

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/urząd/petycje/19994,Petycja-z-dnia-13-kwietnia-2023-r.html>
25.04.2024, 10:31

Petycja z dnia 13 kwietnia 2023 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.

✂--✂

✂--✂

✂--✂, 13.04.2023 roku

Szanowni Państwo: Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Administracji, GDDKIA, Marszałkowie (Zarządcy Dróg), Samorzady w okręgu Częstochowskim, KGP, GITD, UTK, Polskie Linie Kolejowe

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:

Poprzez zwiększenie bezpieczeństwa:

- montaż pachołków wysuwanych na przejściach w celu zabezpieczenia pieszych od strony przejścia i pasa ruchu, na przejazdach kolejowych i tramwajowych
- montaż bramy przesuwnej lub opadającej na przejściach w celu zabezpieczenia pieszych od strony przejścia, na przejazdach kolejowych i tramwajowych

Źródło oparcia:

<https://sklepdrogowy.pl/mala-architektura-miejska/pacholek-wysuwany-agma-wys.-uzyt.-590---270>

<https://slupkiparkingowe.pl/pacholki-polautomatyczne-wysuwane-gazowe-chowane-w-ziemi/>

<https://www.toparchitektura.pl/pacholki/wysuwane.html>

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.

Z wyrazami szacunku

✂--✂

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Warszawa, dnia 10 lipca 2023 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra

BP-WSiZ.050.1.2023.6.KS

Pani

✂--✂

✂--✂

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Na podstawie art. 13 ust. 1 i art. 15 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), zwanej dalej „ustawą o petycjach”, w związku z Pani petycją znak: 472/23 z 13 kwietnia 2023 r. w interesie publicznym doręczoną do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, za pomocą środków komunikacji elektronicznej, 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, 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.

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. 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).

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 2023 r. poz. 775, 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 2023 r. poz. 602, 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, 13 kwietnia 2023 r. do Prezesa UTK 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:

Poprzez zwiększenie bezpieczeństwa:

- *montaż pachołków wysuwanych na przejściach w celu zabezpieczenia pieszych od strony przejścia i pasa ruchu, na przejazdach kolejowych i tramwajowych*
- *montaż bramy przesuwnej lub opadającej na przejściach w celu zabezpieczenia pieszych od strony przejścia, na przejazdach kolejowych i tramwajowych,*

zwana dalej „Petycją”.

Po dokonaniu analizy treści Petycji, poniżej przedstawiam uzasadnienie sposobu jej załatwienia dotyczące postulatów z zakresu systemu kolejowego, gdyż zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK nie jest organem właściwym w sprawach dotyczących linii tramwajowych.

Uzasadnienie:

Przejazdy kolejowo-drogowe to miejsca szczególnie podatne na wystąpienie zdarzenia kolejowego, ze względu na zetknięcie systemu kolejowego z drogowym. Istotnym jest zatem wprowadzanie rozwiązań przyczyniających się do zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach. Kluczowym jest jednak obowiązek przestrzegania przez użytkowników przejazdów przepisów już obowiązujących. Jak określa art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) *pieszy wchodzący na jezdnię, drogę dla*

rowerów lub torowisko albo przechodzący przez te części drogi jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz korzystać z przejścia dla pieszych. Ponadto art. 14 pkt 6 tej ustawy wskazuje, że zabrania się wchodzenia na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub opuszczanie ich rozpoczęto.

To obowiązkiem użytkownika drogi jest zachowanie szczególnej ostrożności, co jest niezmiernie istotne dla zachowania jego bezpieczeństwa przy przekraczaniu przejazdu.

Podkreślenia wymaga, że zgodnie z art. 17 ust. 1 ustawy transporcie kolejowym zarządca infrastruktury jest zobowiązany spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych oraz ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska.

Sposoby zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych i przejść stanowiących element zarządzanej infrastruktury kolejowej, zwanych dalej „Przejazdami”, szczegółowo określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 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), zwane dalej „rozporządzeniem z 20 października 2015 r.”. Biorąc pod uwagę treść przepisów rozporządzenia z 20 października 2015 r. zarządca infrastruktury jest zobowiązany do zabezpieczania Przejazdów oraz ustala kategorię przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz określa sposób jego zabezpieczenia. Decyzja o zastosowaniu dodatkowych zabezpieczeń należy zatem do zarządcy infrastruktury i zależy od wielu czynników, m. in. kategorii danego przejazdu, natężenia ruchu na danym przejeździe, jego usytuowania czy infrastruktury znajdującej się w jego sąsiedztwie.

Realizacja przedstawionego w Petycji postulatu nie jest zasadna. Statystyka wypadków kolejowo-drogowych wskazuje jednoznacznie, że główną ich przyczyną jest zachowanie użytkowników dróg, którzy nie stosują się do wskazań sygnalizatorów i znaków drogowych, objeżdżając lub przekraczając opuszczone roгатki, czy nie zatrzymując się przed linią bezwzględного zatrzymania, a także ignorując sygnały ostrzegawcze emitowane przez pociągi.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach i przejściach kolejowych obecnie stosuje się zabezpieczenia ujęte w załączniku nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.), tj.: ogrodzenia U-12 (w celu ochrony pieszych i oddzielenia ich od jezdni oraz uniemożliwienia im przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych lub skanalizowania ruchu pieszych), drogowe bariery ochronne U-14 (a, b, c) czy różnego rodzaju roгатki (zapory) U-13 (a, b, c). Stosowanie dotychczas wypracowanych rozwiązań należy uznać za wystarczające.

System zabezpieczeń opisany w Petycji spełniłby analogiczną funkcję do zabezpieczeń już funkcjonujących, a generowałby bardzo duże koszty związane z wyposażeniem każdego przejazdu, obsługą i konserwacją.

Zastosowanie dodatkowych zabezpieczeń wspomnianych w Petycji, nie przyczyni się do znacznego podniesienia poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg, wobec możliwości łatwego ich ominięcia.

Dodatkowym argumentem mającym wpływ na nieuwzględnienie wniesionego postulatu jest to, że § 47 rozporządzenia z 20 października 2015 r. wskazuje, że *na przejeździe kolejowodrogowym stosuje się systemy i urządzenia zabezpieczeń ruchu, które spełniają łącznie następujące warunki:*

- a. są dopuszczone do eksploatacji zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych,*
- b. spełniają warunki bezpieczeństwa dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym określone we właściwych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizujących.*

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1923) ma zastosowanie do urządzeń i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego jakim jest system zabezpieczeń ruchu na przejeździe. Podniesione rozwiązania i przykłady konkretnych zabezpieczeń nie są objęte regulacją tego rozporządzenia. Wyroby te nie podlegają również Technicznym Specyfikacją Interoperacyjności.

Doświadczenia związane z monitorowaniem poziomu bezpieczeństwa pokazują, że najbardziej realny wpływ na zachowanie użytkowników przejazdów ma groźba otrzymania mandatu za nieprzestrzeganie przepisów. Prezes UTK przy współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizuje działania zmierzające do wyposażenia przejazdów kategorii D, gdzie corocznie dochodzi do największej liczby wypadków, w dodatkowe systemy zabezpieczeń służące korekcie zachowania użytkowników przejazdów oraz posiadające funkcjonalność rejestracji obrazu, które umożliwią wyciągnięcie konsekwencji prawnych wobec użytkowników przejazdów łamiących przepisy ruchu drogowego. Testy systemów potwierdziły ich pozytywny wpływ na zachowania użytkowników przejazdów.

Innym przykładem działań odnoszących pozytywne skutki jest edukacja społeczeństwa w

zakresie zagrożeń, jakie niesie za sobą ignorowanie znaków na przejazdach. Takie działania prowadzone są za pomocą kampanii *Kolejowe ABC*, realizowanej przez Urząd Transportu Kolejowego czy kampanii *Bezpieczny Przejazd* realizowanej przez największego zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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*

PAWEŁ RAFALSKI
DYREKTOR BIURA PREZESA
*/Dokument podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym.*

Podmiot udostępniający informację:
Urząd Transportu Kolejowego

Osoba udostępniająca informację:
Maciej Bębenek Biuro Prezesa

Osoba modyfikująca informację:
Piotr Ziębiński

Data publikacji : 09.05.2023

Data modyfikacji : 28.07.2023

[Rejestr zmian](#)
