

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/urząd/petycje/17027,Petycja-z-27-stycznia-2021-r.html>
2022-08-15, 03:43

Petycja z 27 stycznia 2021 r.

Autor petycji nie wyraził zgody na publikację danych osobowych na odwzorowanej treści petycji lub jego odwzorowania cyfrowego (zdjęcie, skan) na serwisie internetowym organu lub stronie internetowej BIP (data wpływu 5.02.2021 r.). Aktualizacja z 5 marca 2021 r.

☒--☒ [1]

(nadawca petycji)

Szanowni Państwo:

Ministerstwo Infrastruktury

Polskie Linie Kolejowe

Marszałkowie województw

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Urząd Transportu Kolejowego

(odbiorca/y petycji)

Petycja w interesie publicznym o sygnaturze własnej ☒--☒ złożona przy pomocy środka pomocy elektronicznej „poczty elektronicznej”

Dzień dobry, ja niżej podpisana ☒--☒ będąca dalej stroną inicjującą postępowanie w trybie Ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (tj. Dz.U. 2018 poz. 870) w związku z art. 54 w związku z art. 63 w związku Konstytucji z dnia 2 kwietnia 1997 roku (Dz.U. 1997 nr 78 poz. 483) zwana dalej jako wnosząca petycję, przekładam petycję w której postuluje i domagam się zgodnie z ustawą o petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (tj. Dz.U. 2018 poz. 870) w związku z art. 54 w związku z art. 63 w związku Konstytucji z dnia 2 kwietnia 1997 roku (Dz.U. 1997 nr 78 poz. 483) według treści żądania wprowadzenia następujących postulatów :

- a) trakcja kolejowa i tramwajowa pod wszelkiego rodzaju (mostami, wiaduktami, kładkami dla pieszych w szczególności gdzie odbywa się ruch pieszych) jest wyłączona;
- b) trakcja kolejowa i tramwajowa pod wszelkiego rodzaju (mostami, wiaduktami, kładkami dla pieszych w szczególności gdzie odbywa się ruch pieszych) gdzie jest bezpośrednio zamontowana na ścianie wiaduktu, kładki (bezpośrednio lub przez uchwyty) jest wyłączona;

- c) linia nośna do której przymocowana jest linia jezdna jest wyłączona spod napięcia w szczególności w pobliżu mostów, kładek;
- d) przewód jezdny oraz nośny ma zamontowaną specjalną osłonkę w kształcie litery odwróconej u lub c;
- e) przewód uszyniający (przewód zwrotny) winien być zamontowany w osłonce pod szyną lub głęboko pod torem celem uniemożliwienia porażenia prądem
- f) zabudowanie mostu (w postaci ścian bocznych i ściany górnej) celem uniemożliwienia skoczenia bezpośrednio lub pośrednio na torowisko, teren należący do PKP, wał, nasyp kolejowy lub wysokie barierki zamontowane wzdłuż mostu a nie tylko nad linią kolejową
https://epoznan.pl/news-news-107699-nowy_wiadukt_powstal_nad_linia_kolejowa_poznan_wroclaw_jest_bezpieczniej
- g) montaż mostach, kładkach specjalnej wysokiej barierki tak jak w przypadku wysokiej barierki nad linią kolejową lub zabudowania całkowitego celem uniemożliwienia przewrócenia na moście lub wypadnięcia z mostu osób / przedmiotów danej osoby w szczególności osób wysokich oraz zapobiegania prób - skacząc na samochód lub do ciek w wodnego, ponadto zapobieganie do zachowaniom chuligańskim różnego typu wrzucając przedmioty do ciek w wodnego czy na pojazdy ruchu drogowego.

Cel petycji:

- a) zapobiegania porażenia prądem osób o myślach samobójczych i próbach samobójczych skacząc z mostu, wiaduktu, kładki lub dotykając trakcji w tych miejscach;
- b) zapobieganie porażenia prądem osób o myślach samobójczych i próbach samobójczych którzy chodzą po torowisku, szynie, między szynami;
- c) zapobieganie porażenia prądem na kładkach i mostach w szczególności o złego stanu technicznego kładki, wiaduktu gdzie jest wyłączony most ale i tak niektóre osoby mogą chodzić po takiej infrastrukturze co narażają swoje życie i zdrowie, takie rozwiązania sprawią, że w przypadku osłonki i wyłączenia sieci spod napięcia pod mostem i kładką spowoduje, że w razie dotknięcia nogą trakcji czy trzymanie rąk trakcji osoba nie zostanie porażona. W Polsce niestety był tragiczny wypadek związany z kładką kolejową gdzie zginął ŚP chłopak chyba w Dąbrowie Górniczej (niech spoczywa w spokoju).

Prawdopodobną przyczyną właśnie było, że noga dotknęła trakcji kolejowej. Nie każdy zarządca dróg dba o swoją infrastrukturę lub nie ma środków finansowych z kolei młodzież może nie słuchać zakazów i wchodzić na zamkniętą kładkę czy most, gdzie nie ma rozsądku a jest głupota.

Adnotacje:

1. Zgodnie z art. 4 ust. 1 i ust. 5, art. 13 ust. 1 ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (tj. Dz.U. 2018 poz. 870) proszę tylko i wyłącznie o odpowiedź elektroniczną na mail z uwagi na sposób wnoszenia pisma do organu rozpatrującego, a ponadto z uwagi na stan epidemii.
2. Zgodnie z art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (tj. Dz.U. 2018 poz. 870)

nie wyrażam zgody na publikację danych osobowych na odwzorowanej treści petycji lub jego odwzorowania cyfrowego (zdjęcie, skan) na serwisie internetowym organu lub stronie internetowej BIP.

3. Za ewentualne błędy oraz niewiedzę przepraszam oraz ilość składanych pism. Niniejsze pismo nie jest z złośliwości, swawoli a intencją jest dobro publiczne.

4. Proszę uprzejmie o potwierdzenie odbioru i podawania sygnatury (nadawcy) w odpowiedzi zwrotnej celem sprawniejszej wymianie informacji w danej sprawie.

5. Tekst podlegający usunięciu danych/treści celem opublikowania treści pisma na stronie BIP, zgodnie z pkt. 1., 2. celem zwiększenia ochrony danych osobowych. Oznaczonej czcionką Times New Roman 12 barwy niebieskiej 3.

6. W przypadku opublikowania danych osobowych zawartych w petycji (imienia, nazwiska, adresu, miejscowości sporządzenia, adresu e-mailowego) zostanie złożona skarga do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych na mocy art. 33 i 34 RODO oraz mogę rozważyć inicjację postępowania skargowego, sądowo-odszkodowawczego z art. 415 kc, art. 416 kc, art. 417 kc, 190a kk, 231 kk za niedopełnienie obowiązków służbowo-zawodowych, które doprowadziło do naruszenia prywatności, a więc do związku przyczynowo-skutkowego.

7. Proszę o podanie kategorii archiwalnej pisma w odpowiedzi zwrotnej.

Z poważaniem,

✂--✂

ODPOWIEDŹ NA PETYCJĘ

Warszawa, dnia 03 marca 2021 r.

DOP-WSWI.050.3.2021.6.DL

✂--✂

Szanowna Pani,

w odpowiedzi na petycję z 27 stycznia 2021 r. znak: PET I/56/21 informuję, iż zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” przepisów ustawy nie stosuje się do linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym. Z uwagi na członkostwo Polski w Unii Europejskiej system kolei na obszarze naszego kraju podlega europejskim oraz krajowym przepisom i wymaganiom dotyczącym bezpieczeństwa i interoperacyjności. Są to przede wszystkim:

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w

sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L nr 138 z 26 maja 2016 r., s. 44, z późn. zm.);

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L nr 138 z 26 maja 2016 r., s. 102, z późn. zm.);
- ustawa o transporcie kolejowym.

Ponadto, sieć trakcyjna, jako część podsystemu „Energia” systemu kolei, objęta jest zasadniczymi wymaganiami zawartymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu Energia systemu kolei w Unii (Dz. Urz. UE L nr 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 179, z późn. zm.), zwanym dalej „TSI ENE”. Zasadnicze wymagania dotyczą m.in. zasilania sieci trakcyjnej oraz współpracy pantografu pociągu z siecią trakcyjną. W tym miejscu warto przytoczyć przepis pkt 2.1.1 (Zasilanie) ppkt 1 załącznika do TSI ENE, zgodnie z którym zadaniem systemu zasilania jest zasilanie energią elektryczną każdego pociągu w celu zapewnienia ruchu zgodnego z rozkładem jazdy. Z kolei pkt 2.1.2 (Geometria sieci trakcyjnej oraz jakość odbioru prądu) ppkt 1 załącznika do TSI ENE głosi, iż „celem jest zapewnienie niezawodnego i ciągłego przekazywania energii elektrycznej z systemu zasilania do taboru. Współpraca sieci trakcyjnej i pantografu stanowi istotny aspekt interoperacyjności”. Dlatego też wyłączenie zasilania dla danego odcinka sieci trakcyjnej jest możliwe, lecz prawnie i technicznie nieuzasadnione. Ponadto dokonanie tak znaczących zmian w istniejącej bądź nowo zabudowanej sieci trakcyjnej stanowczo wpływa na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego.

W odniesieniu do konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnych mocowanych do obiektów inżynierskich takich jak mosty oraz wiadukty informuję, że zastosowane rozwiązania techniczne w tym izolowanie elementów konstrukcyjnych, uniemożliwiają przypadkowy kontakt osób postronnych z elementami sieci trakcyjnej będącymi pod napięciem. Pozostała infrastruktura energetyczna związana z funkcjonowaniem kolejowej sieci trakcyjnej również zabudowana jest w sposób niezagrażający życiu ludzkiemu. Ponadto, wszystkie miejsca niebezpieczne w których nie powinny znajdować się osoby postronne są odpowiednio zabezpieczone i oznakowane, zaś personel kolejowy przechodzi regularne szkolenia w zakresie bezpiecznego poruszania się po terenie kolejowym oraz pracy przy urządzeniach znajdujących się pod napięciem

Mając na uwadze powyższe, petycja z 27 stycznia 2021 r. znak: PET I/56/21 nie została uwzględniona.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach sposób załatwienia petycji

nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem

✂--✂

Dokument podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym./

[1] Oznaczenie ✂--✂ pokazuje usuniętą treść na wniosek składającego petycję