



MINISTER INFRASTRUKTURY

DTK.9.054.1.2018.WN.9

Nk: 87417/18

KANCELARIA SENATU
GABINET MARSZAŁKA SENATU
wpłynęło dn. 16.08.2018
nr RPW. 24068 zał. -
R. Wroblewski
(podpis)

Warszawa, dnia 13 sierpnia 2018 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Skarżony Panie Minister,

odpowiadając na skierowane do Prezesa Rady Ministrów Pana Mateusza Morawieckiego oświadczenie złożone przez senatora Grzegorza Napieralskiego podczas 62. posiedzenia Senatu RP w dniu 29 czerwca 2018 r. w sprawie uchybień jednostek odpowiedzialnych za obsługę podróżnych na linii kolejowej Szczecin - Poznań po wykolejeniu się w dniu 10 maja 2018 r. pociągu towarowego w miejscowości Wronki, uprzejmie informuję, co następuje.

Omawiane wykolejenie pociągu towarowego nr 484029 relacji Łaziska Średnie – Police Chemia miało miejsce w dniu 10 maja 2018 r. o godzinie 16¹⁴, na torze nr 1, w km 52,474 linii kolejowej nr 351 i dotyczyło 12 wagonów ładownych miałem węglowym.

W wyniku zdarzenia uszkodzone zostało 200 metrów toru, zostały zamknięte tor nr 1 od dnia 10 do 16 maja 2018 r. oraz tor nr 2 od dnia 10 do 12 maja 2018 r.

Według informacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. spółka niezwłocznie przystąpiła do mobilizacji zespołów ratownictwa technicznego. Zostały powiadomione odpowiednie służby, tj. Prokuratura, Policja, Straż Pożarna, Pogotowie Ratunkowe, a także przewoźnicy kolejowi i PKP Energetyka S.A.

O godzinie 17⁰⁰ został powołany Regionalny Zespół Zarządzania Kryzysowego w Poznaniu oraz Kolejowe Centrum Zarządzania Kryzysowego w Warszawie. Samo usuwanie skutków wykolejenia było możliwe po zakończeniu czynności przez Prokuratora i Policję.

Przed godziną 23⁰⁰ spółka otrzymała zgodę Prokuratora i Policji na rozpoczęcie prac w celu likwidacji skutków wykolejenia, m.in. usuwanie wagonów i naprawę torów nr 1 i 2. Rozdysponowane zostały specjalne pociągi ratownictwa technicznego, pociągi pogotowia sieciowego, samojezdny dźwig samochodowy o udźwigu 200 ton oraz zespoły usuwania usterek i awarii. Akcja usuwania wykolejonych wagonów z toru nr 1 zakończyła się w dniu 13 maja 2018 r.

W związku z ww. zdarzeniem uruchomiona została przez przewoźnika „PKP Intercity” S.A. zastępcza komunikacja autobusowa (zwana dalej: „ZKA”) na odcinku Szamotuły – Krzyż z obrotem składów na ww. stacjach, część pociągów przewoźnika została skierowana objazdem przez Rzepin. Przewozy Regionalne sp. z o.o. wprowadziła ZKA na odcinku Wronki - Miały. Wybrane pociągi pasażerskie skierowane zostały trasami okrężnymi przez Poznań – Rzepin - Szczecin i odwrotnie. Na bieżąco opracowywano zmienioną organizację ruchu pociągów.

Odpowiadając na zagadnienie utrudnień w ruchu na linii kolejowej nr 271 w dniu 10 i 11 maja 2018 r. na trasie Poznań - Rzepin, po której skierowano część pociągów po wyżej opisanym wykolejeniu, informujemy, że utrudnienia wynikały z usterki wagonu w pociągu towarowym przewożącym materiały niebezpieczne. Po oględzinach wagonu zdecydowano o wyłączeniu wagonu ze składu. W wyniku powyższego nastąpiło zamknięcie toru nr 1 przy zamkniętym z uwagi na prowadzone prace modernizacyjne torze nr 2.

Według informacji PKP PLK S.A. spółka niezwłocznie przystąpiła do działań mających na celu minimalizację skutków ww. usterki. Podjęto interwencje w głównej dyspozyturze PKP Cargo S.A. i centrali PKP Cargo S.A. Powiadomiono dyspozytury przewoźników pasażerskich PKP Intercity S.A. i Przewozy Regionalne sp. z o.o. oraz Centrum Wsparcia Klienta, a także Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, Zespół Monitorowania Zagrożeń Ministerstwa Infrastruktury i Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego Wojewody Lubuskiego.

Rozpoczęto rozdysponowanie służb ratunkowych i technicznych.

Z powodu odmowy podjęcia współpracy przez przewoźników autokarowych w dniu 10 maja 2018 r.

niepodlega

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

zamówionych zostało tylko 7 autokarów, co w sytuacji dużej liczby podróżnych oraz długiego czasu przejazdu autokarów na trasie Szamotuły - Krzyż (około 1,5 godz. w jedną stronę) czas oczekiwania pasażerów na ww. stacjach znacznie się wydłużył. Przewoźnik PKP Intercity S.A. zarządził zamawianie taksówek dla podróżnych z pociągów relacji Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny, relacji Kraków Główny - Szczecin Główny oraz relacji Świnoujście – Lublin. Przewoźnik Przewozy Regionalne sp. z o.o. odwołał pociąg relacji Kostrzyn - Szczecin na całej drodze przebiegu bez komunikacji zastępczej, a na pociągi relacji Kostrzyn – Szczecin oraz relacji Szczecin – Kostrzyn wprowadzona została ZKA na odcinku Godków - Szczecin.

Odpowiadając na pytanie dotyczące procedur związanych z ratownictwem kolejowym i zarządzaniem kryzysowym m.in. podczas zdarzeń takich, jak wykolejenie informujemy, że system zarządzania kryzysowego na kolei działa w oparciu o powoływane na odpowiednim szczeblu zespoły zarządzania kryzysowego, tj.: Kolejowy Zespół Zarządzania Kryzysowego, Kolejowe Centrum Zarządzania Kryzysowego, Regionalne Zespoły Zarządzania Kryzysowego (w oparciu o Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym) oraz Zakładowe Zespoły Zarządzania Kryzysowego (w oparciu o Zakłady Linii Kolejowych).

W PKP PLK S.A. działa system zarządzania kryzysowego funkcjonujący zgodnie z:

- uchwałą Zarządu PKP PLK S.A. w sprawie organizacji kolejowego systemu zarządzania kryzysowego oraz monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy;
- porozumieniem w sprawie organizacji kolejowego systemu zarządzania kryzysowego oraz monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy, zawartego w dniu 30 października 2017 r. pomiędzy PKP PLK S.A. a PKP S.A., PKP Informatyka sp. z o.o., TK Telekom sp. z o.o., PKP Telkol sp. z o.o. oraz PKP Energetyka S.A.

Ponadto zasady zarządzania kryzysowego stanowią załącznik do Regulaminu sieci i obowiązują wszystkich przewoźników.

Na podstawie ww. dokumentów zostały opracowane w Spółce PKP PLK procedury reagowania kryzysowego na poszczególne zagrożenia (naturalne, społeczne, techniczne, związane z aktami terroru). Procedury reagowania kryzysowego są uruchamiane w przypadku wystąpienia określonych zdarzeń na sieci kolejowej, obejmują wszystkie podmioty ujęte w systemie zarządzania kryzysowego na kolei i zobowiązują do postępowania zgodnie ze wskazanym w procedurze scenariuszem.

Ponadto w PKP PLK S.A. obowiązuje Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym Ir - 15. Ustala ona rodzaje zespołów kolejowego ratownictwa technicznego, ich organizację, zadania oraz ogólne warunki techniczne wyposażenia i utrzymania. Instrukcja określa również sposób i tryb postępowania w akcjach usuwania skutków zdarzeń zaistniałych na liniach zarządzanych przez Spółkę.

Według informacji zarządu PKP PLK S.A., działania w przypadku omawianych zdarzeń podejmowane były zgodnie z ww. procedurami. Jednocześnie, w sytuacji wystąpienia nagłego zdarzenia na sieci kolejowej takiego, jak wykolejenie pociągu spółka każdorazowo podejmuje działania w celu zapewnienia maksymalnej płynności ruchu kolejowego oraz złagodzenia negatywnych skutków zdarzenia w odniesieniu do pasażerów biorąc pod uwagę takie czynniki, jak: skala i miejsce zdarzenia, możliwości techniczno-eksploatacyjne danej linii kolejowej, rodzaj taboru oraz czas pracy drużyn pociągowych. Ponadto Spółka opracowuje dla potrzeb takich zdarzeń tzw. trasy wzorcowe, które w przypadku skierowania pociągu trasą zastępczą są przekazywane przewoźnikowi (maszyniście), aby przejazd trasą okrężną mógł odbywać się w sposób bezpieczny.

Na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego została opublikowana Karta Praw Pasażera.

Karta ta stanowi zbiór przepisów krajowych i międzynarodowych, dotyczących praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

I tak na przykład, w przypadku odwołania pociągu przewoźnik kolejowy obowiązany jest niezwłocznie zapewnić pasażerom bez dodatkowej opłaty przewóz do miejsca przeznaczenia przy użyciu własnych lub obcych środków transportu.

W razie przerwy w ruchu pociągów pasażerowi przysługuje zwrot należności za cały przerwany przejazd.

W przypadku odwołania pociągu pasażer ma prawo żądać odszkodowania od przewoźnika kolejowego, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2018 r. poz. 1025).

Odnosząc się do kwestii przekazywania informacji pasażerskiej podczas omawianych wyżej zdarzeń informujemy, że pracownicy PKP PLK S.A. (dyżurni ruchu) wygłaszali w miarę możliwości komunikaty megafonowe o utrudnieniach w ruchu oraz o komunikacji zastępczej zgodnie z posiadaną na daną chwilę wiedzą przy współpracy z przewoźnikami kolejowymi oraz Centrum Wsparcia Klienta.

Według informacji PKP Intercity S.A. dotyczącej stosowania rozwiązań IT umożliwiających informowanie o utrudnieniach w podróży osób, które nabyły bilety przez Internet, w celu zapewnienia szybkiego i bezpośredniego reagowania, obecnie stosowana przez spółkę dobra praktyka polega na zamieszczaniu tego typu informacji na stronie internetowej spółki. Narzędzie umożliwiające wyszukiwanie osób, które zakupiły bilety w systemie e-IC, a następnie wysyłanie do nich wiadomości e-mailem jest w opracowaniu.

Odpowiadając na pytanie dotyczące tras objazdowych na czas prac na linii kolejowej na odcinku Poznań – Szczecin informujemy, że linią objazdową dla zamknięć na linii kolejowej nr 351 jest linia nr 273, która w rozkładzie jazdy pociągów 2018/19 przejmie część pociągów pasażerskich, które nie zmieszczą się na odcinkach jednotorowych linii nr 351. Pozostałe pociągi będą kursowały linią nr 351. Na obecnym etapie prac Spółka nie przewiduje zastępczej komunikacji autobusowej.

Zet wpyz wawln

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

AB

Andrzej Bittel
Podsekretarz Stanu