

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/urząd/petycje/20371,Petycja-z-dnia-5-lipca-2023-r-aktualizacja-5102023-r.html>
29.04.2024, 09:02

Petycja z dnia 5 lipca 2023 r. (aktualizacja 5.10.2023 r.)

Autor petycji nie wyraził zgody na publikację danych osobowych na odwzorowanej treści petycji lub jego odwzorowania cyfrowego (zdjęcie, skan) w serwisie internetowym organu lub na stronie internetowej BIP.

✂--✂

✂--✂

✂--✂

✂--✂

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
ALEJE JEROZOLIMSKIE 134
02-305 WARSZAWA

PROŚBA

W imieniu mieszkańców niżej wymienionych ulic oraz w swoim zwracam się do Państwa z prośbą o rozważenie sposobu (lub miejsca) ostrzegania sygnalizacją dźwiękową przed przejazdami kolejowymi w rejonie ulic Słowackiego, Zagórowskiej, Pyzderskiej i okolicznych ulic w miejscowości Słupca. Informuję

Państwa, że mimo postawionych banerów dźwiękoszczelnych obecna sytuacja dla mieszkańców wyżej wymienionych ulic stała się nie do zniesienia.

Sygnaly dźwiękowe (nazwałbym syreny) zwiastujące przejazd pociągów bardzo uprzykszają nam codzienne życie - szczególnie w godzinach nocnych i wczesnoporannych. Często daje się zauważyć, że niektórzy z maszynistów nadużywają go- gdyż sygnaly są bardzo głośne i długotrwałe(być może to tylko ich bezmyślność). Sądzymy że poziom hałasu w tych przypadkach przekracza znacznie dopuszczalne normy dla środowiska.

Z tychże powodów ludzie w tych okolicach są niewyspani i znerwicowani. Czy chcielibyście Państwo być w naszej sytuacji?

Pragnę nadmienić że ja mjr mgr inż. pil. rezerwy po 35 latach służby w Siłach Powietrznych

przeniosłem się z hałaśliwej Bydgoszczy w poszukiwaniu ciszy i spokoju do miasta Słupca aby spędzić tutaj spokojne dni emeryta. Chciałm też nadmienić, że nie jestem tutaj jedynym emerytem- w okolicach tych żyją starsi ludzie ich dzieci i wnuki w wieku szkolnym i przedszkolnym. Czy potraficie Państwo wyobrazić sobie dzieci w szkole które obudziły 0 5 rano przejeżdżające pociągi?

Mając na uwadze Państwa przepisy ,nasze racje oraz bolączki i prolemy bardzo prosimy o spotkanie z kompetentną osobą, która wspólnie z mieszkańcami mogłaby znaleźć rozwiązanie w powyższej sprawie.

Być może (prawdopodobnie) przesunięcie znaku (punktu) informacyjnego dla maszynistów o sygnalizacji przejazdu w znacznym stopniu poprawiłyby naszą sytuację a w konsekwencji rozwiązałyby nasz "wspólny problem"

Nie jest to dla nas Macha sprawa dlatego bardzo prosimy o zrozumienie i poważne potraktowanie naszej prośby.

Pismo wykonano w 2 jednakowych egzemplarzach

Do wiadomości Burmistrz Miasta Słupcy

Z wyrazami szacunku

✂--✂ w imieniu mieszkańców

Petycja w sprawie zaprzestania uruchamiania sygnały dźwiękowe przed przejazdem kolejowym w Słupcy (ulica Pyzderska) Mieszkańcy ulicy Słowackiego zwracają się o zaprzestanie trąbienia przed przejazdem kolejowym w Słupcy z uwagi na uciążliwy hałas. Niezależnie od pory dnia i nocy większość lokomotyw uruchamia sygnały dźwiękowe przed przejazdem kolejowym, często podrywając ze snu w nawet środku nocy lokatorów domów usytuowanych w sąsiedztwie torowiska. Nadgorliwi maszyniści potrafią włączyć klakson nawet o drugiej w nocy co powoduje budzenie się dzieci. Jesteśmy rodzicami dzieci w wieku 5 i 8 lat.

Nam same pociągi nie przeszkadzają, bo budując się w tej okolicy wiedzieliśmy, że będziemy sąsiadowali z koleją. Tylko ten hałas klaksonów. To naprawdę jest nieznośne.

Ustawienie ekranów akustycznych, które nie spełniają swojej roli, ponieważ są zbyt niskie. Dach lokomotywy wraz klaksonem jest ponad ekranem, co powoduje, że ten ekran jest zupełnie bezużyteczny, bo nie wchłania i nie blokuje rozprzestrzeniania się dźwięku.

✂--✂ ✂--✂

Warszawa, dnia 04 października 2023 r .



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra
BP-WSiZ.050.5.2023.9.KS

Pan



ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Na podstawie art. 13 ust. 1 i art. 15 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 870), zwanej dalej „ustawą o petycjach”, w związku z Pana petycją wniesioną 5 lipca 2023 r. w imieniu mieszkańców Słupcy, dotyczącą *sygnalizacji dźwiękowej przed przejazdami kolejowymi w rejonie ulic Słowackiego, Zagórowskiej, Pyzderskiej i okolicznych ulic w miejscowości Słupca*, informuję, że nie została ona uwzględniona.

UZASADNIENIE

Stan prawny:

Zgodnie z art. 2 ust. 3 ustawy o petycjach przedmiotem petycji może być żądanie, w szczególności, zmiany przepisów prawa, podjęcia rozstrzygnięcia lub innego działania w sprawie dotyczącej podmiotu wnoszącego petycję, życia zbiorowego lub wartości wymagających szczególnej ochrony w imię dobra wspólnego, mieszczących się w zakresie zadań i kompetencji adresata petycji. Oznacza to w szczególności, że podmiotem właściwym do rozpatrzenia petycji jest jedynie taki organ władzy publicznej, organizacja lub instytucja społeczna, który jest właściwy do zadośćuczynienia żądaniu zawartemu w takim wystąpieniu.

Petycja stanowi takie wystąpienie, które zawiera żądanie podjęcia przez organ władzy publicznej określonego co do treści i formy prawnej działania, które mieści się w zakresie zadań i kompetencji adresata. Przywołany wyżej przepis wyraźnie różnicuje prawny charakter żądanych w petycji działań, mówiąc o zmianie przepisów prawa, rozstrzygnięciu i innym działaniu, jak również dokonuje charakterystyki celów, których osiągnięciu służy wniesienie petycji, określając przedmiot sprawy, której postulowane działanie może dotyczyć. W konsekwencji podmiot wnoszący petycję musi w niej wskazać zarówno cel, jaki organ powinien

osiągnąć w swojej działalności, jak i prawną formę działania, której zastosowanie – w jego ocenie – ma prowadzić do realizacji zawartego w petycji postulatu (S. Gajewski, A. Jakubowski, Petycje, skargi i wnioski. Dział VIII Kodeksu postępowania administracyjnego. Ustawa o petycjach. Komentarz, Wyd. 1, Warszawa 2015, s.165).

Zgodnie z art. 13 ust. 1 ustawy o petycjach podmiot rozpatrujący petycję zawiadamia o sposobie jej załatwienia wraz z uzasadnieniem w formie pisemnej albo za pomocą środków komunikacji elektronicznej. Oznacza to, że właściwy podmiot rozpatrujący petycję musi poinformować o tym, dlaczego uznał petycję za zasługującą na uwzględnienie lub na odmowę uwzględnienia w całości lub w części.

Stosownie do treści art. 15 ustawy o petycjach, w zakresie nieuregulowanym w ustawie do petycji stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

(Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.) *Centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach:*

1. *regulacji transportu kolejowego,*
2. *licencjonowania transportu kolejowego,*
3. *nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych,*
4. *bezpieczeństwa ruchu kolejowego,*
5. *interoperacyjności i spójności technicznej transportu kolejowego,*
6. *licencji i świadectw maszynistów - jest Prezes UTK.*

Stan faktyczny:

W niniejszej sprawie, 5 lipca 2023 r. do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” wpłynęła Pana petycja w imieniu mieszkańców Słupcy o następującej treści:

W imieniu mieszkańców niżej wymienionych ulic oraz w swoim zwracam się do Państwa z prośbą o rozważenie sposobu (lub miejsca) ostrzegania sygnalizacją dźwiękową przed przejazdami kolejowymi w rejonie ulic Słowackiego, Zagórowskiej, Pyzderskiej i okolicznych ulic w miejscowości Słupca.

Informuję Państwa, że mimo postawionych banerów dźwiękoszczelnych obecna sytuacja dla mieszkańców wyżej wymienionych ulic stała się nie do zniesienia.

Sygnaly dźwiękowe (nazwałbym syreny) zwiastujące przejazd pociągów bardzo uprzykrzają nam codzienne życie - szczególnie w godzinach nocnych i wczesno-porannych. Często daje się zauważyć, że niektórzy z maszynistów nadużywają go - gdyż sygnaly są bardzo głośne i długotrwałe (być może to tylko ich bezmyślność). Sądzymy że poziom hałasu w tych przypadkach przekracza znacznie dopuszczalne normy dla środowiska.

Z tychże powodów ludzie w tych okolicach są niewyspani i znerwicowani. Czy chcielibyście Państwo być w naszej sytuacji?

Pragnę nadmienić że ja mjr mgr inż. pil. rezerwy po 35 latach służby w Siłach Powietrznych przeniosłem się z hałaśliwej Bydgoszczy w poszukiwaniu ciszy i spokoju do miasta Słupca aby spędzić tutaj spokojne dni emeryta. Chciałbym też nadmienić, że nie jestem tutaj jedynym emerytem- w okolicach tych żyją starsi ludzie ich dzieci i wnuki w wieku szkolnym i przedszkolnym. Czy potrafiacie Państwo wyobrazić sobie dzieci w szkole które obudziły o 5 rano przejeżdżające pociągi?

Mając na uwadze Państwa przepisy, nasze racje oraz bolączki i problemy bardzo prosimy o spotkanie z kompetentną osobą, która wspólnie z mieszkańcami mogłaby znaleźć rozwiązanie w powyższej sprawie.

Być może (prawdopodobnie) przesunięcie znaku (punktu) informacyjnego dla maszynistów o sygnalizacji przejazdu w znacznym stopniu poprawiłyby naszą sytuację a w konsekwencji rozwiązałyby nasz "wspólny problem"

Nie jest to dla nas błaha sprawa dlatego bardzo prosimy o zrozumienie i poważne potraktowanie naszej prośby, zwana dalej „Petycją”.

Uzasadnienie:

*Sygnalizacja dźwiękowa, wspomniana w Petycji to sygnał Rp1 „Baczność”. Zasady używania tego sygnału zostały uregulowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie sygnalizacji”, a także w wydanej na podstawie tego rozporządzenia *Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1* zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*

Sygnał Rp1 „Baczność” jest to jeden długi dźwięk nadawany dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym pojazdu kolejowego przez maszynistę z określoną częstotliwością i nasileniem w zależności od okoliczności. Może on być również nadawany w każdej sytuacji, w której

maszynista zauważy zagrożenie dla bezpieczeństwa lub potencjalne zagrożenie zdarzeniem na przejeździe kolejowo-drogowym albo przejściu oraz w innym miejscu na szlaku. Są to w szczególności sytuacje nieodpowiedniego zachowania użytkownika przejazdu kolejowo-drogowego: kierowców pojazdów drogowych, pieszych (np. poprzez objeżdżanie przez kierowców opuszczonych rogatki, wjeżdżanie na przejazdy tuż przed nadjeżdżający pociąg, czy też nieodpowiedzialne zachowania osób w pobliżu czynnych torów kolejowych). Co ważne, jest to też ostrzeżenie dla osób przechodzących w miejscach niedozwolonych poza przejazdami i przejściami kolejowo-drogowymi. Nadawanie sygnału jest także zasadne w przypadku ograniczonej widoczności, a także usterek urządzeń sygnalizacji na przejeździe.

Na nadawanie omawianego sygnału wpływ mają też okoliczności związane z systemem sygnalizacji kolejowej i wskazaniem sygnałów, tarcz ostrzegawczych, a także z bieżącą sytuacją na torze (np. w przypadku obecności na czynnych torach pracowników wykonujących roboty torowe). Kolejną z okoliczności obowiązkowego nadawania sygnału dźwiękowego jest mijanie się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, a także przed wszystkimi przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami znajdującymi się w drodze przebiegu pociągu wyprawionego na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.

Sygnał ostrzegawczy Rp1 „Baczność” został tak opracowany, aby był możliwie czytelny dla pracowników kolejowych, ale w określonych sytuacjach również dla osób spoza systemu kolejowego. Głośny sygnał dźwiękowy ma na celu zwrócenie uwagi na wystąpienie sytuacji nietypowej i umożliwienie uniknięcia lub możliwego ograniczenia skutków sytuacji niebezpiecznych. Dodatkowo, widoczność przejazdów, usytuowanie w bliskiej okolicy budynków użyteczności publicznej jak np. przedszkole, czy szkoła, liczba sytuacji nieuprawnionego wstępu na teren kolejowy, itp. mają istotny wpływ na częstotliwość używania tego sygnału.

Stąd też częstotliwość nadawania sygnału dźwiękowego jest w dużej mierze uzależniona od warunków miejscowych.

W oparciu o dane posiadane przez Prezesa UTK, jak i te ogólnodostępne, na obszarze wskazanym w Petycji znajdują się 3 przejazdy kolejowo-drogowe kategorii B, na linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice. Na tej kategorii przejazdach ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizatory drogowe i rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku wjazdu na przejazd albo wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu.

Jak wskazano powyżej jest szereg sytuacji, w których podanie sygnału Rp1 „Baczność” przez maszynistę jest obowiązkowe i wynika wprost z przepisów prawa. Szczególną uwagę należy

też zwrócić na ograniczoną widoczność, przebywanie na czynnych torach pracowników wykonujących roboty drogowe, osoby przechodzące w miejscach do tego niedozwolonych oraz na użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych spoza systemu kolejowego. Są to sytuacje, w których istnieje zagrożenie dla zdrowia i życia ludzkiego, stąd podanie sygnału dźwiękowego jest bezdyskusyjne.

Mimo, że wypadki na przejazdach i przejściach, a także w miejscach gdzie przejście przez tory jest niedozwolone powodują osoby spoza systemu kolejowego, to właśnie od systemu kolejowego wymagane jest podejmowanie działań, które przyczynią się do zmniejszenia ich liczby. Nadawanie sygnału Rp1 „Baczność” jest jednym z działań, które ma obowiązek podjąć maszynista w sytuacji zagrożenia, aby ostrzec o nadjeżdżającym pociągu. Niepodanie przez maszynistę tego sygnału w sytuacji gdy powinien to zrobić jest jednym z czynników, które wskazywane są przez komisje kolejowe jako błąd po stronie systemu kolejowego przy wystąpieniu zdarzenia kolejowego i traktowane jest jako naruszenie przepisów.

Statystyka zdarzeń i wypadków kolejowych prowadzona przez Prezesa UTK pokazuje, że corocznie na kilkaset wypadków na liniach kolejowych średnio 70% to wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach oraz wypadki przy przechodzeniu przez tory w miejscach niedozwolonych. Szczegółowe dane są publikowane w *Sprawozdaniach ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego*, w Biuletynie Informacji Publicznej Prezesa UTK, pod linkiem: <https://bip.utk.gov.pl/bip/bezpieczenstwo/sprawozdanie-ze-stanu-bezpiecz>.

Należy nadmienić, że w 2022 r. odnotowano na przejazdach kolejowo-drogowych około 4 tys. przypadków niezachowania ostrożności przez użytkowników przejazdów, co wskazuje, że średnio dziennie dochodzi do ponad 11 sytuacji, które potencjalnie mogą zakończyć się wypadkiem kolejowym.

Według obecnych danych, w 2022 r. w wyniku wypadków na przejazdach śmierć poniosło 41 osób, natomiast w konsekwencji znajdowania się na torach w miejscach niedozwolonych 122 osoby. Od początku 2023 r. na przejazdach kolejowo-drogowych miało miejsce już 138 wypadków, w których zginęło 30 osób, a 15 zostało ciężko rannych, zaś w 150 wypadkach wskutek przebywania osób na torach oraz przechodzeniu przez tory w miejscach niedozwolonych zginęło już 111 osób.

Również w rejonie wskazanym w Petycji odnotowano, że od 2013 r. miały miejsce dwa zdarzenia na przejeździe (w tym wypadek śmiertelny) oraz tylko w ostatnich dwóch latach 49 przypadków nieprawidłowego zachowania w obrębie wyżej wymienionych trzech przejazdów kolejowo-drogowych i najbliższej ich okolicy.

Trzeba też wskazać, że to obowiązkiem zarządcy infrastruktury jest zarządzanie infrastrukturą kolejową, w tym przejazdami kolejowo-drogowymi i prowadzenie prac mających na celu

utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego. Na omawianym terenie są zabudowane ekrany dźwiękoszczelne, stąd działania mające na celu ograniczenie uciążliwości sygnałów dźwiękowych zostały już podjęte. W zakresie przesunięcia punktu nadawania sygnału i podjęcie działań mających na celu zmniejszenie emitowanego hałasu, to zadania te należą wyłącznie do zarządcy infrastruktury, zarządzającego danymi przejazdami kolejowodrogowymi i tylko on przy uwzględnieniu wszystkich przedstawionych powyżej czynników i okoliczności może zdecydować o podjęciu w tym celu stosownych kroków.

Dodatkowo, w wyniku konsultacji z zarządcą infrastruktury informuję, że dla zachowania bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, w związku z aktualną modernizacją przystanku osobowego w Słupcy i pracami wykończeniowymi, na torze nr 1 od km 232,400 do km 232,800 wprowadzone zostało ograniczenie prędkości biegu pociągów do 50km/h wraz z obowiązkiem podawania sygnału Rp-1 „Baczność”. Ograniczenie potrwa do zakończenia prac modernizacyjnych.

POUCZENIE

Na podstawie art. 13 ust. 2 w zw. z art. 15 ustawy o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi w trybie określonym w rozdziale 2 działu VIII k.p.a.

*z up. Prezesa
Urzędu Transportu Kolejowego*

PAWEŁ RAFALSKI
DYREKTOR BIURA PREZESA
*/Dokument podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym./*

Podmiot udostępniający informację:
Urząd Transportu Kolejowego

Osoba udostępniająca informację:
Piotr Ziębiński Biuro Prezesa

Osoba modyfikująca informację:

Data publikacji : 23.08.2023
Data modyfikacji : 18.10.2023

[Rejestr zmian](#)

