



DTK.VI.0530.3.2017.JW.1

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2017 r. poz. 1123), po rozpatrzeniu petycji z dnia 9 września 2017 r., w sprawie zmiany przepisów dotyczących transportu kolejowego, informuję, że Minister Infrastruktury i Budownictwa nie przychyliła się do wniosków przedstawionych w petycji.

UZASADNIENIE

W związku z propozycją wprowadzenia w transporcie kolejowym zasady wsiadania i wysiadania z prawej strony w stosunku do kierunku jazdy należy stwierdzić, że wprowadzenie w ruchu kolejowym rozwiązań stosowanych w komunikacji miejskiej jest zadaniem co do zasady trudnym. Należy pamiętać, że specyfika transportu kolejowego regionalnego i ponadregionalnego ugruntowana na ziemiach polskich na przestrzeni ponad 150 lat odmiennie od transportu wykonywanego autobusami wymaga przede wszystkim innej – dedykowanej infrastruktury umożliwiającej bezpieczną wymianę pasażerów.

Mając na uwadze większą liczbę pasażerów korzystających z usług kolei (szczególnie w okresach dobowych szczytów przewozowych) oraz konieczność zachowania właściwej przepustowości linii kolejowych umożliwiającej skrócenia następstwa pociągów nie bez podstaw tabor kolejowy stosowany zwłaszcza w ruchu aglomeracyjnym zaprojektowany został pod kątem możliwości wysiadania z obu jego stron. W niektórych przypadkach (przystanek osobowy Warszawa Śródmieście) korzystanie jednocześnie z obu wyjść ułatwia i w sposób znaczący skraca wymianę podróżnych.

Proponowana likwidacja drzwi po lewej stronie (patrząc w kierunku jazdy) powodowałaby znaczne perturbacje dla podróżnych, a w przypadku nienormatywnego prowadzenia ruchu związanego z koniecznością korzystania z lewej krawędzi peronowej (awaria infrastruktury bądź taboru) byłoby wręcz niemożliwe. Przyjęte rozwiązania stawiają zatem na uniwersalność, a stosowane przez przewoźników procedury gwarantują bezpieczeństwo podróżnych.

W nawiązaniu do propozycji budowy nowych peronów w celu umożliwienia wsiadania i wysiadania po obu stronach toru, zwracam uwagę, że taka przebudowa stacji i przystanków wiązałaby się z koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów, związanych m.in. z przebudową układów torowych (przesunięcie torów stacyjnych w celu umożliwienia budowy peronów o odpowiedniej szerokości).

Odnosnie do podniesionego w petycji postulatu wprowadzenia dynamicznej informacji pasażerskiej z zapowiedziami stacji, kolejnych stacji na dworcach, przystankach kolejowych i pociągach jest już realizowany przez zarządcę infrastruktury kolejowej oraz licencjonowanych przewoźników kolejowych. Wizualizacja zapowiedzi szczególnie widoczna jest wśród przewoźników aglomeracyjnych (np. Koleje Mazowieckie, Koleje Dolnośląskie), w przypadku przewoźnika dalekobieżnego (PKP Intercity) realizowana jest również zapowiedź głosowa obejmująca komunikaty o zbliżaniu się do stacji, relacji pociągu czy też godzin odjazdu. W sytuacjach nienormatywnych (awaria taboru, awaria infrastruktury skutkująca opóźnieniem) obsługa pociągu wykorzystując system nagłaśniający w wagonach również informuje o tym fakcie podróżnych. Podobny system funkcjonuje na stacjach i przystankach osobowych. Dodatkowo przewoźnicy kolejowi wychodząc naprzeciw oczekiwaniom podróżnych uruchamiają na swoich stronach internetowych specjalne serwisy informujące o utrudnieniach w ruchu pociągów.

W kwestii ułatwień związanych z budową taboru należy nadmienić, że zgodnie z Techniczną Specyfikacją Interoperacyjności odnoszącą się do osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM) jedną z wytycznych jest zastosowanie znormalizowanej wysokości krawędzi peronów na całej sieci kolejowej. Jest to ważna informacja dla przewoźników, którzy kupując nowy lub modernizując dotychczas użytkowany tabor powołują się właśnie na te wytyczne, co skutkuje ułatwieniem dla podróżnych podczas wsiadania czy też wysiadania. Czerpiąc natomiast z rozwiązań stosowanych w komunikacji miejskiej tabor kolejowy wyposażony jest w przyciski umożliwiające indywidualne otwarcie drzwi wagonu podczas postoju na stacji czy przystanku kolejowym. Powyższe rozwiązanie ma również tą istotną zaletę, że w okresie zimowym nie powoduje znacznego wyziębienia wagonu utrzymując komfortową temperaturę dla podróżnych. Co istotne – każde drzwi po ich zamknięciu przed ruszeniem ze stacji są blokowane, a sygnalizacja blokowania każdej pary drzwi jest przekazywana maszyniście.

Odnosnie do propozycji wycofania z eksploatacji pojazdów z zewnętrznymi schodami oraz pociągów wysokopodłogowych a także przebudowy taboru w celu dostosowania do wysokości peronów zwracam uwagę, że obecnie na czynnych liniach kolejowych w Polsce znajduje się ponad 4,5 tys. czynnych peronów. Wysokość tych peronów jest bardzo zróżnicowana i wynosi pomiędzy 0 mm a 950 mm nad główkę szyny. Z tego względu eksploatowany tabor wyposażony jest w schody tak aby możliwe było wsiadanie i wysiadanie na stacjach i przystankach o różnej wysokości peronów. Obowiązujące przepisy § 98 ust. 8 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151 poz. 987, z późn. zm.) wskazują, iż wysokość peronu powinna wynosić 0,76 m albo 0,55 m nad główkę szyny w zależności od typu pojazdu kolejowego zatrzymującego się przy peronie. Analogicznie powyższą kwestię uregulowano na poziomie wspólnotowym w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącym technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014 r., s. 1). W ramach modernizacji linii kolejowych standard peronów jest ujednolicony zgodnie z powyższymi przepisami, niemniej jednak należy zaznaczyć, że przebudowa sieci kolejowej jest procesem realizowanym stopniowo i rozłożonym w czasie.

W przypadku propozycji dotyczącej montażu tabliczek z nazwą kolejnej stacji oraz miejscowości, powiatu, gminy i województwa, wniosek taki byłby do zrealizowania, niemniej napotyka na określone bariery. Pierwszą z nich są koszty takiej operacji gdyż jak wspomniano powyżej na sieci kolejowej użytkowanych jest ponad 4,5 tysiąca czynnych peronów, na których informacja o nazwie przystanku/stacji powtarzana jest co najmniej dwukrotnie. Zatem wymagałaby przebudowy ponad 9 tysięcy tablic informacyjnych. Drugim powodem jest ograniczona percepcja ludzka – w szczególności osób z dysfunkcją wzroku oraz osób starszych. Tablica zawierająca wnioskowane przez Panią dane byłaby zbyt długa i przez to nieczytelna lub co najmniej trudna do odbioru w pełnym brzmieniu podczas wjazdu pociągu. W powstałym w ten sposób „szumie informacyjnym”, spowodowanym zbyt dużą ilością danych przeznaczonych do jednorazowego odbioru, mogłaby umknąć informacja najistotniejsza – nazwa przystanku/stacji będąca dla podróżnego wyznacznikiem wysiadania.

Należy stwierdzić, że wnioski przedstawione w petycji znacznie odbiegają od przepisów obowiązujących w transporcie kolejowym. Ponadto wdrożenie wielu propozycji zawartych we wniosku wiązałoby się z poniesieniem trudnych do oszacowania kosztów związanych z ingerencją w tabor i infrastrukturę.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust 2 ustawy o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA


Andrzej Bilte
Podsekretarz Stanu