



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.0530.7.2024.DB.2  
Warszawa, 27 czerwca 2024

Pani

## 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 Pani petycja z dnia 17 maja 2024 r. w sprawie możliwości wdrożenia montażu paneli fotowoltaicznych na podkładach kolejowych i tramwajowych nie może zostać uwzględniona.

## UZASADNIENIE

Odnosząc się do kwestii podniesionych w petycji poniżej przedstawiam zidentyfikowane wątpliwości:

1. Zastosowanie tego typu technologii oznacza brak możliwości pełnej oceny komponentów nawierzchni - przy przeprowadzaniu badań diagnostycznych zarówno w formie oględzin pieszych jak również z wykorzystaniem automatycznych systemów wizyjnych, wymagany dostęp do podkładów celem ich oceny.
2. Proponowane rozwiązanie oznacza trudności w prowadzeniu prac utrzymaniowych - konieczny jest demontaż i montaż paneli w celu przeprowadzania robót naprawczych toru, który wpływa na zwiększenie czasookresów zamknięć eksploatacyjnych i koszty ich przeprowadzania.
3. Dyskusyjny jest sposób montażu paneli naruszający konstrukcję nawierzchni - do montażu wymagane jest doprowadzenie kabli w celu odebrania wytworzonej energii elektrycznej co wiąże się z naruszeniem spójności konstrukcji nawierzchni m.in. poprzez poprowadzenie kabli w podsypce.
4. W dostarczonych materiałach nie wskazano sposobu mocowania paneli na podkładzie dlatego należy przypomnieć, że jakiegokolwiek naruszenie konstrukcji podkładu np. poprzez nawiercanie w istotny sposób wpływa na trwałość podkładów. Natomiast jeżeli zakłada się produkcję podkładów gotowych, zintegrowanych z panelem fotowoltaicznym - konieczne jest przeprowadzenie badań, których wyniki zapewnią wymagane na sieci parametry użytkowe, jak trwałość, cykl życia, itp.
5. Istotnym mankamentem jest konieczność zapewnienia ciągłego dozoru paneli - z uwagi na występujący ruch pociągów / tramwajów po nawierzchni z podkładami ułożonymi na podsypce wzbudzony zostaje pył, który unosząc się w powietrze osiadać będzie na powierzchni paneli. W związku z tym wymagane byłoby wdrożenie

dodatkowych zespołów zajmujących się ciągłym czyszczeniem powierzchni paneli w celu zapewnienia wysokiej wydajności instalacji. Powyższa kwestia poruszona jest w materiale przekazanym przez autora petycji, cyt.: „Wątpliwości budzi przede wszystkim kwestia utrzymania czystości podkładów kolejowych z zamontowanymi panelami, biorąc pod uwagę sposób pozbywania się zanieczyszczeń z pociągów. Jednak prezes Greenrail, Emanuele Occhipinti, uspokaja, że wyczyszczenie 1 km linii kolejowej z panelami zajmie maksymalnie kilka minut. Do tego celu używane będą specjalne maszyny wyposażone w szczotki i zraszacze wody.”

Powyższa informacja, której źródłem jest producent omawianej technologii, oznacza że jej zastosowanie rodzi konieczność wykorzystania dodatkowych urządzeń oraz zasobów w procesie utrzymaniowym. W efekcie może powstać sytuacja, w której wdrożenie analizowanych rozwiązań generować będzie dodatkowe koszty stawiając tym samym pod znakiem zapytania biznesową zasadność całego przedsięwzięcia.

6. Kolejny element budzący wątpliwości to unoszące się różne frakcje kruszyw po przejeździe pociągu / tramwaju, jak również innych elementów mogących znaleźć się w torach. Panele mogą zatem ulegać szybkiej degradacji, a nawet dużym uszkodzeniom i wymagać częstych wymian, co generuje dodatkowe koszty i drastycznie obniża opłacalność zastosowanego rozwiązania. Powyższe zniszczenia mogą spowodować występowanie sytuacji niebezpiecznych mogących doprowadzić do uszkodzenia taboru, jak również wpływać na zdrowie personelu obsługi pojazdów, pracowników zarządcy infrastruktury wykonujących standardowe czynności utrzymaniowe jak również pasażerów i osoby postronne znajdujące się w pobliżu miejsc alokacji urządzeń.
7. Wątpliwość budzi efektywność instalacji, bowiem tego typu technologia musi mieć zapewniony dopływ światła, co oznacza brak drzew, nierówności terenu, zabudowań, itp.
8. Dyskusyjne są kwestie bezpieczeństwa - panele mogą oślepiać maszynistów i kierowców samochodów w pobliżu i na przejazdach kolejowo-drogowych.
9. Na sieci zarządzanej przez narodowego zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. tory kolejowe w większości nie są wygradzone. Istnieje zatem możliwość przekraczania torów przez dziką zwierzynę, co rodzi kolejne pytanie o odporność rzeczonyj technologii na tego typu ingerencję.

Jednocześnie wyjaśniam, że w obecnie obowiązujących przepisach techniczno-budowlanych zawartych zarówno w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 r. poz. 1518), jak również rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 r. nr 151 poz. 987, z późn. zm.) nie ma przepisów zakazujących stosowania paneli fotowoltaicznych odpowiednio w podkładach tramwajowych i podkładach kolejowych.

Tutejszy resort dostrzega konieczność wykorzystania odnawialnych źródeł energii („OZE”), w tym technologii fotowoltaicznych. W tym kontekście wspólnie z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju narodowy zarządca infrastruktury kolejowej zrealizował projekt

badawczo - rozwojowy w ramach programu BRIK (Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej) z zakresu nowatorskiego wykorzystania OZE, pn. „Opracowanie innowacyjnej metodologii zabudowy paneli fotowoltaicznych w ekranach akustycznych na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”. Projekt zapewnił pozyskanie nowej wiedzy w zakresie wykorzystania powierzchni ekranów akustycznych pod zabudowę paneli fotowoltaicznych. To nowość produktowa (samoczyszczące panele fotowoltaiczne na podłożu elastycznym), która może zostać zastosowana na infrastrukturze kolejowej. Obecnie w ramach konsultacji rynkowych analizowane są aspekty techniczne i finansowe ich produkcji na szeroką skalę.

Mając na uwadze powyższe stanowisko, petycja z 16 marca 2024 r. nie mogła zostać uwzględniona. Niemniej, bardzo dziękuję za sugestie i inicjatywy mające na celu zwiększenie wykorzystania OZE w transporcie, a przesłaną propozycję traktuję jako ważny głos w sprawie.

#### **POUCZENIE**

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

*Łączę wyrazy szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z up. Ministra Infrastruktury

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 Pani danych osobowych jest Minister Infrastruktury z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pani 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 2023 r. poz. 775, z późn. zm.)
- 3) podstawą przetwarzania Pani 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 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 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 dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;

- 8) Pani 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](mailto:inspektor.RODO@mi.gov.pl). Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pani danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.