

Strona znajduje się w archiwum.

Używanie właściwych sygnałów otwierania i zamykania drzwi w pociągach

10.11.2017

Do Urzędu Transportu Kolejowego wpływają zgłoszenia o nieprawidłowym działaniu sygnałów ostrzegawczych otwierania i zamykania drzwi pociągów. Ma to szczególne znaczenie dla osób niewidomych oraz niedowidzących. Błędne przekonanie pasażera co do otwarcia lub zamknięcia drzwi może doprowadzić do zakleszczenia się lub nawet wypadnięcia z pociągu. Prezes UTK podjął odpowiednie działania nadzorcze.

W ostatnim czasie UTK otrzymuje liczne zgłoszenia w sprawie niezgodnego z obowiązującymi przepisami działania sygnałów dźwiękowych lub zapowiedzi otwarcia i zamknięcia drzwi. Chodzi o brak zgodności pojazdów z obowiązującymi Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności dotyczącymi dostępności kolei dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM 2014).

Wymagania dla sygnałów otwierania i zamykania drzwi określono w normie G TSI PRM 2014. Odblokowanie drzwi musi być sygnalizowane w sposób wyraźnie słyszalny i widzialny dla osób wewnątrz i na zewnątrz pociągu. Sygnalizacja taka musi

trwać przynajmniej pięć sekund, chyba że nastąpi otwarcie drzwi - wówczas sygnał może ustać po 3 sekundach. W przypadku automatycznego otwierania drzwi sygnał ostrzegawczy musi brzmieć przez przynajmniej 3 sekundy od momentu rozpoczęcia otwierania drzwi. Takim sygnałem ma być sygnał wolno pulsujący wielotonowy (do dwóch impulsów na sekundę) złożony z dwóch tonów o częstotliwościach $2\ 200\ \text{Hz} \pm 100\ \text{Hz}$ / $1\ 760\ \text{Hz} \pm 100\ \text{Hz}$ emitowanych po sobie.

W przypadku sygnalizacji zamykania drzwi, ostrzegawczy sygnał akustyczny i wizualny, skierowany do osób wewnątrz i na zewnątrz pociągu, musi się rozpocząć przynajmniej 2 sekundy przed rozpoczęciem zamykania drzwi i trwać podczas zamykania drzwi. Powinien to być sygnał szybko pulsujący (6 do 10 impulsów na sekundę) o częstotliwości $1\ 900\ \text{Hz} \pm 100\ \text{Hz}$.

Otrzymane zgłoszenia dotyczyły nie tylko nowych pojazdów, ale również dopuszczonych na podstawie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu. Przewoźnicy dysponujący tego typu pojazdami powinni pamiętać, że przeprowadzając modernizację pojazdu należy stosować TSI obowiązujące w chwili jej przeprowadzania. Zgodnie z dodatkiem F do TSI PRM 2014 wymagania dotyczące zapewnienia sygnalizacji otwarcia i zamknięcia drzwi muszą zostać spełnione w przypadku odnowienia lub modernizacji systemu sterowania drzwiami..

Prezes UTK podjął stosowne działania o charakterze prewencyjnym oraz nadzorczym. Opierają się one przede wszystkim na szczegółowej weryfikacji dokumentacji przetargowej, analizie wniosków odnoszących się do nowego oraz modernizowanego taboru, a także w uzasadnionych przypadkach – dodatkowych czynnościach nadzorczych.

UTK zachęca przewoźników do wprowadzania sygnałów ostrzegawczych zgodnych z TSI PRM 2014 w pojazdach obecnie eksploatowanych oraz poddawanych modyfikacjom, tak aby zapewnić jednolitość stosowanych rozwiązań w jak największej liczbie pociągów. W ramach analizy warunków przetargowych, w przypadku wątpliwości ze strony Urzędu, zamawiający będą informowani o konieczności zapewnienia zgodności pojazdów ze

wszystkimi obowiązującymi TSI.

Zapewnienie osobom z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej sprawności ruchowej swobody przemieszczania się koleją oraz podniesienie poziomu dostępności i bezpieczeństwa należy do jednych z najważniejszych zadań Urzędu Transportu Kolejowego i powinno również stanowić priorytet dla przedsiębiorstw kolejowych.

O ułatwieniach dla pasażerów z niepełnosprawnościami pisaliśmy także [tutaj](#).