



DTK.9.0530.2.2017.MS.1

NK: 203040/17

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 7 września 2017 r., w sprawie zmiany przepisów oraz rozwiązań systemowych dotyczących transportu kolejowego, informuję, że Minister Infrastruktury i Budownictwa nie przychyliła się do wniosków przedstawionych w petycji.

UZASADNIENIE

W związku z propozycją wprowadzenia obowiązku wymiany okien w pojazdach kolejowych uniemożliwiających wypadnięcie należy mieć na uwadze, że współcześnie produkowane pojazdy kolejowe wyposażane są okna jednolite bez możliwości otwarcia (z wyjątkiem specjalnie zaprojektowanych okien pełniących funkcję wyjść ewakuacyjnych w sytuacjach niebezpiecznych) lub okna posiadającą wąską część uchylną umożliwiającą jedynie przewietrzenie wnętrza pojazdu kolejowego. Okna otwierane, przez które istnieje ryzyko wypadnięcia pasażera na zewnątrz są w istniejących starszych pojazdach kolejowych starszego typu produkowanych w XX wieku, które sukcesywnie wycofywane są z eksploatacji lub modernizowane, a przy modernizacji okna otwierane są zastępowane oknami jednolitymi lub z możliwością uchylecia. Natomiast prawne wprowadzenie obowiązku wymiany okien we wszystkich obecnie eksploatowanych pojazdach kolejowych jest niemożliwe ze względu na przewidywane bardzo wysokie koszty.

Proponowany w przedmiotowej petycji obowiązek wybudowania dróg wzdłuż linii kolejowych w celu szybkiego dotarcia służb w drodze zmiany prawa jest również niemożliwa do realizacji, ze względu na to, że w wielu przypadkach niemożliwa to ukształtowanie terenu (np. tereny podgórskie, przebieg linii na nasypie lub wykopie) struktura własnościowa gruntów, a także istniejące budynki i inne obiekty wzdłuż istniejących linii kolejowych. Natomiast obowiązek budowania dróg wzdłuż nowo budowanych linii kolejowych oznaczałby wielokrotnie większy koszty budowy (konieczność wykupu szerszego pasa gruntów). Należy jednak wspomnieć, że w wielu miejscach wzdłuż linii kolejowych znajdują się drogi o różnym standardzie, które umożliwiają sprawny dojazd służb ratowniczych w razie wypadku.

Postulowany obowiązek oświetlenia tablic z nazwami stacji jest bezcelowy, ponieważ odczytanie nazwy miejscowości w porze nocnej jest możliwe dzięki oświetleniu peronów. Jeśli chodzi o instalacje monitoringu na stacjach i przystankach to należy podkreślić, że jest on instalowany głównie przy projektach modernizacyjnych. Monitoring instalowany m.in. na wszystkich stacjach i przystankach na całej długości linii kolejowej E65 Warszawa – Gdynia. Natomiast postulowane ostrzeganie maszynistów przed osobami postronnymi za pomocą monitoringu zainstalowanego w pojazdach kolejowych jest technicznie niewykonalne, ponieważ obraz zarejestrowany przy jego pomocy ma służyć jako istotny czynnik ułatwiający wyjaśnienie okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków. System ten jednak nie może pełnić funkcji ostrzegania maszynisty przed osobami postronnymi na torze, gdyż maszynista nie ma na bieżąco podglądu obrazu z tej kamery, ponadto zobowiązany jest on do ciągłej obserwacji szlaku i szybciej zauważy osobę postronną na własne oczy. Niewątpliwie jednak monitoring zainstalowany na stacjach i przystankach w pewnych okolicznościach może zapobiec wypadkom z udziałem osób postronnych. Jeśli poprzez monitoring zostaną zauważone podejrzane zachowujące się osoby postronne na peronie lub przebywające na obszarze kolejowym w miejscach niedozwolonych, w takich przypadkach powiadamiana jest straż ochrony kolei, a także przez radio maszyniści oraz pracownicy sąsiednich posterunków ruchu w celu zachowania szczególnej ostrożności.

Postulowane zapowiedzi przystankowe w pojazdach kolejowych, podobnie jak w ww. przypadku okien są standardem we współcześnie produkowanym taborze. System ten jest zautomatyzowany i składa się z wyświetlaczy oraz zapowiedzi głosowych. W przypadku niektórych nowoczesnych pojazdów kolejowych system ten stanowią same wyświetlacze. Natomiast należy podkreślić, że również tabor starszej generacji produkowany w XX wieku (głównie wagony przeznaczone dla pociągów dalekobieżnych) jest wyposażony w manualny system zapowiedzi głosowych (zapowiedzi wygłasza kierownik pociągu lub konduktor). W przypadku pojazdów niewyposażonych w system zapowiedzi przystankowej, jest on zazwyczaj montowany przy modernizacji danego pojazdu.

Ogólnie rzecz biorąc należy stwierdzić, że wnioski przedstawione w przedmiotowej 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 Bittel
Podsekretarz Stanu