



Znak sprawy: DTK-4.0530.12.2020

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamiam o nieuwzględnieniu złożonej przez Pana petycji z dnia 28 sierpnia 2020 r. (data wpływu do Ministerstwa Infrastruktury – 29 sierpnia 2020 r.), dotyczącej zmiany brzmienia § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 50, z późn. zm.), na podstawie którego zabronione jest przechodzenie i przejeżdżanie przez tory kolejowe w miejscach do tego niewyznaczonych.

UZASADNIENIE

Mając na uwadze fakt, że przedmiotem petycji jest zmiana zasad wstępu na obszar kolejowy, należy przywołać definicję obszaru kolejowego, która zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020, poz. 1043, z późn. zm.) oznacza powierzchnię gruntu określoną działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy. Dodatkowo ustawa o transporcie kolejowym określa podstawowe zasady wstępu na obszar kolejowy. Wstęp na obszar kolejowy zgodnie z art. 5 tej ustawy jest dozwolony tylko w miejscach wyznaczonych przez zarządcę infrastruktury. Z powyższego wynika, że wstęp na obszar kolejowy nie ma charakteru powszechnego. Jest on ograniczony i dotyczy jedynie tych miejsc, które zostały wyznaczone przez zarządcę infrastruktury. Ustawowa zasada zakazu wstępu na teren kolejowy jest konsekwencją uznawania działalności kolejowej za działalność z natury niebezpieczną w każdym czasie i miejscu. Wynika ona w szczególności z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Poza miejscami, wyznaczonymi przez zarządcę infrastruktury wstęp na obszar kolejowy mają osoby posiadające upoważnienie właściwego zarządcy lub właściwego przewoźnika kolejowego oraz osoby uprawnione na podstawie odrębnych przepisów. Zarządca infrastruktury określił również swoje *Zasady wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.(Id-21)*. Według tych zasad osoba uprawniona do wstępu na obszar kolejowy powinna być zapoznana z zagrożeniami występującymi na obszarze kolejowym. Dodatkowo osoba ta przebywając na obszarze kolejowym powinna być wyposażona w środki ochrony indywidualnej. Środki te określone zostały w powszechnie obowiązującym akcie normatywnym jakim jest rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U. z 2003 r. poz.1650, z późn. zm.).

Z uwagi na specyfikę transportu kolejowego oraz powołane wyżej regulacje prawne nie jest możliwe wprowadzenie zmian legislacyjnych, w wyniku których możliwe byłoby przechodzenie przez tory kolejowe w dowolnych, niewyznaczonych miejscach.

niepodlega

POLSKA
STRAŻAK OBEWŁADANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Przeciw postulowanej zmianie przemawia także fakt, że jedną z przyczyn największej liczby zdarzeń kolejowych, leżących poza bezpośrednim wpływem systemu kolejowego, jest udział osób znajdujących się na torach w miejscach niedozwolonych. Wypadki tego rodzaju są kwalifikowane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie *poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym* (Dz. U. poz. 369) do kategorii 34. Takie przejścia przez tory kolejowe stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa. Poza zagrożeniem życia pieszych, przechodzenie przez tory w miejscach niedozwolonych powoduje również trwałe uszkodzenia torowiska. W ubiegłym roku doszło do 142 sytuacji, w których pojazd kolejowych najechał na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach, czyli w miejscach niedozwolonych, co stanowiło 27% wszystkich zarejestrowanych wypadków. Zdarzenia te znacząco wpływają na ogólny bilans ofiar i osób ciężko rannych. W 2019 r. - 58,4% wszystkich osób zabitych i ciężko rannych w wypadkach na liniach kolejowych stanowiły osoby przechodzące przez tory w miejscach niedozwolonych.

Każdy wypadek z udziałem osoby przechodzącej przez tory kolejowe w miejscach niedozwolonych powoduje zakłócenia w funkcjonowaniu systemu kolejowego oraz generuje straty przewoźników kolejowych i ich klientów. W 2019 r. łączny czas opóźnień pociągów pasażerskich i towarowych na liniach kolejowych z powodu wypadków kategorii 34 oraz samobójstw i prób samobójczych wyniósł 120,12 tys. minut, co w przeliczeniu stanowi ponad 83 dni. Czas ten był nieco dłuższy niż w latach poprzednich – w 2017 r. wyniósł 107,39 tys. minut, a w 2018 r. 107,52 tys. minut.

W celu ograniczenia tego typu zdarzeń zarówno zarządca infrastruktury w ramach kampanii „Bezpieczny przejazd”, jak i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w ramach kampanii „Kolejowe ABC”, prowadzą liczne działania edukacyjne. Oprócz działań edukacyjnych, należy także, na obszarze kolejowym skutecznie egzekwować przepisy porządkowe. W tym obszarze działania podejmuje Straż Ochrony Kolei monitorując dzikie przejścia i wystawiając mandaty za przechodzenie w miejscach niedozwolonych. Według danych Komendy Głównej SOK w 2019 r. ogólnopolskimi działaniami „Dzikie przejścia” objęto 44 150 przejść. Funkcjonariusze SOK pouczyli 6 269 osób, natomiast 3 178 osób zostało ukaranych mandatem karnym.

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 podpisany elektronicznie przez:

z up. Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu