

# Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/urząd/petycje/19715,Petycja-z-dnia-6-grudnia-2022-r.html>  
18.04.2024, 21:46

## Petycja z dnia 6 grudnia 2022 r.

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

### PETYCJA

Adresat: Departament Monitorowania i Bezpieczeństwa

Dzień dobry.

Szanowni Państwo

Składam petycję aby wykonana została aplikacja mobilna ukierunkowana na poprawę BHP pracowników kolei, w szczególności pracowników wykonujących prace budowlane, remontowe i utrzymaniowe wokół czynnych linii kolejowych. Zawodowo zajmuję się BHP i podczas konsultacji z przedstawicielem generalnego wykonawcy robót budowlanych specjalizujących się w kolejnictwie nakreślono zagrożenie wynikające z prowadzenia prac w pobliżu czynnych linii kolejowych. Wykonanie i udostępnienie aplikacji ostrzegającej przed zbliżającym się pociągiem zdaje się być rozwiązaniem wyjątkowo prostym we wdrożeniu o wysokiej skuteczności.

Przykładowe rozwiązanie:

1. Aplikacja miałaby za zadanie (bez udziału użytkownika) porównać lokalizację GPS telefonu użytkownika z lokalizacją GPS pociągów w promieniu np. 10km. Obie te dane są dostępne. GPS pociągów udostępnia portal np.: [mobility.portal.geops.io](https://mobility.portal.geops.io) włącznie z prostym API <https://developer.geops.io/apis/realtime> (choć portal PKP <https://portalpasazera.pl/en/MapaOL/Informacja> też takie dane kiedyś miał
2. Jeśli "spotkanie" telefonu i pociągu nastąpi poniżej 5 min, to aplikacja daje sygnał, następnie 3 min, następnie za 1 minutę nadjeżdża pociąg. Sygnał dźwiękowy, wibracja, flash aparatu
3. W tym czasie pracownicy mają czas na zrewidowanie swoich działań i dostają przypomnienie o tym, że obok jeżdżą pociągi

Nakłady finansowe w stosunku do korzyści są niewspółmiernie niskie.

Z poważaniem

XXXXXX

## ODPOWIEDŹ NA PETYCJĘ:

Warszawa, dnia 31 stycznia 2023 r.



Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego  
Ignacy Góra

DOP-WSLP.050.3.2022.6.KS

Pan  
XXXXXX

### ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA 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 6 grudnia 2022 r. za pomocą środków komunikacji elektronicznej przez Pana petycją w sprawie utworzenia aplikacji, której zadaniem byłoby *ostrzeżenie pracowników kolei przed zbliżającym się pociągiem poprzez porównanie lokalizacji GPS telefonu użytkownika z lokalizacją GPS pociągów w promieniu np. 10km*, zwaną dalej „Petycją”, 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.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, *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, 6 grudnia 2022 r. do Prezesa UTK za pomocą środków komunikacji elektronicznej wpłynęła Pana petycja o następującej treści:

*Składam petycję aby wykonana została aplikacja mobilna ukierunkowana na poprawę BHP pracowników kolei, w szczególności pracowników wykonujących prace budowlane, remontowe i utrzymaniowe wokół czynnych linii kolejowych. Zawodowo zajmuję się BHP i podczas konsultacji z przedstawicielem generalnego wykonawcy robót budowlanych specjalizujących się w kolejnictwie nakreślono zagrożenie wynikające z prowadzenia prac w pobliżu czynnych linii kolejowych. Wykonanie i udostępnienie aplikacji ostrzegającej przed zbliżającym się pociągiem zdaje się być rozwiązaniem wyjątkowo prostym we wdrożeniu o wysokiej skuteczności.*

*Przykładowe rozwiązanie:*

- 1. Aplikacja miałaby za zadanie (bez udziału użytkownika) porównać lokalizację GPS telefonu użytkownika z lokalizacją GPS pociągów w promieniu np. 10km. Obie te dane są dostępne. GPS pociągów udostępnia portal np.: [mobiility.portal.geops.io](https://mobiility.portal.geops.io) włącznie z prostym API <https://developer.geops.io/apis/realtime> (choć portal PKP <https://portalpasazera.pl/en/MapaOL/Informacja> też takie dane kiedyś miał*
- 2. Jeśli "spotkanie" telefonu i pociągu nastąpi poniżej 5 min, to aplikacja daje sygnał, następnie 3 min, następnie za 1 minutę nadjeżdża pociąg. Sygnał dźwiękowy, wibracja, flash aparatu*
- 3. W tym czasie pracownicy mają czas na zrewidowanie swoich działań i dostają przypomnienie o tym, że obok jeżdżą pociągi*

*Nakłady finansowe w stosunku do korzyści są niewspółmiernie niskie.*

*Uzasadnienie:*

Zgodnie z art. 17a ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym, autoryzowani zarządcy infrastruktury tworzą i stosują systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolei Unii zdolny jest spełniać wspólne cele bezpieczeństwa (CST) i jest zgodny z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM), przepisów krajowych w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności. System zarządzania bezpieczeństwem, powinien zapewniać nadzór nad ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług, ryzykiem społecznym oraz ryzykiem działalności innych podmiotów.

Sposoby zabezpieczenia miejsca robót prowadzonych na torze zamkniętym przy jednoczesnym prowadzeniu ruchu kolejowego po znajdującym się w pobliżu torze czynnym zostały określone w instrukcjach wewnętrznych krajowego zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

*w:*

- Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1),
- Wytycznych zabezpieczenia miejsca robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po torze czynnym z prędkością  $V \geq 100$  km/h Id-18, „zwana dalej: „Instrukcja Id-18”.

Warto wskazać, że Instrukcja Id-18, poza ręcznym systemem ostrzegania (RSO), to przy użyciu przyborów sygnałowych podawanych przez sygnalistów przewiduje również w określonych sytuacjach zastosowanie technicznych systemów ostrzegania tj.:

- automatycznego systemu ostrzegania (ASP), tj. systemu uruchamianego automatycznie przez zbliżający się pojazd szynowy po torze czynnym do miejsca robót,
- półautomatycznego systemu ostrzegania (PSO), tj. systemu ostrzegania świetlnego i dźwiękowego uruchamianego przez wyznaczonego pracownika,
- systemu ostrzegania na maszynach roboczych (SOM), tj. przez urządzenia dźwiękowe i świetlne na stałe zamontowane na maszynach roboczych, uruchamiane w sposób półautomatyczny lub automatyczny.

Ponadto, stosuje się także wygradzenie stref niebezpiecznych poprzez ustawienie urządzeń zabezpieczających uniemożliwiających wejścia osób do stref zagrożenia. Zakres stosowania ww. zabezpieczeń został uregulowany w przywołanej instrukcji Id-18.

Odnotować również należy, że funkcjonuje już analogiczny do proponowanego, system radiowego Automatycznego Systemu Ostrzegania (ASO), służący do ostrzegania pracowników torowych za pomocą sygnału akustycznego i optycznego przed nadjeżdżającym pociągiem.

Wspomniany system, oparty o transmisję radiową, uruchamiany jest automatycznie przez pojazd kolejowy zbliżający się do miejsca robót lub półautomatycznie przez operatora systemu. System ma również możliwość ostrzegania na wysokowydajnych maszynach roboczych i ukierunkowania na pracowników obsługujących maszyny z wysokim natężeniem hałasu. Ich dodatkową funkcjonalnością jest uwzględnienie poziomu hałasu na miejscu robót i dostosowanie głośności sygnału w zależności od okoliczności, a zaletą jest brak konieczności wyświetlania ostrzeżenia w telefonie, jak byłoby to w przypadku pomysłu przedstawionego w petycji. Użycie bowiem telefonu komórkowego mogłoby generować dodatkowe niebezpieczeństwo w postaci rozproszenia uwagi pracownika.

Analizując Pański postulat podniesiony w Petycji, aby systemy ostrzegania o zbliżającym się pociągu, wdrożyć przy pomocy aplikacji instalowanej w telefonie komórkowym, to należy wskazać, że zgodnie z pismem Wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 30 maja 2012 r.,

znak: DBK-550/R-03/KB/2012, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego polecono zarządcom infrastruktury oraz przewoźnikom kolejowym wprowadzenie zakazu wykorzystywania telefonów komórkowych podczas pełnienia obowiązków służbowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, pracami manewrowymi, obsługą bocznicy kolejowych oraz utrzymaniem infrastruktury kolejowej. Polecenie to dotyczy również organizacji ruchu pociągów związanych z zamknięciami torowymi.

Zagrożenia związane z wykorzystywaniem telefonów komórkowych podczas pełnienia obowiązków służbowych dostrzegła także Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, wskazując w raporcie Nr PKBWK/01/2021 z badania poważnego wypadku kolejowego kat. A13 zaistniałego 9 marca 2020 r. o godz. 04:15 na stacji Szymankowo, wtorze nr 2, km 287,360 linii nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny zalecenie dotyczące skutecznego wdrożenia przez zarządcę infrastruktury zakazu stosowania telefonów komórkowych.

Podsumowując należy również stwierdzić, że za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolejowego odpowiadają podmioty działające ramach tego systemu i dotyczy to zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, jak i ich podwykonawców i dostawców. Ryzyko w systemie generowane jest przez poszczególne podmioty i tylko przez nie może być skutecznie identyfikowane i kontrolowane.

Mając na uwadze powyższe, petycja nie została uwzględniona.

## 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 : 02.02.2023  
Data modyfikacji : 08.03.2023  
[Rejestr zmian](#)