



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.0530.2.2025.AG.2
Warszawa, 26 czerwca 2025 r.

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury działając na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że Pana petycja z dnia 4 kwietnia 2025 r. w sprawie *zakazu zamykania rogatek na przejazdach kolejowo-drogowych w przypadkach, gdy brak ku temu podstaw* nie może zostać uwzględniona.

UZASADNIENIE

Przepisy rozporządzenia 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. z 2015 r. poz. 1744, z późn. zm.) (dalej: „Rozporządzenie”) należy rozpatrywać całościowo. Zatem jeśli w § 7 ust. 4 pkt 1 i w § 12 ust 2 pkt 1 jest mowa o zamkniętych rogatkach, to tylko w tych wyraźnie określonych przypadkach dopuszczone jest zamknięcie rogatek mimo braku przejazdu pojazdu kolejowego.

Na wstępie należy zaznaczyć, że § 58 ust. 1 i ust. 2 Rozporządzenia dotyczy przejazdów i przejść wyposażonych w półsamoczynny system przejazdowy i określa minimalny, a nie maksymalny czas zamknięcia rogatek przed nadjechaniem czoła pociągu, przy czym czas ten jest uzależniony także od tego, czy posterunek pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście jest wyposażony m.in. w urządzenia sygnalizujące pracownikowi obsługującemu przejazd lub przejście przejechanie pociągu przez punkt oddziaływania czy też samoczynną sygnalizację świetlną i tarcze ostrzegawcze przejazdowe.

Ww. minimalne czasy przed zamknięciem rogatek muszą uwzględniać sytuację ruchową oraz istniejące uzależnienia od stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Ponadto należy pamiętać, że pracownik obsługujący urządzenia zainstalowane na przejeździe lub przejściu pracuje pod stałą presją odpowiedzialności za bezpieczeństwo zarówno ruchu drogowego, jak i kolejowego, a ograniczenie czasu zamknięcia rogatek przed nadjechaniem czoła pociągu może stanowić poważne zagrożenie bezpieczeństwa obu strumieni ruchu. Uczestnicy ruchu drogowego, muszą mieć czas na opuszczenie strefy niebezpiecznej przejazdu lub przejścia.

Należy zaznaczyć, że na sieci kolejowej jest duże zróżnicowanie lokalizacji przejazdów kolejowo-drogowych. Istnieją takie, gdzie ruch drogowy jest na tyle intensywny, a z uwagi na bliską odległość skrzyżowań drogowych lub duże natężenie ruchu w obrębie centrum

miejsowości, tworzące się kongestie wymuszają rozpoczęcie procesu zamykania przejazdu wcześniej, niż stanowi minimalny czas podany w Rozporządzeniu.

Zaproponowana w petycji zmiana Rozporządzenia polegająca na dodaniu do § 58 treści § 70 ust. 7 określającej łączny czas ostrzegania samoczynnego systemu przejazdowego dla najszybszego pociągu na danej linii kolejowej w pojedynczej sekwencji ostrzegania na czas nie dłuższy niż 120 s, w żaden sposób nie rozwiąże problemu zgłoszonego w petycji. W treści § 70 prawodawca określił czasy cykli działania urządzeń ostrzegających pojazdy drogowe przed nadjeżdżającym pociągiem, składających się z:

1. czasu wstępnego ostrzegania o zamykaniu dróg rogatek, przez który rozumie się: wstępnego działania sygnału świetlnego do chwili rozpoczęcia opadania dróg rogatek – nie krócej niż 13 s;
2. czasu zamykania rogatek – nie dłużej niż 10 s;
3. czasu po zamknięciu dróg rogatek, aż do przybycia pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego – nie krócej niż 7 s,

co w żaden sposób nie przekłada się na całkowity czas zamknięcia rogatek na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, ponieważ nie uwzględnia czasu przejazdu pojazdu kolejowego przez przejazd lub przejście oraz czasu do pełnego otwarcia dróg rogatek.

Jak zapewniła PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., narodowy zarządca linii kolejowych, na wszelkie sygnały świadczące o nieuzasadnionym wydłużaniu czasu zamknięcia rogatek przejazdowych, każdorazowo reaguje. W sytuacjach wydłużających czas zamknięcia rogatek, leżących po stronie pracowników obsługujących przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, wdrażane są wyjaśnienia i podejmowane działania korygujące mające na celu eliminację przyczyn stwierdzonych nieprawidłowości, aby zapobiec ich powtórzeniu.

Mając na uwadze powyższe, petycja z dnia 4 kwietnia 2025 r. nie mogła zostać uwzględniona. Niemniej, bardzo dziękuję za szczególną troskę i zainteresowanie, a także sugestie i inicjatywy mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

POUCZENIE

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

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

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 Pana danych osobowych jest *Minister Infrastruktury* z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) 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 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 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 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) Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) 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 Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.