



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2.0530.9.2024  
Warszawa, 08 marca 2024

## ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 *ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach* (Dz. U. z 2018 r. poz. 870, z późn. zm.) po rozpatrzeniu petycji z dnia 19 lutego 2024 r. dotyczącej wprowadzenia specjalnego systemu monitoringu lub czujników ruchu w ruchu drogowym i kolejowym, **informuję że przedłożona petycja została rozpatrzona negatywnie.**

W treści niniejszej petycji wskazano, że została ona przedłożona w interesie publicznym w przedmiocie wprowadzenia specjalnego systemu monitoringu lub czujników ruchu w ruchu drogowym w szczególności na autostradach, drogach ekspresowych celem zapobiegania jazdy pod prąd, ruchu pieszych i ruchu cyklistów oraz wprowadzenia specjalnego systemu monitoringu lub czujników ruchu w ruchu kolejowym (jazdy pod prąd, pieszych, zwierząt).

Odnosząc się do postulatu wprowadzenia specjalnego systemu monitoringu lub czujników ruchu w ruchu drogowym w szczególności na autostradach i drogach ekspresowych należy wskazać, iż przepisy *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 oraz z 2020 r. poz. 862) w załączniku nr 4 określają szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach.

Decyzję o zastosowaniu w organizacji ruchu konkretnych rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego podejmuje organ zarządzający ruchem na drodze. Organy zarządzające ruchem na drogach określa art. 10 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, zgodnie z którym na drogach krajowych (w tym również autostradach, drogach ekspresowych) zarządza ruchem Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Wskazana powyżej regulacja prawna daje właściwym organom zarządzającym ruchem na drodze szerokie możliwości w zakresie dostosowania organizacji ruchu do potrzeb wynikających z charakterystyki ruchu (natężenia ruchu, rodzaju pojazdów uczestniczących w ruchu, itp.). Organ zarządzający ruchem na drodze na podstawie przepisów § 6 ust. 1 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. z 2017 r. poz. 784) zatwierdza organizację ruchu, akceptując tym samym rodzaj zastosowanych w organizacji ruchu - urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Mając na względzie powyższe, jeżeli istnieje uzasadniona potrzeba zmiany organizacji ruchu na drodze to stosowny wniosek należy złożyć do właściwego organu zarządzającego ruchem na drodze.

Odnosząc się do kwestii wprowadzenia specjalnego systemu monitoringu lub czujników ruchu w ruchu kolejowym (jazdy pod prąd, pieszych, zwierząt) wskazuję, że zgodnie z *rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji* (Dz. U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.) na szlaku dwutorowym pociągi powinny kursować po torze prawym - patrząc w kierunku jazdy (kierunek zasadniczy), niemniej możliwe są odstępstwa od tej zasady np. w przypadku zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym. Na szlakach wielotorowych zasadniczy kierunek ruchu po każdym torze jest ustalany przez zarządcę infrastruktury w regulaminie technicznym. Istnieją również szlaki jednotorowe, na których może być prowadzony ruch dwukierunkowy. Dyżurny ruchu lub inny uprawniony pracownik posterunku zapowiadawczego może wyprawić lub przepuścić pociąg na tor szlakowy z ruchem jednokierunkowym lub dwukierunkowym jeżeli ustali, że ten tor lub najbliższy

odstęp tego toru jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy, a w przypadku ruchu dwukierunkowego również gdy nastąpiło wymagane porozumienie wykluczające jazdę po tym torze pociągu z przeciwnego kierunku. A zatem w ruchu kolejowym, co do zasady, nie istnieje pojęcie „jazdy pod prąd”.

Odnosząc się do kwestii przebywania pieszych na torowisku, to należy zauważyć, że zgodnie z § 2 pkt 1 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 kwietnia 2021 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych* (Dz. U. z 2021 r. poz. 723) osobom nieuprawnionym zabrania się m.in. wstępu na torowiska, nasypy, wiadukty, mosty i rampy oraz przebywania na nich, wstępu do wykopów i tuneli kolejowych oraz przebywania w nich oraz przechodzenia i przejeżdżania przez tory kolejowe w miejscach do tego niewyznaczonych. Ponadto warto w tym miejscu zaznaczyć, że droga hamowania pociągu dla prędkości  $V \leq 160$  km/h wynosi 1300 m, a zatem w większości sytuacji nie ma możliwości nagłego zatrzymania pociągu, ze względu na jego masę, przed człowiekiem który nielegalnie wtargnął/przebywa na torowisku lub przed przeszkodą.

Jednocześnie informuję, że w przypadkach uzasadnionych warunkami miejscowymi możliwa jest zabudowa przy liniach kolejowych urządzeń ochrony zwierząt. Podstawową funkcją tych urządzeń jest przeciwdziałanie migracji dużych ssaków przez tory kolejowe bezpośrednio przed przejazdem pociągu. Tym samym urządzenia te pozwalają na ograniczenie do minimum strat w populacji tych zwierząt spowodowanych zderzeniem z pociągiem, przy jednoczesnym braku ograniczeń w swobodnym przemieszczaniu się. Działanie tych urządzeń polega na emisji naturalnych dźwięków istniejących w przyrodzie, które stanowią zrozumiał dla zwierząt przekaz informacji o bezpośrednim zagrożeniu życia, zakończony przejazdem pociągu. Ponadto w ramach zadań inwestycyjnych, zarządcy infrastruktury, budują bezkolizyjne przejścia dla małych i dużych zwierząt.

Mając na względzie powyższe, w aktualnym stanie prawnym nie wydaje się zasadne wprowadzenia specjalnego systemu monitoringu lub czujników ruchu w ruchu drogowym

i kolejnym. Niezależnie od powyższego, resort infrastruktury wyraża podziękowanie za wszystkie spostrzeżenia podnoszone w treści przesłanej petycji.

#### **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,*  
*z upoważnienia* Ministra Infrastruktury  
Renata Rychter  
Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego  
Dokument podpisany elektronicznie.

### **Informacja na temat przetwarzania danych osobowych**

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest *minister właściwy do spraw transportu* z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2018 r. poz. 2096, z późn. zm.);
- 3) podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Panią/Pana zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiada Pani/Pan prawo do:
  - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
  - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
  - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
  - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pani/Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pani/Pana dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2019 r. poz. 553, z późn. zm.), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pani/Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.