



Znak sprawy: DTK-4.0530.6.2021.DB.3

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury działając na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o *petycjach* (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że Pana petycja z dnia 16 września 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa osób niewidomych na przejściach przez tory na perony nie może zostać uwzględniona.

UZASADNIENIE

Petycja dotyczy przejść przez tory, które są jedyną drogą dojścia do peronów. Tego typu dojścia stanowią ciągi komunikacyjne pomiędzy peronami w obrębie stacji lub przystanków osobowych. Wymagania dla przedmiotowych obiektów określone zostały w § 100 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. poz. 987, z późn. zm.), dalej: „rozporządzenie w sprawie budowli kolejowych”, który dotyczy przejść przez tory.

Należy stwierdzić, że przepisy rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych nie stoją w sprzeczności z przepisami 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* (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, s. 110, z późn. zm.), zwanego dalej „TSI PRM”. Przepisy przywołanego powyżej rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych w rozdziale 2 przedstawiają odpowiednie parametry i wymagania co do lokalizacji i wykonania przejść przez tory kolejowe. Wpisują się one w brzmienie pkt 4.2.1.15 TSI PRM dotyczącego parametrów dla trasy pozbawionej schodów lub trasy pozbawionej przeszkód.

Zgodnie z pkt 4.2.1.15 TSI PRM za trasy pozbawione schodów lub trasy pozbawione przeszkód uznaje się następujące przejścia przez tory na perony pasażerskie:

- jednopoziomowe przejścia przez tory na stacjach, które są stosowane jako część trasy pozbawionej schodów lub trasy pozbawionej przeszkód (zgodnie z przepisami krajowymi),
- jednopoziomowe przejścia przez tory, które są używane jako części tras pozbawionych schodów w uzupełnieniu innych tras i posiadające:
 - minimalną szerokość 120 cm (mniej niż 10 m długości) lub 160 cm (10 m lub więcej długości),
 - umiarkowane nachylenie; przy czym ostre nachylenie jest dozwolone wyłącznie dla krótkich odległości.

Jeżeli jednopoziomowe przejścia przez tory są używane jako części tras pozbawionych przeszkód i stanowią jedyne rozwiązanie dla wszystkich pasażerów, to muszą spełniać wszystkie ww. wymagania oraz dodatkowo:

- posiadać oznakowanie wizualne i dotykowe w celu określenia początku i końca przejścia,
- być nadzorowane lub, na podstawie przepisów krajowych, mieć zapewnione wyposażenie umożliwiające bezpieczne przejście osobom niewidomym lub niedowidzącym, lub jednopoziomowe przejście przez tory musi funkcjonować w celu bezpiecznego przechodzenia osób niedowidzących.

niepodległa

POLSKA
STRUKCJA
ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Należy zauważyć, że obecnie obowiązują przepisy krajowe zapewniające osobom niewidomym lub niedowidzącym bezpieczne przejście przez tory, które stanowią ogólnodostępną drogę dojścia na perony. Zgodnie z § 98 ust. 3 rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych, w zależności od potrzeb technologicznych pracy stacji przy projektowaniu peronów i przystanków osobowych należy ustalić m.in.:

- 1) sposób dojścia do peronów oraz
- 2) możliwość obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Przepis ten obejmuje zatem także osoby z niepełnosprawnością wzroku i należy go stosować w fazie projektowania peronów.

Ponadto zgodnie z § 100 ust. 2 i 3 rozporządzenia w sprawie budowli kolejowych, przejścia przez więcej niż trzy tory kolejowe, przejścia przez tor, gdzie prędkość przejeżdżających pociągów przekracza 15 km/h, oraz przy braku widoczności nadjeżdżających pociągów powinny być zabezpieczone zaporami zamykanymi na czas przejazdu pociągu oraz wyposażone w sygnalizację świetlną i dźwiękową. Niestrzeżone przejścia przez tory do peronów powinny być zabezpieczone labiryntami, wykonanymi na dojściach do przejść, o wysokości nie mniejszej niż 1,25 m i szerokości 1,60 m, wymuszającymi obserwację w kierunku nadjeżdżającego pociągu oraz zapewniającymi dobrą widoczność nadjeżdżających pociągów.

Dodatkowo przepis § 11 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744, z późn. zm.) wskazuje, że na przejściach zapewnia się warunki dla ruchu osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a zatem również dla osób niewidomych.

Warto również powołać § 96 ust. 2 i 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.), z którego wynika, że maszynista podaje Sygnał Rp 1 „Baczność” m.in.:

- 1) w razie konieczności ostrzeżenia przed zbliżającym się pociągiem pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;
- 2) po minięciu wskaźnika W 6, W 6b lub W 7;
- 3) w przypadku zauważenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia zdarzeniem na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu;
- 4) na zarządzenie zarządcy infrastruktury w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu albo braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście lub kierującego ruchem drogowym w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia (wielokrotnie).

Mając na względzie przytoczone wyżej przepisy krajowe bez wątpienia należy wskazać, iż zawarte w nich regulacje dotyczą osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym osób niewidomych lub niedowidzących.

Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji kolejowych mając na względzie przepisy TSI PRM oraz przepisy krajowe są obowiązani uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym osób niewidomych lub niedowidzących, w celu zapewnienia dostępności wszystkich budynków i całego taboru przez stopniową eliminację barier fizycznych i przeszkód funkcjonalnych, zakup nowego wyposażenia zgodnego z parametrami określonymi w przepisach prawa, a także przy prowadzeniu prac budowlanych lub remontowych.

Nie bez znaczenia jest również posiadanie przez zarządców infrastruktury regulacji wewnętrznych określających zabezpieczenia przejść przez tory kolejowe. Jako przykład można wskazać regulacje wewnętrzne krajowego zarządcy infrastruktury – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej „Spółka”), do których należy m.in. zalecenie zawarte w § 24 „Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3”, nakazujące wpisywanie do regulaminów technicznych posterunków ruchu sposobu zabezpieczeń ciągów komunikacyjnych (dróg dojścia) w poziomie szyn. Zabezpieczenia te mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa przechodzącym podróżnym.

Należy również zaznaczyć, że zgodnie z instrukcją Spółki „Wytycznymi architektonicznymi dla infrastruktury pasażerskiej Ipi-1” przed przejściami oraz przed ciągami komunikacyjnymi między peronami należy zapewnić system oznakowania dotykowego dla osób z dysfunkcją wzroku, umożliwiający poruszanie się od głównego wejścia do wszystkich peronów oraz na peronach. System ten składa się z następujących części składowych:

- elementów ostrzegawczych;

- pól uwagi, tj. kwadratów o boku od 0,6 m do 0,8 m, wyposażonych w guzki dotykowe informujące o krzyżowaniu i rozwidleniu się ścieżek prowadzących lub zmianie kierunku ruchu;
- ostrzegawczych pasów dotykowych, tj. pasów o szerokości od 0,6 m do 0,8 m wyposażonych w guzki dotykowe ostrzegające przed potencjalnymi niebezpieczeństwami wynikającymi z istniejących barier architektonicznych i technicznych (np. schodów, pochylni, drzwi); wyjątek stanowi pas ostrzegawczy dotykowy umieszczony przy strefie zagrożenia, którego szerokość wynosi 0,4 m;
- elementów prowadzących, tj. ścieżek prowadzących o szerokości 0,4 m, złożonych z podłużnych rowków lub linii umożliwiających osobie niewidomej lub niedowidzącej utrzymanie odpowiedniego kierunku poruszania się.

Podkreślić należy, że wskazany wyżej dokument jest przeznaczony do bezpośredniego wykorzystania przez wszystkie podmioty biorące udział w procesie inwestycyjnym, zajmujące się projektowaniem i utrzymaniem infrastruktury pasażerskiej zarządzanej przez Spółkę.

Ponadto w Spółce została wprowadzona do stosowania „Procedura udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się na obszarach stacji pasażerskich”. Określa ona sposób postępowania pracowników Spółki w zakresie udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się na stacjach i przystankach osobowych. Wdrożenie przedmiotowej procedury odpowiada postanowieniom art. 22 oraz 24 Rozporządzenia nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.), które mówią o określeniu zasad dotyczących korzystania z przewozów pasażerskich osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz zapewnieniu przez zarządcę stacji pomocy osobom o ograniczonej mobilności.

Działania jakie podejmują zarządzający infrastrukturą, w tym stacjami kolejowymi, polegające na stałym dostosowywaniu infrastruktury kolejowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami podczas prowadzonych modernizacji i remontów jest postępowaniem pozwalającym na regularną poprawę tej infrastruktury.

Niezależnie od powyższego informuję, że w Ministerstwie Infrastruktury trwają prace nad nowym rozporządzeniem dotyczącym warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Istota rozwiązań w projektowanym rozporządzeniu polega na uwzględnieniu nowego brzmienia art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1991 r. – *Prawo budowlane* (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm.), zgodnie z którym określając warunki techniczne oprócz wymagań, o których mowa w art. 5 ust. 1 - 2b tej ustawy, należy także uwzględnić potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o *zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1062). Projekt wkrótce zostanie skierowany do konsultacji publicznych, gdzie będzie można zgłaszać uwagi i propozycje rozwiązań.

POUCZENIE

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

z up. Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/

niepodległa

POLSKA
STURDIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI