



Znak sprawy: DTK-4.0530.1.2021.JL.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 21 stycznia 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa osób niewidomych na przejściach przez tory nie zostanie uwzględniona.

UZASADNIENIE

Zapewnienie pełnej funkcjonalności infrastruktury dworcowej i peronowej dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, odbywa się w Polsce poprzez priorytetowe traktowanie wdrożenia rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku 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 r., s. 110, z późn. zm.), zwanej dalej „TSI PRM”.

Postępując zgodnie z TSI PRM przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji powinni uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w celu zapewnienia, zgodnie ze wspólnotowymi zasadami zamówień publicznych, dostępność wszystkich budynków i całego taboru poprzez stopniową eliminację barier fizycznych i przeszkód funkcjonalnych przy zakupie nowego wyposażenia, przeprowadzaniu prac budowlanych lub istotnych prac remontowych.

Należy podkreślić, że TSI PRM ma zastosowanie do wszystkich nowych podsystemów "Infrastruktura" i "Tabor", które są dopuszczane do eksploatacji po dacie rozpoczęcia jego stosowania (tj. od dnia 1 stycznia 2015 r.), jak również do istniejącej infrastruktury i istniejącego taboru, gdy podlegają one odnowieniu lub modernizacji.

Ponadto TSI PRM ma zastosowanie do wszystkich stref publicznych stacji przeznaczonych do transportu pasażerów, w tym przypadku dostępności peronu pasażerskiego dla osób niewidomych i niedowidzących. Resort dokonał analizy przepisów TSI PRM, które obejmują zagadnienie dostępności jednopoziomowego przejścia przez tory jako trasy pozbawionej przeszkód.

TSI PRM wyraźnie wskazuje obowiązek zapewnienia co najmniej jednej z dróg dojścia na perony, która powinna spełniać wymogi trasy wolnej od przeszkód. Wspomnieć należy, że w pkt 4.2. TSI PRM określone zostały funkcjonalne i techniczne specyfikacje podsystemu „Infrastruktura” związane z dostępnością dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się w zakresie jednopoziomowych przejść przez tory. Natomiast podstawowe parametry techniczne dla trasy pozbawionej schodów lub trasy pozbawionej przeszkód opisuje pkt. 4.2.1.15.TSI PRM.

Zgodnie z pkt 4.2.1.15 za trasy pozbawione schodów lub trasy pozbawione przeszkód uznaje się nw. 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 posiadają:
- minimalną szerokość 120 cm (mniej niż 10 m długości) lub 160 cm (10 m lub więcej długości),

niepodlega

POLSKA
STRUKCJA ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

- 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 one wszystkie ww. wymagania oraz dodatkowo:

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

Ponadto jeżeli którekolwiek ze wspomnianych powyżej wymagań nie mogą być spełnione, przejść tych nie można uważać za trasę pozbawioną przeszkód.

Na gruncie przepisów krajowych zapewnienie bezpieczeństwa podczas przechodzenia przez tory na perony, jest uwzględniane:

1. w § 98 ust. 3 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.), który odnosi się do projektowania peronów i przystanków osobowych. Podczas projektowania peronów i przystanków osobowych, uwzględniając potrzeb technologicznych pracy stacji) należy ustalić m.in.:
 - sposób dojścia do peronów oraz
 - możliwość obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
2. 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, który określa warunki dla przejść przez tory:
 - ust. 2 - 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.
 - ust. 3 - niestrzeżone przejścia przez tory do peronów powinny być zabezpieczone labiryntami, wykonanymi na dojeźdżach 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.
 - ust. 7 - przejście przez tory powinno mieć zapewnione w porze nocnej oświetlenie górne o natężeniu nie mniejszym niż 50 lx (luksów).
 - w § 11 ust. 5 rozporządzenia ws. skrzyżowań linii kolejowych wskazując, że na przejściach powinny być zapewnione warunki dla ruchu osób o ograniczonej możliwości poruszania się,

dotatkowo zgodnie z:

- § 96 ust. 2 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.), maszynista pociągu ma obowiązek podawania sygnału ostrzegawczego Rp 1 „Bacność m.in. w sytuacjach:
 - w razie konieczności ostrzeżenia przed zbliżającym się pociągiem pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;
 - po minięciu wskaźników ostrzegawczych (W 6, W 6b, W 7);
 - w przypadku zauważenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia zdarzeniem na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu;
 - na zarządzenie zarządcy infrastruktury w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe lub przejściu;
 - przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem, w przypadku nadawania przez tarczę ostrzegawczą przejazdową sygnału wskazującego, że urządzenia sygnalizacji na danym przejeździe są niesprawne lub gdy do czasu minięcia traczy przez czoło pociągu pozostaje ona ciemna (wygaszona);
 - w przypadku mijania się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
 - przed wszystkimi przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami znajdującymi się w drodze przebiegu pociągu wyprawionego na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.

Ponadto mając na uwadze aspekty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa osób niepełnosprawnych (w tym osób niedowidzących) lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej zarówno pasażerzy przewoźnicy kolejowi i podmioty odpowiedzialne za funkcjonowanie dworców podejmują działania mające na celu zagwarantowanie im odpowiedniej obsługi, która polega m.in. na zapewnieniu im nieodpłatnej pomocy (asysty) na stacjach.

Opracowane przez nich regulaminy obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej dotyczą przewozu osób i rzeczy. Informacje o tych regulaminach bądź wskazówkach dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej są dostępne na stronach internetowych przewoźników, a także na stronie zarządcy dworców – PKP S.A. Informacje te u poszczególnych podmiotów są zróżnicowane i podane w różnej formie. Obejmują one m.in.:

- informacje o dostępności urządzeń ułatwiających poruszanie się na dworcach i drogach dojścia (windy, pochylnie i inne),
- informacje w pociągach o miejscach dla osób niepełnosprawnych, wyposażeniu wagonów (w WC dostosowane do potrzeb niepełnosprawnych bezpieczne zablokowanie wózka),
- informacje o formach i sposobach kontaktu z pracownikami obsługi, pomocy w zajęciu miejsca w pociągu, itp.,
- zasady zgłoszenia zamiaru podróży z odpowiednim wyprzedzeniem.

Ponadto zarządca infrastruktury - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podaje na swojej stronie internetowej wykaz stacji i przystanków z rodzajem dostępności dzięki urządzeniom i udogodnieniom dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wykaz stacji i przystanków na których realizowana jest pomoc. Natomiast zarządca dworców - PKP S.A. podaje informacje o zapewnieniu usługi asysty dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej podczas przemieszczania się po terenie dworca kolejowego, peronów, przejść podziemnych, kładek i innych ciągów komunikacyjnych, na których dozwolone jest poruszanie się pieszych. Asystę związaną z wejściem i wyjściem do i z pociągu realizuje drużyna konduktorska przewoźnika kolejowego.

Osoba zamawiająca asystę ma pewność że zostanie jej zagwarantowane bezpieczne dojście przez tory na peron. Co więcej osoby te co do zasady nie powinny same bez asysty korzystać z przejść jednopoziomowych, bo są na nich ustawione znaki zakaz przejścia, które nie dotyczą osób w towarzystwie asysty.

Zaznaczyć należy, że powyższe obowiązki wynikają w szczególności ze stosowania przez przedsiębiorców kolejowych wymogów rozporządzenia (WE) 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.)*.

Jednocześnie informuję, że mając na względzie wypracowanie jak najlepszych rozwiązań dla osób niewidomych i niedowidzących, resort będzie ewentualne projekty zmian tych przepisów konsultować z organizacjami pozarządowymi reprezentującymi osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku.

POUCZENIE

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

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z up. Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu