически или други ограничения, повечето от тези хора твърде често са възпрепятствани да използват транспорт, което им пречи да участват пълноправно и пълноценно в обществения и икономическия живот¹.

В Република България по данни на НОИ към м.11.2015 г. общия брой на хората с трайни увреждания е 693 432 бр., от които:

- с инвалидност над 90% с чужда помощ са – 88 519 бр.;
- със загуба на зрение – 8 956 бр.;
- с проблеми в опорно двигателната система – 16 969 бр.;
- със загуба на слух – 4 240 бр.

По данни от ТЕЛК към 19.01.2016 г. – 108 166 бр. от които:

- ЛНП поради загуба на слух – 4 240 бр.

¹ ЕК, съобщение за медиите, IP/13/212, Брюксел, 11 март 2013 г.

- ЛНП поради загуба на зрение – 8 956 бр.
- ЛНП поради проблеми в опорно двигателната система – 16 969 бр.

Демографските тенденции към влошаване на възрастовата структура на населението води до повишаването на броя на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност. Това налага провеждането на мащабни реформи в политиката на железопътния транспорт за свободно движение на ЛНП, сравнимо с всички останали граждани.

3.1. ЕВРОПЕЙСКИ И НАЦИОНАЛНИ ПОЛИТИКИ

Целенасочената политика на ЕС за осигуряване на равнопоставен достъп на всички пътници, използващи железопътния транспорт се изразява в редица книги, резолюции, регламенти и директиви за подобряване на оперативната съвместимост на железопътния транспорт и за намаляване на тесните места, с цел да се елиминират техническите, административните и икономическите пречки за оперативната съвместимост на националните железопътни мрежи.

В Бялата книга за транспорта от 2011 г. се формулира целта за изграждане на висококачествена и ефикасна транспортна система и по-конкретно — подобряването на качеството на превозите, включително чрез улеснен достъп до инфраструктурата за хора в напреднала възраст, пътниците с увреждания и с намалена подвижност. ЕС пое ангажимент за създаване на Европа без бариери, като подписа и ратифицира Конвенция на ООН за правата на хората с увреждания. В съответствие с Конвенцията на ООН, Комисията прие Европейска стратегия за хората с увреждания за периода 2010 – 2020 г., представляваща редица инициативи, чиято цел е да насърчат равните възможности на хората с увреждания и да премахнат бариерите, които им пречат да се възползват изцяло от правата си на граждани и потребители. Стратегията е насочена към гарантирането на достъп до европейско финансиране, повишаване на осведомеността в обществото относно проблемите на хората с увреждания и стимулиране на правителствата на страните членки към съвместна работа за премахване на бариерите пред тяхното социално приобщаване. В стратегията определението за „достъпност“ означава хората с увреждания да имат равнопоставен достъп до физическата среда, транспорта, информационните и комуникационни технологии и системи (ИКТ), както и до други структури и услуги.

В резултат ЕК прие Директива 2013/9/ЕС на ЕК от 11 март 2013 година за изменение на приложение III към Директива 2008/57/ЕО, която регламентира изискването „достъпност“ като съществено изискване към съществуващите съществени изисквания за оперативната съвместимост на железопътната система. По конкретно изискването достъпност се отнася за подсистемите „Инфраструктура“, „Подвижен състав“, „Експлоатация и управление на движението“ и „Телематични приложения за превоз на пътници“.

С приемането на Регламент (ЕО) №1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт се регламентира, че лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност имат същото право на свободно движение, свобода на избор и недискриминация като останалите граждани и следва да имат възможности за пътуване с железопътния транспорт, сравними с тези на останалите граждани. Съгласно Глава V „Лица с увреждания и лица с ограничена подвижност“ управителите на гарите и железопътните предприятия, с активното участие на представителните организации на лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност, установяват или поддържат недискриминационни правила за достъп до транспорта на същите. Съгласно чл. 21 на Регламента железопътните предприятия и управителите на гари гарантират, посредством

съобразяване с ТСОС ЛНП, че гарите, пероните, подвижният състав и другите съоръжения са достъпни за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност. Отговорността за изпълнението на тези изисквания на горепосочената глава е на инфраструктурния управител, управителите на гарите и на превозвачите извършващи превоз на пътници.

На национално ниво правата на тази категория пътници са регламентирани в ЗЖТ. В чл. 52 е определено правото на превозвачите, които са сключили договор за ЗОУ и прилагат пътнически тарифи в интерес на една или няколко категории лица, да получават компенсация за намалените приходи в резултат от безплатните и с намалени цени пътувания на учащи се, възрастни граждани, многодетни майки, инвалиди, ветерани от войните или други лица, които са определени с Постановление №295 от 20 декември 2001 г. на Министерски съвет.

В сила от 1 януари 2010 г. е Договорът между Министерството на транспорта и железопътния превозвач БДЖ–ПП ЕООД за извършване на обществената превозна услуга за период от 15 години. Като страна по договора БДЖ–ПП ЕООД прилага Тарифа за превоз на пътници и ръчен багаж по железопътния транспорт във вътрешно съобщение, съгласно която предлагат на транспортния пазар пакети от търговски оферти за ЛНП. С право на безплатно пътуване или пътуване с намаление се ползват и придружителите, само когато пътуват заедно с ЛНП.

Законът за интеграция на хората с увреждания е в сила от 01.01.2005 г. За целите на настоящия НПИ е важно да се подчертае, че две от целите на ЗИХУ са да регламентира равнопоставеността на хората с увреждания и интеграцията им в обществото. От начините за осъществяването на интеграцията на ЛНП е уместно да се изтъкнат: 1) изграждането на достъпна жизнена и архитектурна среда и 2) достъпна информация.

3.2. ЕВРОПЕЙСКА И НАЦИОНАЛНА ПРАВНА РАМКА

- Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания;
- Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността;
 - Директива 2013/9/ЕС на ЕК от 11 март 2013 година за изменение на приложение III към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността;
 - Решение 2008/164/ЕО на Комисията относно техническата спецификация на оперативна съвместимост, свързана с лицата с намалена подвижност (ЛНП) в Транс-европейската конвенционална високоскоростна железопътна система (отменено, прилага се до 31.12.2014 г.);
 - Регламент (ЕС) №1300/2014 от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътна система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.
 - Регламент (ЕО) №1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт;
 - Регламент (ЕО) №881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година за създаване на Европейска железопътна агенция;
 - Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) №881/2004;
 - Закон за железопътния транспорт;

Национален план за изпълнение на техническите спецификации за оперативна съвместимост относно достъпността на железопътния транспорт за лица с увреждания и лица с намалена подвижност

- Закон за интеграция на хората с увреждания;
- Закон за устройство на територията;
- Постановление №295 от 20 декември 2001 г. за определяне на групите пътници, ползващи право на безплатни и с намалени цени пътувания при превоз с железопътен транспорт, и за определяне на размера на намалението;
- Наредба №57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз;
- Наредба №55 от 2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура;
- Наредба №43 от 11 септември 2001 г. за железопътен превоз на пътници, багажи и колетни пратки;
- Наредба №4 от 1 юли 2009 г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението.

3.3. МЕТОДИКА ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА НПИ

НПИ е изготвен в съответствие с допълнение В „Информация, която трябва да бъде предоставена в НПИ“ от приложението на Регламент 1300/2014.

По НПИ са работили експерти на ИАЖА, МТИТС, ДП НКЖИ, железопътният превозвач - БДЖ-ПП ЕООД и АХУ.

НПИ е обвързан със „Стратегия за внедряване на ТСОС за конвенционалната железопътна система в Република България (2013 – 2030)“, одобрена м. юни 2013 г. и по-конкретно, нейното Приложение 9 „Стратегия за внедряване на ТСОС Лица с намалена подвижност (ЛНП) на трансевропейската железопътна система“ (Решение 2008/164).

По отношение на подсистемата „Инфраструктура“, НПИ е във връзка с одобрения „Национален дългосрочен план за внедряване на техническа спецификация за оперативна съвместимост „Инфраструктура“ за конвенционалната железопътна система в Република България (Решение 2011/275)“.

По отношение на подсистема „Подвижен състав“, НПИ се основава на „План за финансово стабилизиране и развитие на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД за периода 2016-2022 г.“ и „Бизнес план на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД за 2017 г.“.

4. НАСТОЯЩА СИТУАЦИЯ

4.1. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА ДОСТЪПНОСТТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ЛНП

Управителят на железопътната инфраструктура - ДП НКЖИ стопанисва 297 гари, 16 разделни поста (РП) и 380 спирки към 30.06.2016 г., от тях 279 гари, 7 РП и 380 спирки са открити за пътническо движение.

По отношение на обслужване на ЛНП са изградени съоръжения в гарите, които са отразени в таблица² и на карта на железопътната инфраструктура³:

- в 95 гари и разделни постове и 24 спирки е осигурен достъп до приемното здание и коловозите;

² Приложение №1 – Достъпност до железопътните гари за ЛНП съгласно националните правила и Решение 2008/164/ЕО

³ Приложение №2 – Карта на железопътните линии и гари, обслужващи ЛНП.

- в 13 гари и РП и 14 спирки са изградени перони с направляващи и ограничителни линии с тактилна повърхност;
- в 27 гари и РП и 7 спирки има табели и пиктограми за ЛНП;
- в 8 гари и РП и 4 спирки са изградени асансьори или ескалатори;
- в 14 гари има възможност за съхранение и използване на мобиллифт, а именно: София – 2 бр., Пазарджик – 1 бр., Пловдив – 1 бр., Плевен – 1 бр., Горна Оряховица – 2 бр., Шумен – 1 бр., Варна – 1 бр., Враца – 1 бр., Сливен – 1 бр., Русе – 1 бр., Стара Загора – 1 бр., Благоевград – 1 бр., Ямбол – 1 бр. и Бургас – 1 бр.
- в 50 гари и 3 спирки са изградени тоалетни с осигурен достъп за ЛНП.

В над 60 гари са изградени подходи и рампи към приемните здания и е осигурен достъп към основните перони за обслужване на ЛНП. Монтирани са пътнически асансьори за ЛНП в 7 гари - Централна гара София, Русе, Катунца, Поповица, Първомай, Караджалово и Ябълково.

За периода 2013 – 2015 г. по финансиранятият със собствени средства и от държавния бюджет Проект №20 „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания” са изградени за ЛНП подходи от и до коловозите, рампи, тоалетни и паркоместа, обозначени със съответните графики, насочващи табели и пиктограми в следните 57 гари: Банкя, Искър, Драгоман, Дъбово, Долна Махала, Тулово, Твърдица, Пирдоп, Радомир, Плачковци, Шивачево, Хисаря, Черганово, Варвара, Ловеч, Мътница, Смядово, Радко Димитриево, Дибич, Ивански, Плиска, Подвис, Кулата, Криводол, Белово, Ботев, Долно Камарци, Кунино, Волюяк, Дамяница, Благоевград, Костинброд, Мирково, Каспичан, Трапезица, Велико Търново, Стражица, Дъскотна, Езерово, Горна баня, Костинброд, Лом, Нова Загора, Белозем, Якоруда, Радунци, Езерово, Раждавица, Съединение, Янтра, Бобошево, София север, Своге, Илиянци, Септември, Айтос, Дебелец и други.

По етапно, при реализирането на изпълняваните от ДП НКЖИ проекти, включени в Оперативна програма „Транспорт” и финансирани със средства от ЕС, при изграждането на нови или модернизация, или обновяване на съществуващи гари, се спазват изискванията на ТСОС ЛНП. В Приложение №2 е отразено изпълнението на следните проекти:

Проект „Електрификация и реконструкция на жп линия Пловдив-Свиленград-турска граница“

По железопътната линия Пловдив – Свиленград - турска граница, която се явява част от коридора „Ориент/Източно-Средиземноморски“, във фаза 2, в участъка Първомай-Свиленград са извършени строителни работи, като е постигнато изпълнение на изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии и внедряване на „ТСОС ЛНП за конвенционалната и високоскоростната железопътни системи“, приета с Решение, нотифицирано под №С(2007)6633 на Европейската Комисия от 21 декември 2007 г. за приемните здания, спирките, пероните, подлезите (надлезите) и околните пространства. В обхвата на трасето изискванията са изпълнени за гарите Димитровград и Свиленград. Изпълнението на проекта продължава в планирания период в следните гари и спирки: Черногорово, Нова Надежда, Константиново, Симеоновград, Преславец, Харманли-централна, Бисер, Любимец.

Проект „Рехабилитация на жп инфраструктура по жп линия Пловдив – Бургас“

Проектът е с предмет обновяване на съществуващата инфраструктура и на основание т. 7.3.1.1 на ТСОС ЛНП от Решение 2008/164, относно техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на „Лица с намалена подвижност” (ТСОС ЛНП 2008/164), изменено и допълнено с Решение 2012/464/ЕС на Комисията от 23 юли 2012 година за изменение на решения 2006/861/ЕО, 2008/163/ЕО,

2008/164/ЕО, 2008/217/ЕО, 2008/231/ЕО, 2008/232/ЕО, 2008/284/ЕО, 2011/229/ЕС, 2011/274/ЕС, 2011/275/ЕС, 2011/291/ЕС и 2011/314/ЕС относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, ще постигне частично изпълнение на изискванията по отношение ЛНП. Техническите спецификации не предвиждат строителство на нови перони, а възстановяване на перонните настилки в случаите, когато те са разрушени, без да се променят габаритните им размери. В някои случаи, при изпълнение на строителните дейности старите перони са разрушени, а на тяхно място, със същите размери са построени нови. Такива са пероните в Михайлово, Калояновец, Калитиново и Стара Загора. В планирания период продължава изпълнението на проекта в гарите Безмер, Церковски, Черноград, Айтос, Владимир Павлов, Ямбол, Бургас и Хан Аспарух.

4.2. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА УСЛУГА ЗА ЛНП

Транспортно обслужване на ЛНП, използващи железопътния транспорт се извършва съгласно сключения на 01.06.2007 г. тристранен договор между „Български държавни железници“ ЕАД, Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и „Български червен кръст“ и съгласно утвърдените „Правила за достъп до железопътен транспорт на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност, във връзка с изискванията на чл. 19, пар. 1 от Регламент (ЕО) №1371/2007“ в сила от 09.02.2015 г. БДЖ-ПП ЕООД, правопреемник на „Български държавни железници“ ЕАД, предоставя тази услуга в тринадесет железопътни гари, които свързват големите градове в България (София, Пловдив, Стара Загора, Бургас, Варна, Горна Оряховица, Плевен, Шумен, Ямбол, Сливен, Пазарджик, Видин и Враца). Всяка от тези гари разполага с мобилно подемно устройство – мобиллифт и обучен персонал за работа с него. За гарите София и Горна Оряховица са осигурени по два мобиллифта.

В железопътните гари София, Пловдив, Стара Загора, Бургас и Варна, заявките за превоз на ЛНП се приемат от изградените гарови служби на БЧК. В гарите Горна Оряховица, Плевен, Шумен, Ямбол, Сливен, Пазарджик, Видин и Враца, заявките за превоз се приемат от служителите на билетни каси или бюро „Информация“.

Подвижният състав в експлоатация, обслужващ ЛНП е даден в таблица, Приложение №3⁴.

Осем влака на БДЖ-ПП ЕООД ежедневно се движат с включен в състава си специализиран вагон за превоз на ЛНП, именно:

- София – Варна – София през Горна Оряховица – 2 бързи влака;
- София – Бургас – София през Карлово – 2 бързи влака;
- София – Русе разпределителна – София през Горна Оряховица – 2 бързи влака;
- София – Бургас – София през Пловдив – 2 бързи влака.

Специализираните вагони са с обособени места за лица, придвижващи се с инвалидни колички и/или техните придружители. Във вагоните има изградени тоалетни, отговарящи на международните стандарти.

Съгласно осъществените пътувания по заявка през 2015 г. с влакове на БДЖ-ПП ЕООД са превозени общо 1 265 лица с намалена подвижност и 691 техни придружители. За 529 лица с инвалидни колички, или с намалена подвижност, при качването и свалянето им на/от вагона е ползван мобиллифт. За 9-те месеца на 2016 г. са превозени 1 001 ЛНП, а техните придружители са 505.

⁴ Приложение №3 - Специализиран подвижен състав, използван за превоз на ЛНП.

Пет от 30-те спални вагона разполагат с по две кабини, специализирани за превоз на ЛНП. Те се движат по релациите:

- София – Варна – София през Горна Оряховица;
- София – Бургас – София през Пловдив.

В експлоатация са 22 бр. дизелови и 23 бр. електрически мотриси, които осигуряват транспортно обслужване на ЛНП на къси разстояния по различни маршрути в страната. Всяка мотриса е оборудвана с подвижна сгъваема рампа за обслужване на такива лица. При пътуване с тези влакове, както и със спалните вагони не е необходима предварителна заявка за превоз на лица с намалена подвижност. Обслужването им при качване и слизане от влака се извършва от превозния персонал.

4.3. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА ПРАВИЛАТА ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

Към настоящия момент действат следните експлоатационни правила и норми при транспортното обслужване на ЛНП:

1. „Правила за достъп до железопътен транспорт на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност, във връзка с изискванията на чл. 19, пар. 1 от Регламент (ЕО) №1371/2007”. Правилата са в сила от 09.02.2015 г. и определят задълженията на БДЖ-ПП ЕООД, БЧК и ДП НКЖИ за гарантиране на безпроблемното и качествено обслужване на ЛНП.

2. Наредба №43 регламентира правото за безплатен превоз във всички категории влакове на кучета водачи и кучета асистенти на ЛНП, когато придружават тези лица при пътуването им (чл. 29, т. 3). С тази норма се приведе в съответствие националното законодателство с разпоредбите на Конвенцията на ООН, ратифицирана от Република България през 2012 г. В Допълнителните разпоредби на Наредба №43 се въведе определение за кучета водачи и кучета асистенти на ЛНП, които следва да притежават сертификат за преминато обучение в специализирани училища, отличителна служебна екипировка и знаци.

5. СТРАТЕГИЯ НА НАЦИОНАЛНИЯ ПЛАН ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ТСОС ЛНП

5.1. ОБХВАТ НА ПЛАНА

Обхватът на НПИ, съобразен с обхвата и изискванията на ТСОС ЛНП, се отнася за конвенционалната железопътна система на Република България. Към настоящия момент в България няма да се развива високоскоростна железопътна система.

5.1.1. Технически обхват

Националният план за изпълнение е съобразен изцяло с ТСОС ЛНП, определена в Приложението на Регламент 1300/2014. Заложени са функционалните и технически изисквания за достъпност на конвенционалната железопътна инфраструктура съгласно т. 4.2.1. Подсистема „Инфраструктура“, на пътническия подвижен състав съгласно т. 4.2.2 Подсистема „Подвижен състав“ и на правилата за експлоатация съгласно т. 4.4. от ТСОС ЛНП.

В НПИ са посочени функционалните и техническите спецификации на интерфейсите с други подсистеми съгласно ТСОС ЛНП, а именно:

- подсистема „Инфраструктура“ – изпълнение на ТСОС „Инфраструктура“ по отношение на параметъра „перони“ и параметъра „специфични случаи за перони“ (Таблица 10 от ТСОС ЛНП);

- подсистема „Подвижен състав“ – изпълнение на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ по отношение „параметри, свързани с пътниците“ (Таблица 11 от ТСОС ЛНП);
- подсистема „Телематични приложения за пътнически превози“ – изпълнение на ТСОС „ТППП“ по отношение на информация за превоза, оказването на помощ за качване и слизане от влака на ЛНП, резервацията, както и визуалните и звукови системи за информация на пътниците, разположени в гарите и подвижния състав, посочени в Таблица 12 от ТСОС ЛНП.

5.1.2. Географски обхват

1. НПИ се прилага за:

а) обществено достъпните зони на железопътните гарии, предназначени за превоз на пътници. Това включва предоставянето на информация, закупуването на билет и неговото проверяване, ако това е необходимо, както и възможността да се чака пристигането на влака;

б) пътническият подвижен състав, който е в обхвата на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“;

в) процедурите, позволяващи съгласувана експлоатация на подсистемите „Инфраструктура“ и „Подвижен състав“.

2. Планът се прилага при всеки случай на ново строителство на железопътна гара или обновяване, или модернизация на съществуваща гара, както и при всеки случай на доставка на нов подвижен състав или при неговата реконструкция след 1 януари 2015 г. съгласно съответно точки 7.1.1 и 7.1.2 от Приложението на Регламент 1300/2004.

3. Планът не се прилага за съществуваща гара или подвижен състав на железопътната система, които вече са пуснати в експлоатация по мрежата (или част от нея), издадено е разрешение за строеж, намира се във финален етап на тръжна процедура, или в напреднал стадий на строителство към 1 януари 2015 г.

4. Планът не се прилага за проекти, които са нотифицирани пред ЕК, че се изпълняват на територията на страната и са в напреднал стадий на разработване съгласно чл. 9, пар. 3 от Директива 2008/75/ЕО.

5.2. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СТРАТЕГИЯ

За постигането на основната цел на НПИ – подобряване достъпността на железопътната система в България е възприета следната последователност от дейности, които определят стратегията на НПИ:

1. Изводи за състоянието на достъпността на гарите и подвижния състав.

2. Определяне на минималния брой гарии за модернизация или обновяване, които да отговарят на изискването за достъпност на ЛНП на основание т. 5.2.1.

3. Определяне на минималния и максималния брой подвижен състав за закупуване, модернизация или реконструкция, който да отговаря на изискването за достъпност на ЛНП на основание т. 5.2.1.

4. Определяне на мерки за постепенното намаляване на пречките пред достъпността.

Изводите за състоянието на достъпността на гарите са направени на основата на данните в таблица „Достъпност до железопътните гарии за ЛНП съгласно националните правила и Решение 2008/164/ЕО”, Приложение №2. Обхванати са общо 317 гарии и спирки, разпределени по УДВГД - София, Пловдив и Г.Оряховица. Делът на гарите с покрити отделни изисквания за достъпност варира от 4,7 до 26,8 %. Този дял реално ще бъде по-нисък, след извършване на оценка на съответствието на подсистемите и съставните

елементи за оперативна съвместимост. С висока степен за реалност е делът на гарите по отношение параметъра „височина на пероните”. Едва в 9,15% от гарите височината на пероните е равна или по-голяма от 550 мм, т. е. налице е съответствие с ТСОС ЛНП.

Изводите за състоянието на подвижния състав са направени на основа на данните, показани в таблица „Специализиран подвижен състав, използван за превоз на ЛНП”, Приложение №1. Делът на подвижния състав, използван за превоз на ЛНП е едва 16,5%.

5.2.1. Правило за задаване на приоритети за избор на гари и единици подвижен състав

Изборът на гарите, включени в плана се обуславя от определените приоритетни железопътни линии в Република България, за които е възможно осигуряване на финансови средства за изпълнение на плана и са с потенциал по отношение на пътническия трафик, а именно:

Гари по железопътни линии от първостепенен Европейски интерес:

- Видин – София – Кулата;
- Калотина София – Пловдив – Свиленград-турска граница;
- Пловдив – Карнобат – Бургас.

Гари по железопътни линии от общ Европейски интерес:

- Радомир – Гюешево, Мездра – Горна Оряховица;
- Русе – Горна Оряховица – Стара Загора – Димитровград;
- Русе – Каспичан – Синдел – Варна.

Гари по железопътни линии от национално значение:

- София – Карлово – Зимница;
- Горна Оряховица – Каспичан.

Изборът на подвижния състав се подчинява на следното приоритетното правило – подвижният състав да отговаря на изискванията на ТСОС ЛНП като цяло и по-конкретно да отговаря на изискването да спира при нормална експлоатация, както на перони с височина 760 мм, така и на перони с височина 550 мм (Таблица 9 от ТСОС ЛНП), с което се осъществява съвместимост с параметъра височина на пероните на подсистема „Инфраструктура” в България. Двата размера за височина на пероните са налични в националната железопътната инфраструктура.

5.2.2. Критерии, според които се третират подсистемите в плана

На основание на по-горе посоченото правило за подсистемата „Инфраструктура“, през планирания период се предвижда да се подобри достъпността в 81 железопътни гари и спирки, които са разпределени по отделни проекти, показани в таблица, Приложение №4⁵.

По отношение на подвижния състав се планира закупуване на нови возила, съгласно „План за финансово стабилизиране и развитие на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД за периода 2016 – 2022 г.“. Реалистичният вариант предвижда закупуване на 15 бр. ЕМВ, а оптимистичният вариант – 30 ЕМВ.

⁵ Приложение №4 – План за осигуряване на достъпна среда до 2027 г.

5.3. ТЕХНИЧЕСКИ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

5.3.1. Степен на модернизиране или обновяване на гарите и подвижния състав

В таблицата „План за осигуряване на достъпна среда до 2027 г.“ е показана предвидената степен на модернизиране или обновяване на гарите, която се изразява в повишаване дела на гарите по отношение изпълнение на изискванията за следните параметри на достъпността:

- Височина на пероните (550 мм или 760 мм) – в 18% от гарите;
- Осигуряване на достъп до всички перони чрез рампи или асансьори (Step-free access) – в 12,3% от гарите;
- Пиктограми – в 17% от гарите;
- Тактилна маркировка върху пешеходната повърхност – с оглед осигуряване на безопасен достъп до пероните на ЛНП със зрителни увреждания – в 23% от гарите;
- Тоалетни – в 14,5% от гарите;
- Околни пространства – в 13,8% от гарите;
- Паркинг – в 10% от гарите.

Новият подвижен състав ще бъде предназначен изключително за най-натоварените влакове по модернизираните участъци от железопътната мрежа, както следва:

- София – Варна/Бургас – София през Пловдив;
- София – Пловдив – Свиленград – София;
- София – Видин – София;
- София – Кулата – София.

Планира се за 2017 г. закупуване на три броя мобиллифтове, сертифицирани след проверка на типа по ТСОС ЛНП (Решение 2008/164). Те са предназначени за монтиране в специализираните вагони от серия 8444, като при качване и слизане от влака обслужването ще се извършва от превозния персонал.

5.3.2. Други дейности, насочени към премахване на пречките пред достъпност, които са извън приложното поле на чл. 20 на Директива 2008/57/ЕО

ДП НКЖИ и БДЖ-ПП ЕООД предприемат стъпки за прилагане на членове 8, 10, 20 (2), 21, 22, 23, 24 и 25 от Регламент 1371/2007 по отношение на вътрешните железопътни превози след 2019 г., с което се гарантира подобряване достъпността за ЛНП до националната железопътна инфраструктура, подвижния състав, различните съоръжения във влака, оказване на помощ, предоставяне на информация, в т.ч. и на пътниците с увредени сетива чрез подходящи зрителни и аудио системи.

По отношение правилата за експлоатация за подсистемата „Инфраструктура“, ДП НКЖИ предприема мерки по разработване на писмени правила за достъп в гарата за ЛНП, така както е определено в т. 4.4.1 на ТСОС ЛНП.

По отношение правилата за експлоатация за подсистемата „Подвижен състав“, БДЖ-ПП ЕООД предприема мерки по разработване на писмени правила за обслужване за ЛНП, така както е определено в т. 4.4.2 на ТСОС ЛНП.

5.3.3. Реализиране на оперативни мерки (помощ) с цел да се компенсира липсата на достъпност

Мерките за постигане на заложените цели в плана са:

1. Усъвършенстване на системата за помощ за ЛНП, като:
 - а) скъсяване на минималния период от време за заявяване на пътуване;

б) обновяване на броя на гарите с оказване на помощ, предвид осигурена самостоятелна достъпност на дадена гара.

2. Разширяване на обхвата на интернет базираната система за продажба на билети в реално време.

3. Повишаване на професионалната компетентност на персонала в гарата с оглед по-доброто разбиране на нуждите и потребностите на ЛНП, както и на персонала пряко ангажиран с обслужването на тази пътници.

4. Осигуряване партньорство между железопътния и автомобилния транспорт чрез въвеждане на единен комбиниран билет при пътувания за населените места в близост до санаториуми, центрове за балнеолечение, както и други здравно-медицински обекти, обслужващи ЛНП.

6. ФИНАНСИРАНЕ

За осигуряването на достъпна железопътна инфраструктура за ЛНП се използват финансови средства от Държавния бюджет. На основата на сключения Договор от 29.12.2015 г. между Държавата и ДП НКЖИ за дългосрочно планиране и финансиране на дейностите по изграждането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, Държавата се задължава да предоставя на ДП НКЖИ капиталови трансфери, които са предназначени единствено за покриване на разходи по инвестиционната дейност.

Финансиране в рамките на ЕС се осигурява съгласно:

Регламент №1303/2013 г. за Европейските фондове⁶ - в рамките на Кохезионния фонд (КФ) и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) страната ни ще разполага с 1,604 млрд. евро (КФ – 1,144 млрд. евро и ЕФРР – 0,460 млн. евро) за изграждане на транспортна инфраструктура по трансевропейската транспортна мрежа. Средствата ще се разходват по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г., одобрена на 19.12.2014 г. От общата сума са заделени **572 млн. евро** за развитието на железопътната инфраструктура.

Регламент (ЕС) №1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) - ще се финансират проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури. Общият финансов ресурс в сектор транспорт е 26,2 млрд. евро, включително 11,3 млрд. евро, които се прехвърлят от КФ и ще бъдат разходвани по неговите правила. Финансирането за България по кохезионната част от МСЕ, в размер на 406 млн. евро, ще бъде насочено основно към железопътни проекти.

По отношение изпълнение на изискванията за достъпност на ЛНП до подвижния състав се предвиждат също финансови средства от Държавния бюджет. Съгласно Договора за ЗОУ в сила от 01.01.2010 г., Държавата отпуска на БДЖ-ПП ЕООД капиталови трансфери за закупуване на подвижен състав при определени условия. През 2011 и 2012 г. капиталовите трансфери са в размер на 20 млн. лв. (10,23 млн. евро) годишно, а през последните 3 години - 30 млн. лв. (15,34 млн. евро) годишно. Тези средства, определени като крайно недостатъчни за закупуване на нов подвижен състав, са единственият реален източник на финансови средства за БДЖ-ПП ЕООД. Тежкото

⁶ Регламент (ЕС) №1303/2013 на ЕП и на Съвета от 17.12.2013 г. за определяне на общо приложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета

финансово състояние и амортизирания подвижен състав на БДЖ–ПП ЕООД не позволяват и не дават възможност за сключване на договори за банкови кредити.

Във връзка с гореизложеното следва да се има предвид, че пълното съответствие с ТСОС ЛНП е задължително за проектите, които получават финансовата подкрепа на Съюза за обновяване или модернизиране на съществуващия подвижен състав или части от него, както и за обновяване или модернизация на съществуваща инфраструктура, по-специално на гара или нейни компоненти и платформи или на техни съставни части, съгласно чл. 10 Заключителни разпоредби от Регламент 1300/2014.

7. ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ И ОБРАТНА ВРЪЗКА

7.1. СПИСЪК НА АКТИВИТЕ И СРАВНЕНИЕ С ЦЕЛИТЕ

Като следващо действие след разработването на НПИ е изготвянето на списък на активите, с който се постигат следните подцели: 1) идентифицират се препятствията и пречките пред достъпността, 2) предоставя се информация за потребителите и 3) наблюдава се и се оценява напредъка на достъпността. Той се съставя по хармонизиран модел, разработен в рамките на ЕС.

7.2. АКТУАЛИЗИРАНЕ НА ПЛАНА

За да се осъществи Националният план за прилагане на ТСОС ЛНП трябва да се имат предвид следните предпоставки:

- Финансовите средства и сроковете за поетапно прилагане на ТСОС ЛНП да се заложат в годишните планове, разработвани през следващите години от ДП НКЖИ и БДЖ–ПП ЕООД;
- Във връзка с необходимостта от значителни инвестиции при прилагането на ТСОС ЛНП да се потърси възможност за сътрудничество между ДП НКЖИ, БДЖ–ПП ЕООД и други заинтересовани лица.
- За насърчаване на ДП НКЖИ и БДЖ–ПП ЕООД да се потърсят възможности за осигуряване на допълнителни средства от европейските фондове и държавния бюджет.

При настъпване на съществени изменения в предпоставките, които ще доведат до промяна на дейностите, сроковете и инвестициите, този План следва да се актуализира редовно - най-малко веднъж на пет години съгласно чл. 8, т. 3 от Регламент 1300/2014.