



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.0530.9.2024
Warszawa, 26 czerwca 2024 r.

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), po rozpatrzeniu petycji z dnia 18 maja 2024 r., dotyczącej opracowania wytycznych bezpieczeństwa w przypadku awarii przejazdu kolejowego lub tramwajowego oraz w przypadku awarii sygnalizacji na skrzyżowaniu, informuję, że przedłożona petycja została rozpatrzona negatywnie.

UZASADNIENIE

W kwestii sposobu zabezpieczania przejazdów kolejowo-drogowych w przypadku awarii systemów przejazdowych, na wstępie należy zaznaczyć, że zgodnie z rozporządzeniem 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, z późn. zm.), dalej „rozporządzenie przejazdowe”, przejazdy kolejowo-drogowe kategorii A, to przejazdy, na których ruch drogowy kierowany jest przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego lub przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w roгатki zamykające całą szerokość jezdni oraz sygnalizatory drogowe. Przejazdy kolejowo-drogowe kategorii B są przejazdami, na których ruch drogowy kierowany jest przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, które są wyposażone w sygnalizatory drogowe i roгатki zamykające ruch drogowy w kierunku wjazdu na przejazd lub wjazd na przejazd i zjazd z przejazdu. Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych jedynie w sygnalizatory drogowe.

Załącznik nr 4 do rozporządzenia przejazdowego zawiera szczegółowe warunki użytkowania przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w sytuacjach, gdy urządzenia zabezpieczenia ruchu nie działają lub gdy brak jest pracownika obsługującego przejazd lub przejście.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu i gdy zarządca kolei ma możliwość zapewnienia pracownika uprawnionego do prowadzenia ruchu na tym przejeździe, niezwłocznie zapewnia kierowanie ruchem drogowym na tym przejeździe przez uprawnionego pracownika i doraźnie oznakowuje ten przejazd od strony drogi znakiem B-32b „roгатka uszkodzona” lub B-32c „sygnalizacja uszkodzona”. W analogicznej sytuacji dla przejazdu kategorii A, ale

w przypadku braku możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem na przejeździe, a także na przejazdach kategorii B i C, zarządca kolei jest zobowiązany do niezwłocznego oznakowania przejazdu kolejowo-drogowego znakiem B-20 „stop”, a pod tym znakiem umieszcza tablicę z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”. Jednocześnie należy zaważyć, że takie rozwiązania stosują się także na przejazdach kategorii A w przypadku braku dróżnika przejazdowego.

Gdy na przejeździe kolejowo-drogowym dłużej niż 7 dni brak jest dróżnika przejazdowego (kategoria A) lub nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu (kategoria B i C), zarządca kolei bez zbędnej zwłoki występuje do zarządcy drogi o zmianę znaku drogowego A-9 „przejazd kolejowy z zaporami” na znak A-10 „przejazd kolejowy bez zapór (przejazdy kategorii A i B), umieszczenie przed przejazdem znaku B-20 „stop”, a w uzasadnionych przypadkach o umieszczenie znaku drogowego A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką T-14d wskazującą przejazd, na którym warunki powodują szczególne niebezpieczeństwo powstawania wypadków. Zarządca kolei zobowiązany jest wówczas do demontażu drągów rogatek na przejazdach kategorii A i B oraz umieszcza znak G-3/G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem jednotorowym/wielotorowym”, a na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C umieszcza tablice informacyjne „sygnalizacja uszkodzona”. Ponadto zarządca kolei określa maksymalną prędkość pociągów przed przejazdem kolejowo-drogowym zgodnie z warunkami widoczności mierzonymi z odległości 5 m od skrajnej szyny, zgodnie z częścią B załącznika nr 3 do rozporządzenia przejazdowego. Przy czym prędkość pociągów powyżej 20 km/h dopuszczalna jest na przejazdach, na których droga przecina nie więcej niż dwa tory kolejowe, a iloczyn ruchu nie przekracza 60 000. Na przejazdach, na których brak jest dróżnika przejazdowego lub nie działają systemy zabezpieczenia ruchu powyżej 7 dni, zarządca kolei zarządza wielokrotne podawanie sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność”. Zarządca kolei w uzgodnieniu z zarządcą drogi ustala termin przywrócenia obsługi lub naprawy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe nie dłuższy niż 3 miesiące od wystąpienia braku dróżnika przejazdowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kategorii B i C.

Dodatkowo, gdy przez okres dłuższy niż 7 dni brak jest dróżnika przejazdowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, zarządca kolei informuje właściwego terenowo komendanta Policji oraz właściwego zarządcę drogi o zmianach sposobu istniejącego zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego i o ewentualnych utrudnieniach.

Odnosząc się do pozostałych przypadków awarii w ruchu drogowym, wskazanych w petycji, należy mieć na uwadze, że zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.), dalej „PoRD”, uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe. Polecenia i sygnały dawane przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli mają pierwszeństwo przed sygnałami świetlnymi i znakami drogowymi.

Polecenia lub sygnały, zgodnie z art. 6 ust 1 PoRD, może dawać uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze m.in.: policjant, żołnierz oraz pracownik kolejowy na przejeździe kolejowym.

Jednocześnie informuje się, iż procedury związane z wprowadzeniem tymczasowych ograniczeń lub zakazów ruchu m.in. w nagłym przypadku awarii urządzenia w pasie drogowym lub awarii sygnalizacji świetlnej opisane są w § 10 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). Zgodnie z nim tymczasowe ograniczenia lub zakazy ruchu mogą wprowadzić:

- 1) Policja, Żandarmeria Wojskowa lub wojskowe organy porządkowe – w przypadku zdarzeń, w wyniku których może nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, życia lub zdrowia osób lub możliwość wystąpienia szkód materialnych w znacznym rozmiarze,
- 2) zarząd drogi lub właściwe służby – w nagłym przypadku awarii urządzenia w pasie drogowym lub w jego pobliżu, w wyniku której nastąpiło zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub możliwość wystąpienia szkód materialnych.

Natomiast wprowadzając tymczasowe ograniczenia lub zakazy, powyższe organy i podmioty, wyznaczają niezbędne objazdy i bezzwłocznie powiadamiają o tym właściwy organ zarządzający ruchem oraz właściwy zarząd drogi, który niezwłocznie dokumentuje zmienioną organizację ruchu, określając przewidywany termin przywrócenia stanu pierwotnego, i przedstawia właściwemu organowi zarządzającemu ruchem. Następnie organ zarządzający ruchem może:

- 1) przyjąć przedstawioną organizację ruchu,
- 2) zażądać wprowadzenia zmian lub usunięcia wprowadzonej organizacji ruchu,
- 3) wyznaczyć termin przywrócenia pierwotnej organizacji ruchu.

Dodatkowo, zgodnie z § 10 ust. 4 ww rozporządzenia, sygnalizacja świetlna może być sterowana ręcznie przez:

- 1) Policję, Żandarmerię Wojskową lub wojskowe organy porządkowe – w przypadku awarii sygnalizacji świetlnej, występowania zatorów na drodze lub konieczności zabezpieczenia przejazdu kolumny pojazdów uprzywilejowanych,
- 2) zarząd drogi lub upoważnioną przez niego jednostkę – w przypadku awarii sygnalizacji świetlnej lub konieczności konserwacji sygnalizatorów.

Z uwagi na powyższe, w opinii Ministerstwa Infrastruktury nie ma konieczności wprowadzania dodatkowych obostrzeń, w tym również wskazanych w petycji, w celu zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, tramwajowych oraz skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną w przypadku awarii systemów przejazdowych, braku dróżnika przejazdowego lub awarii sygnalizacji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Dokument podpisany elektronicznie

Z up. Ministra Infrastruktury

Grzegorz Kuczaj

Zastępca Dyrektora

Departamentu Dróg Publicznych

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 Infrastruktury 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 2024 r. poz. 572);
- 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 2020 r. poz. 164), 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.