

Ustawowe aspekty standaryzacji oznakowania stacji pasażerskich w Polsce

Paweł PODLEŚKO¹

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie i scharakteryzowanie wybranych konsekwencji wynikających z uchwalenia i podpisania przez Prezydenta RP w listopadzie 2016 r. nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym. Zaprezentowano w nim argumenty przemawiające za wykorzystaniem przez uprawniony do tego organ, którym stał się minister właściwy ds. transportu, możliwości wydania rozporządzenia dotyczącego standardów oznakowania stacji pasażerskich. Skomentowano nowo wprowadzone podstawy prawne oraz opisano efekty obowiązującego dotychczas stanu prawnego w tym zakresie. Wymieniono również efekty badań wykonanych przez organizacje pozarządowe, które sprawdzały spójność i czytelność oznakowania informacyjnego stosowanego w transporcie kolejowym. Odniesiono się do potencjalnej możliwości standaryzacji oznakowania infrastruktury i środków transportu wykorzystywanych w komunikacji miejskiej. Z artykułu wypływa wniosek o potrzebie zapewnienia spójności w oznakowaniu stacji pasażerskich, co zwiększy dostępność transportu kolejowego.

Słowa kluczowe: stacja pasażerska, dostępność transportu kolejowego, standaryzacja oznakowania, obiekt infrastruktury usługowej, operator infrastruktury usługowej

1. Wprowadzenie

W dniu 16 listopada 2016 r. Sejm przyjął systemową nowelizację obowiązujących przepisów w transporcie kolejowym. Podpisana przez Prezydenta w dniu 22 listopada 2016 r. ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw [18]² dostosuje polskie przepisy do prawa Unii Europejskiej (UE), które wprowadzono „Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego” [4]³. Dodatkowo nowelizacja wprowadziła zmiany o charakterze porządkującym i doprecyzowującym, które nie wdrażają prawa unijnego⁴, ale wynikają z potrzeb uczestników rynku kolejowego. Ich opracowanie wynikało z konieczności usystematyzowania określonych obszarów funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce.

Przepisami, które nie są bezpośrednio związane z koniecznością dostosowania polskich norm prawnych do unijnych, jest m.in. dodany art. 36m. Stwierdza on, iż minister właściwy do spraw transportu

może określić, w drodze rozporządzenia, standardy oznakowania stacji pasażerskich (art. 36m ust. 1). Jeśli zdecyduje się wydać stosowne rozporządzenie, musi kierować się (przynajmniej) następującymi przesłankami (art. 36m ust. 2):

- 1) potrzebą zapewnienia jednolitości i czytelności oznakowania stacji pasażerskich,
- 2) potrzebą poprawy obsługi pasażerów i zwiększenia dostępu do przewozów kolejowych, w szczególności podróżnym o ograniczonej możliwości poruszania się.

Nowelizacja stworzyła interesujący problem badawczy dotyczący podjęcia decyzji w zakresie przystąpienia do uregulowania kwestii standaryzacji oznakowania stacji. Obecnie w Polsce zagadnienia te nie są uregulowane na poziomie przepisów powszechnie obowiązującego prawa. Stosowane są przepisy wewnętrzne podmiotów władających stacjami. Z tego powodu niezbędne jest dokonanie analizy wpływu regulowania tej dziedziny na funkcjonowanie transportu kolejowego, co jest celem niniejszego artykułu.

¹ Dr; Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Departament Kolejnictwa; e-mail: pawel.podlesko@mib.gov.pl.

² Dalej: ustawa z 16 listopada 2016 r.

³ Uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw; www.sejm.gov.pl [dostęp w dniu 10 lutego 2017 r.].

⁴ Tamże.

Nie zawiera on natomiast propozycji stosowania konkretnych znaków lub piktogramów.

2. Analiza problematyki

Ze względu na brak powszechnie obowiązujących przepisów, w Polsce podejmowano dotychczas głównie analizy badawcze dotyczące technicznych aspektów zapewnienia spójności przekazu informacyjnego [11]. W mniejszym zakresie natomiast koncentrowano się na formalnym (powszechnie obowiązującym) uregulowaniu standaryzacji, gdyż nie istniały ku temu podstawy prawne. Również w okresie działalności przedsiębiorstwa państwowego PKP, dominowała formuła pozostawienia tej kwestii jego wewnętrznym uregulowaniom [3, s. 10].

Doświadczenia międzynarodowe pokazują, że istnieje kilka podstawowych kierunków działania. Pierwszym z nich są regulacje dotyczące wyłącznie kolei wydawane bezpośrednio przez organy administracji publicznej, na przykład taka sytuacja dotyczy Kolei Indyjskich zarządzanych przez Ministerstwo Kolei [14]. Stosowane są również rozwiązania analogiczne do polskich, gdzie rozmieszczenie oznakowania pozostaje w gestii przedsiębiorstw kolejowych. Stosują one wówczas standardy wynikające ze szczególnych przepisów powszechnie obowiązującego prawa, które dotyczy dostępności transportu. W tym przypadku należy wskazać amerykańską korporację AMTRAK [2], Szwajcarskie Koleje Federalne SBB [1] oraz Austriackie Koleje Federalne ÖBB [7]. Pewną odmianą tego podejścia jest rozwiązanie brytyjskie, w którym Network Rail opracowuje własne uregulowania wewnętrzne, ale na podstawie powszechnie obowiązujących brytyjskich norm technicznych [10]. Nieco odmienna koncepcja jest wdrażana w Irlandii, gdzie Narodowy Urząd Transportu (*National Transport Authority*) opracowuje gotowe wzorce i symbole do stosowania przez różnych operatorów we wszystkich gałęziach transportu publicznego [4].

Z dokonanego przeglądu wynika, że podejście do problemu jest różne, lecz stosowane rozwiązania mają charakter powszechnie obowiązujących standardów, które ułatwiają podróż, a także budują jednolity i jednoznaczny przekaz informacyjny.

Obecnie w Polsce regulacja standaryzacji oznakowania opiera się na strukturze podmiotów zarządzających (władających) infrastrukturą stacji. Główne role

odgrywają w niej: zarządcy infrastruktury kolejowej (głównie PLK S.A.), w których gestii są m.in. perony i dojścia do nich, a także podmioty zarządzające dworcami kolejowymi. Najważniejszym z nich wciąż jest PKP S.A. Tym niemniej, spółka ta przestaje być jedyną strukturą zajmującą się zarządzaniem obiektami dworcowymi. Realizując nałożone na nią zadania ustawowe [19]⁵, w latach 2001–2016 spółka zbyła na rzecz jednostek samorządu terytorialnego oraz Skarbu Państwa łącznie 297 dworców (w tym 48 czynnych oraz 249 nieczynnych). Przy zasobach PKP S.A. liczących 2121 obiektów dworcowych (w tym tylko 614 czynnych dworców), liczba dworców przekazywanych poza tradycyjne „struktury kolejowe” nie jest wielka, gdyż stanowi około 8% czynnych dworców, jest to jednak istotny wyłom w dotychczasowej, dość jednolitej konstrukcji struktury odpowiedzialnej za dworce, wynikającej z dawnego przedsiębiorstwa państwowego PKP. Zachodzi obawa, że nowe podmioty zarządzające dworcami, przy realizacji na przykład prac modernizacyjnych, wprowadzą własne standardy oznaczeń, niespójne z przyjętymi na pozostałej części sieci kolejowej. Szczególne znaczenie ma to w przypadku większych obiektów węzłowych (jak np. Toruń Główny, przejęty przez gminę miasta Toruń⁶), zlokalizowanych na terenie dużych miast. Mogą zaistnieć przypadki dostosowywania tego typu obiektów wyłącznie do lokalnych systemów informacji miejskiej. Oznacza to potencjalne zagrożenie zastąpienia standardów kolejowych partykularnymi oznakowaniami lokalnymi. Specyfika polskiego rynku kolejowego nie sprzyja przeciwdziałaniu temu zjawisku wyłącznie na podstawie dobrowolnie zawieranych porozumień i umów.

Systemowa nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym uchwalona w listopadzie 2016 r. wprowadziła do polskiego systemu prawnego również dwa kolejne pojęcia: *obiekt infrastruktury usługowej* oraz *operator obiektu infrastruktury usługowej*. Obiekt służy m.in. do świadczenia usług przewidywanych do wykonywania na stacji pasażerskiej. Z kolei operator, to właśnie podmiot, który je realizuje, a także dostarcza możliwość, np. dostępu do systemu sprzedaży biletów na stacjach pasażerskich. Taki kształt przepisów (w art. 1 ust. 4 lit. r) ustawy z 16 listopada 2016 r. powoduje, że dworzec przez fakt, iż wchodzi w zakres usług stacji kolejowej, staje się obiektem infrastruktury usługowej, a znaczna część funkcjonujących na nim przedsiębiorstw – operatorami.

⁵ Art. 39 i art. 40.

⁶ Przykład dworca Toruń Główny pokazuje, że możliwe jest zagospodarowanie przez samorządowych operatorów dworców standardów oznakowania wypracowanych przez PKP S.A. i PKP PLK S.A. Jednak ze względu na potencjalną skalę występowania problemu oraz liczbę operatorów, rozwiązanie problemu nie może opierać się wyłącznie na lokalnie wypracowanych ustaleniach umownych.

W konsekwencji, na stacjach wzrośnie liczba podmiotów formalnie uczestniczących w obsłudze pasażerów. Dlatego brak zestandaryzowanego i ujednoliconego oznakowania oraz pozostawienie tego zagadnienia wyłącznie w gestii operatorów może znacząco utrudnić podróżowanie.

Podejmowane obecnie w skali kraju działania w kwestii standaryzacji oznakowania wynikają głównie z wysiłków PKP S.A. i PLK S.A. Problematyczne jednak jest to, że oba podmioty, jako niezależne przedsiębiorstwa⁷, w sferze standardów oznakowania stacji pasażerskich działają według własnych przepisów wewnętrznych. Spółka PKP S.A. stosuje w tym obszarze „System Identyfikacji Wizualnej Dworców Kolejowych” [15], uwzględniający zapisy Karty UIC 413 „Środki dla ułatwienia podróży kolejją”⁸. PLK S.A. w tym zakresie posługuje się „Księgą Identyfikacji Wizualnej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.” [16], „Wytycznymi architektonicznymi dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych” (instrukcja Ipi-1) [20] oraz „Wytycznymi dla oznakowania stałego stacji pasażerskich” (instrukcja Ipi-2) [21]. Choć dokumenty te są ze sobą zbieżne, również w sferze technicznych aspektów oznakowania poszczególnych elementów stacji pasażerskich, to nie mają jednak charakteru powszechnie obowiązującego. PKP S.A. stosuje standardy UIC, ponieważ jest członkiem tej organizacji, jednak inne podmioty nie mają takiego obowiązku. Wobec narastania liczby operatorów stacji pasażerskich, a nawet występowania wielu operatorów infrastruktury usługowej w obrębie jednej stacji pasażerskiej, stosowane obecnie rozwiązania mogą nie być wystarczające.

W kontekście ustawy z 16 listopada 2016 r., możliwość przygotowania przez ministra rozporządzenia w sprawie standardów oznakowania stacji pasażerskich jest logiczną konsekwencją poprzednich przepisów zawartych w rozdziale 6b „Stacje pasażerskie” (od art. 36j do art. 36l) tej ustawy. Odnoszą się one do następujących kwestii kompleksowo związanych z zarządzaniem infrastrukturą stacji pasażerskich:

- sposobu udostępniania stacji pasażerskich,
- zasad udostępniania stacji pasażerskich i pobierania za to opłat,
- zasad określania nazw stacji pasażerskich oraz zmieniania ich.

Z tego powodu, w celu zachowania konsekwencji w regulowanym obszarze, zasadne stało się ustawowe umocowanie możliwości określania w Polsce standardów oznakowania stacji pasażerskich. Dotąd w przepisach powszechnie obowiązującego prawa nie było formalnej podstawy prawnej do określenia ich w sposób jednolity dla wszystkich podmiotów.

Zgodnie z ustawową definicją pojęcia *stacji pasażerskiej*, przyjętą w art. 1 pkt 4 lit. s) ustawy z 16 listopada 2016 r., jest to obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego. Wynika z tego, iż standardy oznakowania muszą dotyczyć zarówno budynków dworców kolejowych, przystanków kolejowych (których charakterystyka eksploatacyjna mieści się w pojęciu stacji pasażerskiej)⁹, peronów, jak i dróg dotarcia na perony (np. przejścia podziemne, nadziemne, czy kładki pasażerskie, które prowadzą na peron z dworca lub wprost z drogi publicznej). Z punktu widzenia spójności informacji przekazywanej pasażerom jest to niezwykle istotne rozstrzygnięcie. Ustawodawca uregulował bowiem definiowanie pojęcia stacji, które dotychczas istniało głównie w praktyce eksploatacyjnej [9]. Takie podejście pozwala na kompleksowe oznakowanie terenu wszystkich stacji pasażerskich w sposób jednolity, powtarzalny, przewidywalny i zapewniający zrozumiały dla pasażera przekaz informacyjny. Co więcej, przestanie mieć znaczenie, do którego podmiotu należą poszczególne elementy stacji pasażerskiej. W tym wypadku katalog jest szeroki i już obecnie obejmuje nie tylko zarządców infrastruktury kolejowej (np. perony i dojścia), ale również PKP S.A., podmioty gospodarcze należące do jednostek samorządu terytorialnego, a nawet przewoźnika kolejowego Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (w odniesieniu do dworca Wrocław Nadodrze).

Zbiorcze traktowanie stacji jest zupełnie uzasadnione, zważywszy na funkcje, jakie ta infrastruktura pełni w procesie przewozowym. Polegają one na sprawnym, efektywnym i bezpiecznym doprowadzeniu pasażera we właściwe miejsce przyjazdu / odjazdu pociągu. Nie ma przy tym żadnego znaczenia, z usług którego przewoźnika pasażer zamierza skorzystać. Pasażer korzystający z transportu kolejowego nie ma

⁷ Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., spółka PKP SA miała w PLK SA 13,5% udziałów w akcjach, co jednak nie zmienia faktu odrębności organizacyjnej i biznesowej obu podmiotów [12].

⁸ Dla członków UIC każda karta ma ściśle określony charakter: nakazu stosowania, zalecenia lub informacji. Karty stosowane są jednak szeroko, nie tylko przez organizacje zrzeszone w UIC. Często stanowią podstawę do opracowywania norm lub technicznych specyfikacji interoperacyjności (współpraca z CEN, CENELEC i ERA). Cyt. za: [8] hasło dostępne na stronie: <http://www.kolejpedia.pl/regulacje/karty-uic.html> [dostęp w dniu 25 lutego 2017 r.].

⁹ Z zastrzeżeniem, że przystanek kolejowy znajdujący się poza obszarem zdefiniowanej w ustawie stacji pasażerskiej jest elementem infrastruktury kolejowej (pkt 6 Załącznika nr 1 do ustawy z dnia 16 listopada 2016 r.), a nie infrastruktury usługowej.

żadnego obowiązku być zaznajomionym z rozdzielnością odpowiedzialności za poszczególne elementy stacji pasażerskiej i sytuacja taka w żaden sposób nie powinna rzutować na poziom jego obsługi. W praktyce jednak, w Polsce wymagana jest od pasażera znajomość specyfiki rynku kolejowego, ponieważ podróżnemu trudno intuicyjnie zorientować się nie tylko w szczegółach oferty poszczególnych przewoźników, ale wręcz w topografii punktów obsługi pasażerów, jakimi pozostają stacje¹⁰. Sytuacja taka jest nie tylko uciążliwa dla podróżnych, ale istotnie ogranicza potencjał rozwojowy transportu kolejowego.

W związku z tymi zastrzeżeniami, potrzebne jest wypracowanie powszechnych standardów prawidłowego oznakowania całego obszaru stacji pasażerskiej (realizującej funkcję handlowej obsługi nie tylko pasażerów, ale też przechodniów, którzy nie korzystają z usług transportu kolejowego, lecz generują duże potoki ruchu i stanowią jednocześnie źródło dla oferowanych tam usług, zwłaszcza w aglomeracjach), co wymaga współpracy podmiotów, które w polskich realiach zarządzają poszczególnymi elementami stacji odrębnie od siebie.

Wydaje się, że obawa dotycząca partykularyzacji oznakowania jest mniejsza w odniesieniu do przystanków kolejowych. Jako element infrastruktury kolejowej, nie są przekazywane innym podmiotom na cele transportowe i w większości należą do PKP PLK S.A., która zarządza około 96% długości linii kolejowych w Polsce ma uregulowania w tym zakresie. Problemem natomiast pozostaje fakt ustawowego ograniczenia standaryzacji do stacji pasażerskich bez obowiązku włączenia w proces ujednoczenia oznakowania przystanków poza stacjami pasażerskimi. Może to rzutować na uregulowanie oznakowania przystanków zlokalizowanych na wydzielonych sieciach linii kolejowych obsługujących ruch aglomeracyjny, np. PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o., PKP SKM oraz Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., PKM S.A., ponieważ będą one uprawnione do oznakowania swoich przystanków na podstawie własnych uregulowań wewnętrznych.

Z przeprowadzonych badań dotyczących preferencji i potrzeb podróżnych wynika, że standaryzacja oznakowania stacji i przystanków kolejowych jest społecznie oczekiwana. Bazując na miejskich realiach w Warszawie, warto przedstawić wyniki badań przeprowadzonych w 2013 roku przez Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (SISKOM), które co prawda dotyczyło głównie oczekiwań podróżnych w odniesieniu do spełniania dostępności przystanków

kolejowych w stolicy, ale swoim zakresem objęło również ocenę systemu informacji wizualnej [5]. W efekcie przeprowadzonych przez SISKOM obserwacji, stwierdzono m.in. [5, s. 38–40] brak zaspokojenia potrzeb pasażerów wskutek:

- zróżnicowania systemu informacji wizualnej na poszczególnych przystankach,
- udostępnienia pasażerom jedynie papierowego rozkładu jazdy pociągów,
- niekorzystania z powszechnie zrozumiałych piktogramów,
- braku oznaczenia wyjść,
- braku planów sytuacyjnych,
- niedostatecznego oznakowania toalet i kas,
- niedostępności informacji (oznakowania) na temat komunikacji miejskiej.

Jednocześnie w raporcie stwierdzono, iż oczekiwanym podróżnych korzystających z usług transportu kolejowego jest wprowadzenie jednolitych w całym transporcie kolejowym standardów oznakowania, które w dodatku powinny być spójne z miejskim systemem informacji pasażerskiej [5, s. 40]. Z badań wynika, że oczekiwane jest opracowanie standardów czytelnych dla wszystkich kategorii podróżnych, w tym szczególnie oznakowania spełniającego potrzeby pasażerów niepełnosprawnych, o różnych przyczynach niepełnosprawności. Problem nie dotyczy jednak tylko Warszawy. Z informacji przedstawianych przez branżowe organizacje społeczne zajmujące się oceną omawianego zjawiska wynika, że analogiczna sytuacja występuje w skali całego kraju, w odniesieniu do eksploatowanej sieci linii kolejowych [3]. Dodatkowo, zwracana jest uwaga na brak powszechnie stosowanego i jednolitego systemu oznakowania dojazdów do wind i pochylni. Spotykane są obiekty stacyjne (w tym dworce i przystanki) oznakowane różnymi kolorami, czcionkami oraz piktogramami [3, s. 78].

Obserwacje prowadzone w skali regionalnej i całego kraju, prowadzą do sformułowania tezy o konieczności standaryzacji używanego oznakowania informacyjnego [3, s. 121]. Podróżni oczekują dostarczania przez podmioty uczestniczące w kolejowym procesie przewozowym spójnych i zrozumiałych standardów informacji (w tym oznakowania stacji pasażerskich) niezależnie od tego, kto wykonuje daną część usługi przewozowej (dworzec, przejście, peron), ani gdzie jest ona realizowana. Stąd istotna jest w tym wypadku jednolitość, schematyczność, powtarzalność i jednoznaczność oznakowania kolejowego. Z tego powodu wydaje się, że miejskie systemy (standardy) informa-

¹⁰ Należy tu wskazać przykład, który przyjął się w potocznym języku i dotyczy przekazywania pasażerom informacji o odjeździe pociągów z niedziałającego, choć wymienionego w rozkładzie jazdy pociągów edycji 2010/2011 peronu nr 5 na stacji w Katowicach.

cji pasażerskiej mogą być stosowane na stacjach pomocniczo. Nie wprowadzi to pasażera w błąd, ani nie utrudni korzystania z infrastruktury kolejowej.

Zaprezentowane argumenty przemawiają za potrzebą wydania przez ministra właściwego do spraw transportu powszechnie obowiązujących standardów oznakowania stacji pasażerskich¹¹. Należy przy tym podkreślić, że rozwiązania takie nie naruszają uprawnień miejskich (aglomeracyjnych) organizatorów publicznego transportu zbiorowego do właściwego organizowania przewozów pasażerskich na obszarze ich właściwości. Uprawnienia te określa ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [17¹²]. Zgodnie z jej przepisami, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego, czyli w tym wypadku właściwej jednostki samorządu terytorialnego (w tym również związku międzygminnego, związku powiatów, związku powiatowo-gminnego lub związku metropolitalnego, jest m.in. zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Odnosi się to w szczególności do standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców (art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. a) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Jednakże treść przepisu art. 17 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, iż do ustalania standardów oraz zasad korzystania z obiektów dworcowych w transporcie kolejowym stosuje się przepisy o transporcie kolejowym.

Ze względu na to, że dworzec pozostaje integralnym elementem stacji, kwestie związane m.in. z określaniem standardów dotyczących dworców (w tym ich oznakowania) regulują, odrębne od ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przepisy ustawy o transporcie kolejowym. Przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie dotyczą również oznakowania infrastruktury kolejowej, której elementem są przystanki kolejowe.

Nie oznacza to, że miejskie samorządy w ogóle nie mogą być operatorami infrastruktury usługowej (np. dworców kolejowych). Chodzi jedynie o to, że w przypadku posiadania takiego obiektu infrastruktury usługowej, powinny stosować powszechnie obowiązujące standardy obejmujące jednolite oznakowanie obszaru stacji kolejowej. Systemów komunikacji miejskiej może być wiele, powszechny system transportu kolejowego zaś jest w zasadzie tylko jeden. Stąd też nie powinien on być różnorodnie oznakowywany przez poszczególne miasta i gminy. Nawet systemy tzw. kolei miejskich powinny korzystać z systemu standaryzowanego oznakowania stacji pasażerskich

i przystanków kolejowych. Poza kilkoma wyjątkami (np. PKP SKM) nie są to przewozy pasażerskie wykonywane na wyodrębnionej technicznie i organizacyjnie infrastrukturze.

Nie występuje też możliwość takiego wyodrębnienia poszczególnych zbiorów stacji pasażerskich, aby zezwalało to na obsługiwanie pociągów tylko wybranych przewoźników, wypełniających zadania przewozowe wyłącznie organizatora samorządowego będącego operatorem stacji. Byłoby to nie tylko zaprzeczeniem idei powszechnego dostępu do transportu publicznego, ale również niezgodne z prawem polskim i UE, a w praktyce – wręcz niemożliwe do realizacji.

Standaryzacja nabiera szczególnego znaczenia w obsłudze pasażerów o ograniczonych możliwościach poruszania się, która obejmuje również osoby niepełnosprawne. W ich przypadku, tworzenie rozwiązań wyspowych powoduje ograniczenie dostępu do transportu kolejowego. Ze względu na ograniczenia psychofizyczne może im być trudniej dostosowywać się do wielu zróżnicowanych rozwiązań użytkowanych na poszczególnych stacjach. Dlatego też i w tym aspekcie potrzebne jest powszechne stosowanie jednolitych standardów. Pewnym wyzwaniem może być uwzględnienie w systemie oznakowania wytycznych konserwatorów zabytków, formułowanych podczas modernizacji danej stacji pasażerskiej, a uzyskanie tych wytycznych jest obowiązkiem inwestora. Należy zaznaczyć, że w przypadku PKP S.A. około 94% wszystkich dworców (użytkowanych i obecnie nieużytkowanych) ma ponad 40 lat. Czyni to zasoby spółki niezwykle podatnymi na interwencję konserwatorów. Jednakże wdrażanie tych wytycznych, które mogą obejmować np. nakaz zachowania oryginalnego oznakowania, powinno się odbywać z jednoczesnym wdrożeniem standardów powszechnego systemu oznakowania stacji, ponieważ oryginalne oznakowanie nie może zastępować publicznie rozpoznawalnego i jednolitego oznakowania. Oznakowanie zabytkowe może już nie odzwierciedlać aktualnego miejskiego układu urbanistycznego i przestrzennego, wprowadzając podróżnych w błąd. Analogicznie, jak w przypadku systemów informacji miejskiej, zabytkowe oznakowanie stacji może mieć charakter pomocniczy i uzupełniający. Natomiast w przypadku konieczności zachowania oryginalnego oznakowania traktowanego jako element dziedzictwa kulturowego, celowe byłoby, aby informacja o tym fakcie była dostępna na stacji.

Opisując konieczność wprowadzenia powszechnego standardu oznakowania stacji pasażerskiej (oraz przystanku kolejowego) należy wskazać jego zakres.

¹¹ Przemawiają też za koniecznością dopuszczenia przez zarządców infrastruktury kolejowej standardów oznakowania dla stacji również na przystankach kolejowych.

¹² Dalej: ustawa o publicznym transporcie zbiorowym.

Uwzględniając dorobek obowiązujących dokumentów wewnętrznych UIC, PKP S.A. i PKP PLK S.A., a także obowiązujące techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI), można wskazać na następujące elementy stacji i przystanków, które powinny podlegać standaryzacji oznakowania:

- obszary funkcjonalne stacji pasażerskiej objęte oznakowaniem (np. dworzec, perony, drogi dojeżdżania, wejścia i wyjścia, parkingi, toalety, kasy, windy, pochylnie, schody),
- wzory czcionek,
- wzory kodu kolorystycznego,
- zasady użycia języków obcych oraz wzory komunikatów,
- zasady rozmieszczania oznakowania stałego na stacjach kolejowych,
- wzory strzałek, piktogramów, elementów dotykowych, ścieżek kierunkowych oraz zasady ich umieszczania i zestawiania,
- wzory tablic oznakowania stałego (nazwa dworca, nazwa stacji, numery torów i peronów, tablice kierunkowe, gabloty, dodatkowe tablice informacyjne),
- wzory i zasady rozmieszczania wyświetlaczy elektronicznych wraz z zakresem przekazywanych informacji,
- plany dworców, plany stacji, schematy węzłów i linii kolejowych (pokazujące czynne stacje kolejowe na danej linii),
- wzory, kolorystyka i zasady rozmieszczania całorocznych ściennych i plakatowych rozkładów jazdy pociągów,
- oznakowanie punktów informacji pasażerskiej,
- wzory, kolorystyka i zasady rozmieszczania zegarów dworcowych,
- oznakowanie tymczasowe i zasady jego rozmieszczania,
- zasady zamieszczania reklam.

Pomimo istniejących ograniczeń ustawowych związanych ze standaryzacją oznakowania wyłącznie stacji, kierując się przesłanką celowościową, wynikającą z art. 36m ust. 2 pkt 2 ustawy z 16 listopada 2016 r., dotyczącą potrzeby poprawy obsługi pasażerów i zwiększenia dostępu do przewozów kolejowych, w szczególności podróży o ograniczonej możliwości poruszania się, zasadne wydaje się, aby analogicznym standardom oznakowania podlegały również przystanki kolejowe. W tym celu zarządcy infrastruktury powinni je włączyć do swoich wewnętrznych uregulowań dotyczących oznakowania przystanków.

Zakres ten dotyczy wyłącznie oznakowania stacjonarnego. Dodatkowych prac wymagałoby stworzenie jednolitych wzorów komunikatów przekazywanych na urządzenia mobilne. W związku z tym, należy uznać za zasadne, aby ewentualne prace legislacyjne nad rozporządzeniem ministra właściwego ds. trans-

portu skupić na analizie przywołanych dokumentów w celu wypracowania jednolitego oznakowania obiektów stacji pasażerskich, stworzenia minimalnego zakresu informacji pasażerskiej dostępnej na każdej stacji, a także wypracowania standardów dla poszczególnych rodzajów nośników informacji pasażerskiej. Wypływają stąd wnioski o możliwości realizacji następujących wariantów rozporządzenia dotyczącego standaryzacji oznakowania:

- wariant I: rozporządzenie „techniczne”, szczegółowo regulujące, np. krój czcionki, kolorystykę, zasady rozmieszczania na stacjach pasażerskich symboli informacyjnych oraz ich nośników,
- wariant II: rozporządzenie „zarządcze” określające obszary funkcjonalne stacji pasażerskiej podlegające oznakowaniu i ogólne zasady w tym zakresie, z pozostawieniem kwestii czysto technicznych porozumieniom zawieranym przez zarządców infrastruktury kolejowej i operatorów infrastruktury usługowej.

Realizacja pierwszego wariantu będzie z pewnością relatywnie długa i czasochłonna oraz wymagająca, ponieważ wiąże się z przyjęciem bardzo szczegółowego aktu prawnego normalizującego i unifikującego wszystkie obszary informacyjne udostępniane na stacjach. Wariant drugi natomiast jest znacznie łatwiejszy do zrealizowania, lecz nie pozwoli na uzyskanie docelowego rezultatu w postaci powszechnego ujednoczenia oznakowania, gdyż pozostawi dużą dowolność (umowną) wskazanym uprzednio przedsiębiorstwom kolejowym.

Wydaje się, że ze względu na charakterystykę segmentu przewozów pasażerskich w Polsce byłoby celowe, aby ocena ministra właściwego ds. transportu dotycząca wydania rozporządzenia została podjęta z uwzględnieniem stanowisk formułowanych w tej sprawie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), w tym również Rzecznika Praw Pasażerów Kolei, podmioty zarządzające dworcami kolejowymi (głównie PKP S.A.), zarządców infrastruktury kolejowej (przede wszystkim PKP PLK S.A., PKP SKM oraz PKM S.A.), a także samorządowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego (w tym marszałków województw, władz związków metropolitalnych). Dodatkowo cenna byłaby w tej sprawie opinia organizacji pozarządowych reprezentujących osoby niepełnosprawne. Ewentualne sugestie i uwagi ze strony przywołanych wcześniej podmiotów mogą być również zgłaszane na etapie wymaganych konsultacji społecznych i uzgodnień międzyresortowych. Ze względu na logikę procesu legislacyjnego, zasadne wydaje się również, aby na tym etapie ewentualny projekt ministra przedstawiony stronie społecznej uwzględnił już te opinie. Powinny one być wyrażone w ramach analizowania przez ministra konieczności i zakresu wydania omawianego rozporządzenia.

3. Wnioski

Podsumowując przedstawione rozważania należy zaznaczyć, że standaryzacja oznakowania informacyjnego dla pasażerów na terenie stacji nie rozwiąże w całości problemu braku ujednoliconego przekazu w transporcie kolejowym. Poważnym wyzwaniem jest włączenie w powszechny system oznaczeń przystanków kolejowych, co w obecnych, formalnych uwarunkowaniach, jest uzależnione od decyzji zarządców infrastruktury kolejowej. Obecnie nie ma również przepisów określających stosowanie jednolitych standardów oznakowania we wszystkich środkach transportu wykorzystywanych przez organizatorów. Rozwiązanie tego dylematu umożliwiłaby przepis art. 46 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przewiduje on możliwość wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia określającego wzór i sposób oznakowania środków transportu, którymi są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, uwzględniając konieczność ujednolicenia oznakowania środków transportu w tego rodzaju przewozach i zapewnienia możliwości ich identyfikowania. W transporcie kolejowym obowiązuje „Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych” [13]. Określa ono m.in. wzory tablic kierunkowych oraz sposoby ich rozmieszczania. Co prawda nie wyodrębnia metod oznakowania dla pociągów uruchamianych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, lecz stanowi jeden standard eksploatacyjno-informacyjny dla wszystkich pociągów. Nie został on natomiast określony dla pozostałych środków transportu wykonujących zadania z zakresu użyteczności publicznej.

Kolejnym problemem do rozwiązania w dalszym ciągu pozostaje standaryzacja oznakowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych. W ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowano je, jako miejsca umożliwiające dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną. Jest to więc pojęcie szersze od stacji pasażerskiej, ponieważ może obejmować zarówno samą stację, jak i związaną z nią infrastrukturę informacyjną oraz przeznaczoną do zmiany środka lokomocji. Z tego względu, standaryzacja musiałaby uwzględniać specyfikę różnych gałęzi transportu. Zdecydowanie łatwiej byłoby wypracować takie rozwiązanie w warunkach funkcjonowania powszechnych standardów w transporcie kolejowym.

Na podstawie przeprowadzonych rozważań można sformułować wnioszek, iż skorzystanie przez pracodawcę (ministra właściwego ds. transportu) z przysługującego mu uprawnienia, które dają mu przepisy, jest niezbędne do zapewnienia wszystkim podróżnym prawidłowego dostępu do transportu kolejowego.

Jednakże rozstrzygnięcie odnoszące się do wyboru preferowanego wariantu rozporządzenia powinno zostać wypracowane w toku dalszej dyskusji eksperckiej z udziałem środowisk pozarządowych reprezentujących potrzeby pasażerów, również niepełnosprawnych. Omówienie tej problematyki byłoby możliwe na przykład na konferencji branżowej zorganizowanej przez urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu, która pozwoliłaby wspólnie opracować założenia (kierunkowe rozstrzygnięcia) i przedyskutować ich zakres (poziomą szczegółowość rozporządzenia).

Otwartą kwestią pozostaje również zastosowanie standardów oznakowania do przystanków kolejowych, zlokalizowanych poza stacjami pasażerskimi. Wydaje się, że w tym zakresie bez kolejnej nowelizacji przepisów można liczyć jedynie na inicjatywę zarządców infrastruktury. Ze względu na koszty, mogą oni być skłonni zastosować na swoich przystankach standardy oznakowania takie, jak dla stacji. Tym niemniej, w obecnym stanie regulacji, byłaby to ich dobrowolna decyzja.

Treść artykułu jest opinią autora i nie stanowi oficjalnego stanowiska instytucji, w której jest on zatrudniony.

Literatura

1. About Trafimage [on line] <https://www.sbb.ch/en/station-services/railway-stations/trafimage/about-trafimage.html> [dostęp 3 września 2017 r.].
2. *Amtrak Graphic Signage Standards Manual*, March 2010.
3. *Biała Księga, Niepełnosprawni a transport kolejowy – aktualny stan dostępności kolei dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się*, Forum Kolejowe – Railway Business Forum, Warszawa 2015.
4. *Design Guidelines for the Creation of Public Transport Information*, Transport for Ireland, Dublin 2014.
5. *Dostępność warszawskich stacji i przystanków kolejowych, Etap I, Diagnoza głównych barier w dostępie do infrastruktury*, Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji, Warszawa 2013.
6. *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego* (Dz.Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32).

7. *Informations und Wegeleitsystem*, Österreichische Bundesbahnen, Wien 2007.
8. *Leksykon Terminów Kolejowych Kolejpedia* [online] <http://www.kolejpedia.pl> [dostęp 25 lutego 2017 r.].
9. *Leksykon Terminów Kolejowych*, Warszawa, Kolejowa Oficyna Wydawnicza Sp. z o.o., 2011, s. 338.
10. *Managed Stations Wayfinding and Design Guidelines and Specifications*, London 2011.
11. Poliński J.: *Informacja pasażerska na kolei*, Warszawa, Instytut Kolejnictwa, 2016.
12. *Raport roczny 2015*, PKP PLK SA, Warszawa 2016.
13. *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych*, Dz.U. z 2013 r., poz. 211.
14. *Signages at railway stations*, Government of India, Ministry of Railways, New Dehli 1999.
15. Uchwała nr 104 Zarządu PKP SA z dnia 14 lutego 2012 r. przyjmująca System Identyfikacji Wizualnej Dworców Kolejowych.
16. Uchwała nr 387/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia Księgi Identyfikacji Wizualnej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.
17. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym; Dz.U. z 2011 Nr 5, poz. 13 z późn. zm.
18. Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw; Dz.U. z 2016 r., poz. 1923.
19. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (poprzedni tytuł: o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”), Dz.U. z 2014r. poz. 883.
20. *Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych* (instrukcja Ipi-1), Załącznik do Uchwały Nr 41/2017 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 18 stycznia 2017 r.
21. *Wytyczne dla oznakowania stałego stacji pasażerskich* (instrukcja Ipi-2), Załącznik do Uchwały Nr 100/17 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 7 lutego 2017 r.

Legal Aspects of Marking Standardization of the Passenger Stations in Poland

Summary

The purpose of this article is to present and discuss selected consequences connected with the adoption and signing in November 2016 by the President the amendment of the Act on railway transport. The arguments presented in the article support the use of the minister responsible for transport it's competence of issuing the regulation on the marking standards of passenger stations. The latest change in legal basis concerned this matter was also commented. The article discusses the effects of the current legal status of the described matter.

The results of research conducted by non-governmental organizations (NGO's) were also mentioned. The NGO's checked the cohesion and legibility of the information marking that is used in the railway transport. It was made a reference towards the possibility of marking standardization of infrastructure and means of transport that are used in public transport (local transport).

The article outlines the need to ensure coherence in the field of marking the passenger stations, which will increase the availability of rail transport.

Keywords: passenger station, railway transport accessibility, standarization of wayfinding, service facility, service facility operator

Законные аспекты стандартизации маркировки пассажирских станций в Польше

Резюме

Целью статьи является представление и обсуждение избранных последствий принятия и подписания Президентом РП в ноябре 2016 г. дополнения закона о железнодорожном транспорте. В дополнении представлены аргументы свидетельствующие в пользу использования полномочным органом, которым стал министр отвечающий за транспорт возможности выдать постановление о стандартах маркировки пассажирских станций. Прокомментированы были недавно введены правовые основы. В статье обсуждены результаты действующего до сих пор правового статуса обсуждаемых вопросов. Были приведены также результаты исследований проведенных неправительственными организациями, которые проверяли общность и понятность информационной маркировки. Автор обратился также к возможности стандартизации маркировки инфраструктуры и транспортных средств используемых в городском транспорте. Из статьи вытекает вывод, что нужно обеспечить общность в употребляемой маркировке пассажирских станций, что увеличит доступность железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: пассажирская станция, доступность железнодорожного транспорта, стандартизация маркировки, объект бытовой инфраструктуры, оператор бытовой инфраструктуры