

# Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/urząd/petycje/19676,Petycja-z-dnia-17-grudnia-2022-r-aktualizacja-z-22022023.html>  
18.04.2024, 11:52

## Petycja z dnia 17 grudnia 2022 r. (aktualizacja z 22.02.2023)

Szanowni Państwo: Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Administracji, Ministerstwo Finansów, GDDKIA, Marszałkowie (Zarządcy Dróg), Samorzady w okręgu Częstochowskim, Urząd Transportu Kolejowego, KGP, GITD

### PETYCJA

Działając w trybie Ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (tj. Dz. U. 2018 poz. 870) przekładam petycję w celu podjęcia kroków w interesie publicznym i usprawnienia systemu prawnego:

Wprowadzenie rozwiązania celem zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wyeliminowania piratów drogowych oraz zwiększenia budżetu na realizację drogowę:

- przejazd dla cyklistów i przejście dla pieszych posiadające sygnalizacje zawiera "rejestrator przejścia na czerwonym świetle i wejścia na zielone mrugające co można uznać za żółte";
- każdy przejazd i skrzyżowanie zawierający sygnalizacje, zawiera sygnalizator wymuszający zmniejszenie prędkości "czerwone - przekroczone, zielone - prawidłowe" z tabliczką zwolnij i kwotą mandatu;
- każdy semafor włącza czerwone światło gdy maszynista lub motorniczy przekroczy dozwoloną prędkość.

Adnotacje:

(1) - Za ewentualne błędy przepraszam oraz z uwagi na stan endemii - proszę o odpowiedź tylko i wyłącznie na adres e-mailowy.

(2) - Nie wyrażam zgody na podstawie Ustawy o petycjach i Ustawie o dostępie do informacji publicznej na publikację, udostępnienia, powielenia i utrwalania danych i danej pojedynczej: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu, adresu e-mailowego, miejscowości sporządzenia.

# ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁTWIENIA PETYCJI

Warszawa, dnia 20 lutego 2023 r.



Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego  
*Ignacy Góra*

DOP-WSLP.050.5.2022.5.KS

Pani



## ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁTWIENIA PETYCJI

Na podstawie art. 13 ust. 1 i art. 15 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 870), zwanej dalej „ustawą o petycjach”, w związku z wniesioną przez Panią, 17 grudnia 2022 r. za pomocą środków komunikacji elektronicznej, petycją w interesie publicznym w sprawie *Wprowadzenia rozwiązania celem zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wyeliminowania piratów drogowych oraz zwiększenia budżetu na realizacje drogowe*, informuję, że nie została ona uwzględniona.

### UZASADNIENIE

Stan prawny:

Zgodnie z art. 2 ust. 3 ustawy o petycjach przedmiotem petycji może być żądanie, w szczególności, zmiany przepisów prawa, podjęcia rozstrzygnięcia lub innego działania w sprawie dotyczącej podmiotu wnoszącego petycję, życia zbiorowego lub wartości wymagających szczególnej ochrony w imię dobra wspólnego, mieszczących się w zakresie zadań i kompetencji adresata petycji. Oznacza to w szczególności, że podmiotem właściwym do rozpatrzenia petycji jest jedynie taki organ władzy publicznej, organizacja lub instytucja społeczna, który jest właściwy do zadośćuczynienia żądaniu zawartemu w takim wystąpieniu.

W tym świetle petycja stanowi takie wystąpienie, które zawiera żądanie podjęcia przez organ władzy publicznej określonego co do treści i formy prawnej działania, które mieści się w zakresie zadań i kompetencji adresata. Trzeba bowiem zwrócić uwagę, że przywołany przepis

wyraźnie różnicuje prawny charakter żądanych w petycji działań, mówiąc o zmianie przepisów prawa, rozstrzygnięciu i innym działaniu, jak również dokonuje charakterystyki celów, których osiągnięciu służy wniesienie petycji, określając przedmiot sprawy, której postulowane działanie może dotyczyć. W konsekwencji podmiot wnoszący petycję musi w niej wskazać zarówno cel, jaki organ powinien osiągnąć w swojej działalności, jak i prawną formę działania, której zastosowanie – w jego ocenie – ma prowadzić do realizacji zawartego w petycji postulatu (S. Gajewski, A. Jakubowski, Petycje, skargi i wnioski. Dział VIII Kodeksu postępowania administracyjnego. Ustawa o petycjach. Komentarz, Wyd. 1, Warszawa 2015, s.165).

Zważyć należy, iż zgodnie z art. 13 ust. 1 ustawy o petycjach podmiot rozpatrujący petycję zawiadamia o sposobie jej załatwienia wraz z uzasadnieniem w formie pisemnej albo za pomocą środków komunikacji elektronicznej. Oznacza to, że właściwy podmiot rozpatrujący petycję musi poinformować o tym, dlaczego uznał petycję za zasługującą na uwzględnienie lub na odmowę uwzględnienia w całości lub w części.

Stosownie do treści art. 15 ustawy o petycjach, w zakresie nieuregulowanym w ustawie do petycji stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”.

Zgodnie z art. 10 ust. 1a ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r., poz. 1984, z późn. zm.) *Centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach:*

1. *regulacji transportu kolejowego,*
2. *licencjonowania transportu kolejowego,*
3. *nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych,*
4. *bezpieczeństwa ruchu kolejowego,*
5. *interoperacyjności i spójności technicznej transportu kolejowego,*
6. *licencji i świadectw maszynistów*

- jest Prezes UTK.

Stan faktyczny:

W niniejszej sprawie, 17 grudnia 2022 r. do Prezesa UTK za pomocą środków komunikacji elektronicznej wpłynęła Pani petycja o następującej treści:

*Działając w trybie Ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (tj. Dz. U. 2018 poz. 870) przekładam petycję w celu podjęcia kroków w interesie publicznym i usprawnienia systemu prawnego:*

*Wprowadzenie rozwiązania celem zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wyeliminowania piratów drogowych oraz zwiększenia budżetu na realizację drogową:*

- przejazd dla cyklistów i przejście dla pieszych posiadające sygnalizacje zawiera "rejestrator przejścia na czerwonym świetle i wejścia na zielone mrugające co można uznać za żółte";*
- każdy przejazd i skrzyżowanie zawierający sygnalizacje, zawiera sygnalizator wymuszający zmniejszenie prędkości "czerwone - przekroczone, zielone - prawidłowe" z tabliczką zwolnij i kwotą mandatu;*
- każdy semafor włącza czerwone światło gdy maszynista lub motorniczy przekroczy dozwoloną prędkość;*

zwana dalej „Petycją”,

Uzasadnienie:

Jednym z zadań Prezesa UTK jest kontrola zgodności działania przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej z przepisami prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Wymagania w zakresie oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych zostały wskazane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744, z późn. zm.). W Petycji zaproponowane zostało rozwiązanie, w którym każdy przejazd i skrzyżowanie zawierające sygnalizację, zawierałoby sygnalizator wymuszający zmniejszenie prędkości „czerwone - przekroczone, zielone - prawidłowe” z tabliczką zwolnij i kwotą mandatu.

Proponowane w Petycji rozwiązanie nie jest jednak możliwe do zastosowania w obecnym stanie prawnym. Dodatkowo, proponowany mechanizm oznakowania może wprowadzać w błąd z uwagi na zastosowanie kolorów świateł występujących również w innych okolicznościach na przejazdach kolejowo-drogowych lub drodze.

Warto natomiast podkreślić, że najczęstszą przyczyną zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych jest nieprzestrzeganie przez kierowców zakazu objeżdżania zamkniętych półrogatek czy wjazdu na przejazd mimo sygnału zabraniającego czy niezatrzymanie się przed znakiem

B-20 „Stop”. Dla poprawy takiego stanu rzeczy konieczne jest zatem skuteczne zdyscyplinowanie kierowców samochodów.

W celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa, z inicjatywy Prezesa UTK rynek producentów urządzeń dla sektora kolejowego opracował innowacyjne systemy zwiększające bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych, których działanie polega na podobnym założeniu, jak opisane w petycji, tj. monitorowaniu zachowania kierowców oraz ostrzeganiu o potencjalnym niebezpieczeństwie związanym z przekraczaniem linii kolejowej. Istotną funkcjonalnością tych systemów jest także identyfikowanie wykroczeń popełnianych przez kierowców i ich zgłaszanie odpowiednim służbom w celu egzekwowania obowiązującego prawa w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych. Prace nad stworzeniem rozwiązań technicznych zwiększających bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych rozpoczęte zostały w 2020 r. i dotychczas przetestowane zostały cztery niezależne systemy różnych producentów, a wyniki testów potwierdziły, że są to rozwiązania gotowe do stosowania na szerszą skalę. Pełne wdrożenie wskazanych rozwiązań wymaga jednak jeszcze przeprowadzenia szeregu działań i testów, a także zmian legislacyjnych.

W zakresie rozwiązania polegającego na tym, że w przypadku, gdy maszynista lub motorniczy przekroczy dozwoloną prędkość to semafor włącza czerwone światło, trzeba wskazać, że kolejowa sygnalizacja świetlna służy do przekazywania nakazów i poleceń związanych z ruchem pociągów, czy też manewrami, nie zaś pomiaru prędkości.

Barwy kolejowej sygnalizacji świetlnej zostały szczegółowo określone w przepisach krajowych i przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury. Na infrastrukturze używane są do sygnalizacji następujące kolory: czerwony, zielony, pomarańczowy, mlecznobiały, niebieski, zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. poz. 360 z późn. zm.) oraz Instrukcji sygnalizacji Ie-1. Ingerowanie w przyjętą kolorystykę na sieci kolejowej w sposób wskazany w Petycji nie jest zasadne.

Obecnie w zakresie rejestracji parametrów jazdy pociągów w kolejnictwie istnieją już inne rozwiązania, pozwalające między innymi na monitorowanie prędkości. Urządzeniami tymi są prędkościomierze, które są przeznaczone do wskazywania i rejestrowania chwilowych prędkości jazdy pojazdu trakcyjnego, czasów: jazdy, postojów i innych parametrów takich jak podawania sygnałów Rp1 „Bacność”. Ponadto oprócz podstawowych parametrów (droga, czas, prędkość) rejestrują one w czasie rzeczywistym również sygnały związane z pracą systemów bezpieczeństwa, takich jak czuwak (system sprawdzający przytomność maszynisty), powiązany z nim SHP (samoczynne hamowanie pociągu) czy układ hamulcowy (rejestracja zarówno ciśnienia w układzie, jak i samego sygnału włączenia hamowania przez maszynistę).

Zarejestrowane dzięki prędkościomierzom informacje, poddawane są w ramach nadzoru nad

pracą maszynistów, szczegółowej analizie zgodnie z przyjętymi przez przewoźnika regulacjami, a w przypadku stwierdzenia naruszenia przewoźnik wprowadza działania naprawcze.

Warto zauważyć, że w Polsce wprowadzany jest Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS/ETCS). System ETCS (Europejski System Sterowania Pociągiem) jest systemem umożliwiającym kontrolę prowadzenia pociągu przez maszynistę. ETCS kontroluje nieprzekraczanie prędkości jazdy na jaką zezwalają wskazania sygnalizatorów, bądź ograniczenia prędkości zależne od profilu linii, ograniczenia przy wjeździe do tunelu, przy pracach torowych, itp.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zajął stanowisko dotyczące kwestii związanych z systemem kolejowym, oceniając zasadność podniesionych postulatów. Stąd podsumowując w zakresie postulatu dotyczącego sygnalizacji na przejazdach kolejowo-drogowych wyposażonych w sygnalizator wymuszający zmniejszenie prędkości "czerwone - przekroczone, zielone - prawidłowe" z tabliczką zwolnij i kwotą mandatu – postulat nie został uwzględniony. Natomiast w zakresie postulatu dotyczącego semaforów włączających czerwone światło gdy maszynista lub motorniczy przekroczy dozwoloną prędkość – przedstawiono funkcjonujące już inne rozwiązania pozwalające na rejestrację parametrów jazdy pociągów.

## POUCZENIE

Na podstawie art. 13 ust. 2 w zw. z art. 15 ustawy o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi w trybie określonym w rozdziale 2 działu VIII k.p.a.

*z up. Prezesa  
Urzędu Transportu Kolejowego*

IWONA MIEDZIŃSKA  
DYREKTOR DEPARTAMENTU OBSŁUGI  
PRAWNEJ  
*/Dokument podpisano kwalifikowanym  
podpisem elektronicznym./*

Załącznik:  
Klauzula RODO.

Informacje w tej sprawie można uzyskać pod numerem tel.: 22 749 13 88  
Urząd Transportu Kolejowego – Departament Obsługi Prawnej  
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przetwarza przekazane dane osobowe zgodnie z przepisami.  
Szczegółowe informacje znajdują się na stronie [www.utk.gov.pl/pl/rodo](http://www.utk.gov.pl/pl/rodo)

Podmiot udostępniający informację:  
Urząd Transportu Kolejowego

Osoba udostępniająca informację:  
Maciej Bębenek Biuro Prezesa

Osoba modyfikująca informację:  
Maciej Bębenek

Data publikacji : 20.01.2023  
Data modyfikacji : 22.02.2023

[Rejestr zmian](#)

---