

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/urząd/petycje/20585,Petycja-z-dnia-24-wrzesnia-2023-r-aktualizacja-27122023-r.html>
23.04.2024, 01:02

Petycja z dnia 24 września 2023 r. (aktualizacja 27.12.2023 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.

✂--✂

✂--✂

Wrocław, 2023-09-24

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
02-305 WARSZAWA
WARSZAWA
AL. JEROZOLIMSKIE 134

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:

1. Kontroli legalności używania sygnałów dźwiękowych przez maszynistów, szczególności w późnych godzinach nocnych.
2. Dokonania diagnostyki bezpieczeństwa torów kolejowych na podanych odcinkach.

Z uwagi na to, iż we wskazanym obszarze przebiegają dwie linie kolejowe - jedna z głównych linii kolejowych AGC (E59) - linia nr 271 Wrocław Główny - Poznań Główny oraz linia kolejowa nr 143 Kalety - Wrocław Popowice WP2, ruch pociągów na tej trasie jest ogromny - i to przez całą dobę. Obszar ten obsługuje cały ruch kolejowy z Wrocławia w kierunku Poznania i Warszawy. W obszarze wokół wspomnianych punktów, znajduje się zarówno zabudowa wielorodzinna, jak i obszary ogródków działkowych. Dla mieszkańców ruch ten jest uciążliwy z uwagi na dobiegający hałas z samego przejazdu pociągów jak i na sygnały dźwiękowe, używane przez maszynistów, z różnych przyczyn. Niejednokrotnie widać przejeżdżające pociągi używające sygnały dźwiękowe na pieszych przechodzących od punktu Wrocław Popowice WP2 do wiaduktu na skrzyżowaniu z ul. Legnicką, w innych przypadkach widać pracowników tamtejszego posterunku odmachujących na przywitanie z przejeżdżającymi maszynistami, czasami jest to związane z migrującą dziką zwierzyną (np. borsuki, dziki i lisy) od okolic rzeki Odra przez tereny ogródków działkowych. Kolejnym problemem związanym z powyższą infrastrukturą kolejową jest hałas dochodzący z pociągów towarowych i charakterystyczny pusty dźwięk dochodzący z torów, być może świadczący o jego złym stanie technicznym.

Wyżej wymienione czynności - kontrolowanie działań pracowników kolei i stanu technicznego torów na tym obszarze oraz montaż ekranów akustycznych z pewnością rozwiązałyby te problemy - mieszkańcy nie odczuwali by hałasu przejeżdżających pociągów, a dzika zwierzyna nie migrowałaby przez tereny kolejowe, co dodatkowo poprawiłoby bezpieczeństwo przejazdów kolejowych.

Z góry dziękuję za ropatrzenie powyższej petycji.

Oświadczenia:

Korespondencję w tej sprawie proszę kierować do mnie za pomocą środków komunikacji elektronicznej zgodnie z art. 39' ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.).

Podpisy elektroniczne
Dokument został podpisany, aby go zweryfikować
należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu
Data złożenia podpisu: 2023-09-24T11:42:09.328+02:00
Podpis elektroniczny

Warszawa, dnia 22 grudnia 2023 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra
BP-WSiZ.050.10.2023.8.KS

Pan



ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 870), zwaną dalej „ustawą o petycjach” oraz w ślad za pismem z 23 października 2023 r. znak: BP-WSiZ.050.5.2023.5.KS, odpowiadając na pkt 4 i 5 petycji doręczonej do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, 24 września 2023 r. za pomocą środków komunikacji elektronicznej, zwanej dalej „Petycją”, informuję jak poniżej.

UZASADNIENIE

Stan prawny:

Na podstawie 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.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 ustawy o petycjach podmiot rozpatrujący zawiadania o sposobie jej załatwienia wraz z uzasadnieniem w formie pisemnej albo za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

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. 1 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, 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 terminie od 6 do 9 listopada 2023 r. Prezes UTK przeprowadził czynności sprawdzające na terenach wskazanych w Petycji.

Odcinek charakteryzuje się dużym, sięgającym do 100 pociągów na dobę, natężeniem ruchu kolejowego, co sprzyja większej częstotliwości nadawania sygnałów ostrzegawczych. Podczas kontroli nie stwierdzono jednak nadużywania sygnału baczność przez maszynistów.

Sygnalizacja dźwiękowa, wspomniana w Petycji to sygnał Rp1 „Baczność”. Zasady używania tego sygnału zostały uregulowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie sygnalizacji”, a także w wydanej na jego podstawie *Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1* zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Sygnał Rp1 „Baczność” to jeden długi dźwięk nadawany dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazdu kolejowego przez maszynistę z określoną częstotliwością i nasileniem w zależności od okoliczności. Sygnał został tak opracowany, aby był możliwie czytelny dla pracowników kolejowych, ale i dla osób spoza systemu kolejowego. Głośny sygnał

dźwiękowy ma na celu zwrócenie uwagi na wystąpienie sytuacji nietypowej i umożliwienie uniknięcia lub możliwego ograniczenia skutków sytuacji niebezpiecznych. Stąd też częstotliwość nadawania sygnału dźwiękowego jest w dużej mierze uzależniona od warunków miejscowych.

Sygnał nadawany jest przez maszynistę kiedy zauważy on zagrożenie dla bezpieczeństwa lub potencjalne zagrożenie zdarzeniem na przejeździe kolejowo-drogowym albo przejściu oraz w innym miejscu na szlaku. Jest to też ostrzeżenie dla osób przechodzących w miejscach niedozwolonych.

Na nadawanie omawianego sygnału wpływają też okoliczności związane z systemem sygnalizacji kolejowej i wskazaniem sygnałów, tarczami ostrzegawczymi, a także z bieżącą sytuacją na torze (np. w przypadku obecności na czynnych torach pracowników wykonujących roboty torowe). Sygnał nadaje się też w przypadkach usterek urządzeń sygnalizacji.

Szczególną uwagę należy też zwrócić na ograniczoną widoczność, przebywanie na czynnych torach pracowników wykonujących roboty drogowe, osoby przechodzące w miejscach do tego niedozwolonych oraz na użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych spoza systemu kolejowego. Są to sytuacje, w których istnieje zagrożenie dla zdrowia i życia ludzkiego, stąd podanie sygnału dźwiękowego jest obowiązkowe.

Kolejną z okoliczności obowiązkowego nadawania sygnału dźwiękowego jest mijanie się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, a także przed wszystkimi przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami znajdującymi się w drodze przebiegu pociągu wyprawionego na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.

Mimo, że wypadki na przejazdach i przejściach, a także w miejscach gdzie przejście przez tory jest niedozwolone powodują osoby spoza systemu kolejowego, to właśnie od systemu kolejowego wymagane jest podejmowanie działań, które przyczynią się do zmniejszenia ich liczby. Nadawanie sygnału Rp1 „Baczność” jest jednym z działań, które ma obowiązek podjąć maszynista w sytuacji zagrożenia, aby ostrzec o nadjeżdżającym pociągu. Niepodanie przez maszynistę tego sygnału w sytuacji gdy powinien to zrobić jest jednym z czynników, które wskazywane są przez komisje kolejowe jako błąd po stronie systemu kolejowego przy wystąpieniu zdarzenia kolejowego i traktowane jest jako naruszenie przepisów.

Sygnał ostrzegawczy Rp1 „Baczność” nie służy do witania się pracowników, tj. maszynisty i dyżurnego ruchu. To sygnał ostrzegawczy, nadawany przez maszynistę w ściśle określonych okolicznościach (§ 96 rozporządzenia w sprawie sygnalizacji). Sygnalizacja wizualna i dźwiękowa pełni istotną rolę w sterowaniu i prowadzeniu ruchu kolejowego. Skuteczna komunikacja pomiędzy pracownikami kolejowymi stanowi jeden z podstawowych warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów.

Statystyki wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz w miejscach niedozwolonych wskazują na brak możliwości zmniejszenia częstotliwości nadawania sygnałów ostrzegawczych, zwłaszcza w przypadku, gdy maszynista dostrzega zagrożenie na torze (np. migrująca zwierzyna, osoby nieupoważnione, czy konieczność ostrzeżenia pracowników wykonujących prace na torze).

Kontrola na gruncie we wskazanej lokalizacji wykazała także, że stan techniczny podtorza i samego toru nie budzi zastrzeżeń. Linia kolejowa nr 271 przeszła gruntowny remont w latach 2008 - 2022 polegający na wymianie wszystkich podzespołów drogi kolejowej oraz sieci trakcyjnej i dostosowaniu jej do prędkości 160 km/h. Modernizacja odcinka linii wskazanego w Petycji realizowana była w I etapie inwestycji i został on w pełni oddany do użytku w połowie 2014 r. Po modernizacji prędkość szlakowa wskazanego odcinka wynosi początkowo 80 km/h a następnie wzrasta do 120 km/h.

W przypadku linii kolejowej nr 143 wymieniono podsypkę oraz zabudowano nowe szyny i drewniane podkłady. Ze względu na promień łuku prędkość szlakowa wynosi 60 km/h. Wskazany w Petycji hałas dochodzący z pociągów towarowych może być związany z ciężarem przejeżdżających po odcinku linii składów towarowych oraz zastosowaniem żeliwnych wstawek hamulcowych w wagonach towarowych, które wydają charakterystyczny odgłos podczas przejazdu.

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:
Piotr Ziębiński Biuro Prezesa

Osoba modyfikująca informację:
Tomasz Frankowski

Data publikacji : 26.10.2023

Data modyfikacji : 27.12.2023

[Rejestr zmian](#)
