



Znak pisma: DTK-4.0530.5.2023.JL.1

Warszawa, 10 lipca 2023

## ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury, działając na podstawie art. 13 ust. 1 oraz art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że petycja z dnia 30 kwietnia 2023 r. dotycząca poprawy bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym, nie może zostać uwzględniona.

### UZASADNIENIE

Zaproponowane rozwiązanie w zakresie:

- 1) *montażu fotoradarów ruchu kolejowego i tramwajowego celem wyeliminowania łamania praw przez maszynistów/motorniczych*

dotyczy obszaru bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2023 r. poz. 602 z późn. zm.) oraz wydane na jej podstawie rozporządzenie 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.) określają ściśle wymagania w zakresie bezpieczeństwa na kolei oraz zasady prowadzenia ruchu kolejowego. Przepisy te odnoszą się również do wprowadzanych w Polsce rozwiązań technicznych, w tym do Europejskiego Systemu Sterowania Pociągiem (ERTMS/ETCS), który jest systemem odpowiedzialnym za nadzór nad pracą maszynisty, a tym samym za jazdę pociągu.

System ERTMS/ETCS składa się z urządzeń pokładowych (zainstalowanych na pojeździe kolejowym) i urządzeń przytorowych (zainstalowanych na infrastrukturze). Urządzenia przytorowe dostarczają informacji o zezwoleniu na jazdę (dopuszczalnej prędkości i dystansie), na tej podstawie urządzenia pokładowe określają maksymalną prędkość i nadzorują ją, w razie potrzeby hamując. ERTMS/ETCS jest więc systemem umożliwiającym kontrolę prowadzenia pociągu przez maszynistę i w przypadku przekroczenia prędkości reaguje on hamowaniem pociągu.

Wdrożenie systemu ERTMS/ETCS podnosi poziom bezpieczeństwa na polskiej kolei dzięki stałemu nadzorowi nad pracą maszynisty.

Jednocześnie informuję, że w Unii Europejskiej dąży się do interoperacyjności kolei. Z tego też powodu polska kolej stosuje się rozwiązania, które są wdrażane w krajach Wspólnoty Europejskiej. Na chwilę obecną na kolejach europejskich nie mają zastosowania fotoradary.

W związku z powyższym propozycja zawarta w pkt 1 petycji z 30 kwietnia 2023 r. nie została uwzględniona w ramach działań z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

- 2) *montażu specjalnych murków w przypadku gdy równoległe do torów kolejowych jest położona ulica z sygnalizacją świetlną by maszynista nie pomylił sygnalizatora ulicznego, a kierujący samochodem z sygnalizatorem kolejowym, bo niestety przemęczony mózg może robić figle, które mogą skończyć się tragicznie,*

nie ma zastosowania w kolejnictwie.

W ocenie resortu kwestia pomylenia się maszynisty i nie rozróżnienia semafora kolejowego od sygnalizatora ulicznego wydaje się raczej niemożliwa, tym bardziej, że przepisy § 21 ust. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji nakładają na maszynistów wymóg znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych, na których prowadzą pociągi.

Każdy maszynista posiada specjalne przeszkolenie związane z zapoznaniem się z warunkami techniczno-eksploatacyjnymi danego szlaku linii kolejowej na którym prowadzi pociąg. W ramach tego szkolenia maszynista poznaje m.in. usytuowanie sygnalizatorów na danej linii kolejowej.

Ponadto zainstalowane na liniach kolejowych sygnalizatory muszą być odpowiednio zbudowane, oznakowane i usytuowane, tak aby były widoczne dla maszynisty. Wymagania dotyczące sygnalizatorów określił zarządca infrastruktury - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w instrukcji le-117 "Wymagania techniczne dla sygnalizatorów stosowanych na liniach kolejowych oraz ich konstrukcji wsporczych" oraz instrukcji le-4 (WTB-E10) „Wytycznych technicznych budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym”.

Sygnalizacja kolejowa przewiduje również zastosowanie na liniach kolejowych tarcz ostrzegawczych służących do informowania maszynisty o sygnale wyświetlanym na semaforze do którego się zbliża i umożliwia dostosowanie prędkości, tak by w przypadku nakazu zatrzymania bądź ograniczenia prędkości, można było to wykonać, przed minięciem semafora.

W związku z powyższym propozycja zawarta w pkt 2 petycji z 30 kwietnia 2023 r. nie ma zastosowania w ramach działań z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

- 3) *mandatów dla maszynistów i motorniczych za przejazd na czerwonym i przekroczenie prędkości byli by uprawnieni funkcjonariusze Policji i Straży Ochrony Kolei,*

nie ma zastosowania.

Na chwilę obecną w Polsce nie stosuje się mandatów wydawanych przez Policję i Straż Ochrony Kolei za przekroczenie prędkości przez maszynistę na kolei.

Nadzór nad prawidłową pracą maszynisty sprawuje pracodawca czyli przewoźnik kolejowy u którego jest zatrudniony maszynista oraz Krajowa Władza Bezpieczeństwa, którą stanowi w Polsce Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w ramach swoich uprawnień.

Kwesta ta została uregulowana wyraźnie w art. 13 ust 1a pkt 7), art. 17 ust 1.ba, art. 17a ust 1 ustawy o transporcie kolejowym. Podkreślić należy, że zapisy ustawy są zbieżne co do zasady z zaimplementowaną do naszego porządku prawnego dyrektywą w sprawie

bezpieczeństwa kolei (obecnie Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei).

W ramach posiadanego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem przewoźnicy kolejowi podejmują liczne działania kontrolne polegające w szczególności na przeprowadzaniu podczas prowadzenia pociągu przez maszynistę jazd kontrolno-instruktażowych, czy też na bieżącym dokonywaniu kontroli taśm prędkościomierzy. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowego wykonywania obowiązków przez maszynistę (np. takich jak przekroczenie dozwolonej prędkości) pracodawca wyciąga odpowiednio do przewinienia konsekwencje służbowe w stosunku do pracownika.

W związku z powyższym propozycja zawarta w pkt 3 petycji z 30 kwietnia 2023 r. nie została uwzględniona.

### **POUCZENIE**

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

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z up. Ministra Infrastruktury

Rafał Weber

Sekretarz Stanu