

Zielona Góra, dnia 9 listopada 2022 r.

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
e-mail: skargi.wnioski@mi.gov.pl

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
i Autostrad
ul. Wronia 53
00 - 874 Warszawa
e-mail: kontakt@gddkia.gov.pl

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa-Praga
e-mail: sekretariat.iif@plk-sa.pl
sekretariat.itie@plk-sa.pl
sekretariat.iif@plk-sa.pl

P E T Y C J A

Na podstawie art. 2 ust. 1, ust. 2 pkt 1 oraz ust. 3 in principio ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 870), wnoszę – by w ramach ograniczeń w zużyciu energii elektrycznej

- 1) zaprzestać oświetlania w nocy budynków Ministerstwa Infrastruktury, budynków GDDKiA oraz budynków innych instytucji nadzorowanych przez Ministra Infrastruktury (np. budynków PKP-PLK etc.);
- 2) zaprzestać oświetlania w nocy skrzyżowań oraz innych punktów węzłowych na autostradach, drogach ekspresowych oraz innych drogach zarządzanych przez GDDKiA. Ponadto ograniczyć oświetlenie bocznic kolejowych wyłącznie do tych torowisk na których w danym dniu są podstawione składy kolejowe np. oczekujące na zgodę na wjazd na właściwy szlak kolejowy, bądź odstawione wagony np. oczekujące na załadunek lub odstawione tam po zakończeniu kursu danego pociągu.

Wnoszę o przesłanie odpowiedzi na ww. petycję na następujący adres poczty elektronicznej:

U Z A S A D N I E N I E

Wybuch wojny na Ukrainie oraz związany z nim kryzys na rynku paliwowo-energetycznym wymusił zmiany w zakresie dystrybucji ww. źródeł energii.

W ich ramach – co jest szczególnie widoczne w krajach Europy Zachodniej – rozpoczęto proces ograniczania zużycia gazu, energii elektrycznej oraz innych źródeł energii. Również Polska będąca krajem w niemiejszym stopniu dotkniętym sygnalizowanym wyżej kryzysem rozpoczęła przygotowania służące ograniczeniu zużycia ww. zasobów energetycznych.

W ramach powyższych działań proponuję zaprzestanie oświetlania budynków należących do urzędu obsługującego Ministra Infrastruktury oraz budynków instytucji należących do aparatu administracji publicznej bądź w inny sposób nadzorowanych przez Ministra Infrastruktury – m.in. GDDKiA, PKP-PLK itp.

Ad. 1)

Oświetlanie budynków służy wyeksponowaniu ich fasady nocą, co ma znaczenie wyłącznie kosmetyczne, względnie – jeżeli dany budynek przedstawia wartość historyczną – również względy turystyczne (możliwość dostrzeżenia detali na fasadzie etc.). W żadnym wypadku jednak nie służy to poprawie bezpieczeństwa danego obiektu. Co więcej działalność ta nie jest w jakikolwiek sposób związana z realizacją przez Ministra Infrastruktury jego kompetencji, jako naczelnego organu administracji publicznej. Tym samym rezygnacja z tejże aktywności nie tylko wpłynie na sposób procedowania ministra ale też nie wymaga jakiegokolwiek zmiany przepisów prawnych – co najwyżej wydania odpowiedniego zarządzenia w postulowanym przedmiocie.

Ad. 2)

Analogiczne wniosku nasuwają się wobec oświetlania skrzyżowań, wjazdów i zjazdów z dróg krajowych, dróg ekspresowych i autostrad, a także bocznic kolejowych. Również w tym wypadku brak jest przepisu prawnego wprost nakazującego oświetlenie tego rodzaju obiektów infrastrukturalnych. Co prawda – szczególnie w wypadku skrzyżowań oraz wjazdów i zjazdów z dróg szybkiego ruchu – nocne oświetlenie tychże miejsc ma na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa to jednak – i co należy podkreślić – nie jest w stanie wyeliminować wypadków.

W powyższym kontekście zasadnym jest wskazać, że zaprzestanie oświetlenia skrzyżowań wjazdów oraz zjazdów z dróg krajowych, ekspresowych i autostrad paradoksalnie może przyczynić się do wzrostu bezpieczeństwa na tych drogach. Z dużym odcieniem, że istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo, że wraz z zaprzestaniem oświetlania ww. obiektów infrastruktury drogowej – paradoksalnie – poprawi się bezpieczeństwo na tych drogach. Kierujący pojazdami będą bowiem zmuszeni zmniejszyć prędkość jazdy zarówno w momencie włączania się do ruchu jak i wyłączania się do ruchu. Innymi słowy osiągnięty zostanie efekt wzmożenia czujności uczestników ruchu oraz zmniejszenia prędkości jazdy. Ten sam efekt jaki uzyskano – początkowo w Europie Zachodniej, później również w kilku największych miastach Polski – gdzie w ramach eksperymentu na wybranych „dużych” skrzyżowaniach bądź to zlikwidowano sygnalizację świetlną bądź to wprowadzono zmianę organizacji ruchu wyrażającą się w likwidacji pierwszeństwa przejazdu (równorzędność dróg). Efektem była zmiana przyzwyczajzeń kierowców, którzy zbliżając się do skrzyżowania zmniejszali prędkość oraz zwiększali czujność w zakresie konieczności ustąpienia pierwszeństwa. Ostatecznie pozytywnie wpłynęło to na zmniejszenie liczby wypadków oraz kolizji w tychże miejscach a także in genere zwiększyło bezpieczeństwo na tychże drogach.

W wypadku oświetlenia bocznic kolejowych jedyną okolicznością uzasadniającą tą czynność jest chęć zabezpieczenia składów stojących na tychże bocznicach. A contrario w sytuacji braku na bocznicach pociągów lub wagonów nie ma najmniejszych powodów aby oświetlać tenże obszar. Warto dodać, że rezygnacja z tychże działań pozwoli wyeliminować przebywanie osób postronnych na bocznicach – np. przekraczających bocznicę w celu skrócenia drogi etc. Osoby takie zostaną w naturalny sposób zniechęcone przekraczaniem bocznic z uwagi na brak oświetlenia tychże miejsc. Również ewentualna kradzież torów bądź innych elementów infrastruktury kolejowej stanie się dzięki temu trudniejsza, gdyż będzie wymagała od złodziei własnych źródeł światła, które to będą widoczne w dużej odległości od miejsca kradzieży, a ich nagłe wystąpienie będą przykuwać uwagę pracowników Straży Ochrony Kolei, co też umożliwi szybsze interwencje w tych miejscach.

Z tych również względów wnoszę jak na wstępie.

z poważaniem,

