



DTK.9.0530.01.2017.JD.01

Nic: 174197/17

#### ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATAWIENIA PETYCJI

*Szymon Pienc*

w związku z żądaniem dotyczącym wprowadzenia „zakazu budowy budynków mieszkalnych, użyteczności publicznej i usługowych blisko linii kolejowych wykorzystywanych do transportu materiałów i substancji niebezpiecznych i wydania rozporządzenia o wyposażeniu już istniejących w pobliżu tych linii obiektów w stosowne środki ochrony”, uprzejmie informuję w trybie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2017 r. poz. 1123), że ze względu na opisane poniżej ograniczenia prawne oraz systematycznie podejmowane inne środki, zmierzające do osiągnięcia celu, o którym Pan pisze w piśmie, tj. zapewnienia bezpieczeństwa i zapobiegania sytuacjom zagrażającym zdrowiu lub życiu ludzi, obecnie nie jest planowane wprowadzenie zakazu, o który wnioskuję Pan w piśmie.

#### UZASADNIENIE

Zasady wykonywania przewozów towarów niebezpiecznych określa Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (Regulamin RID), którego obowiązek stosowania wynika z ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych oraz z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 260/13 z 30.09.2008 r.). Podstawowym celem przepisów Regulaminu RID jest zapewnienie wykonywania przewozów w sposób bezpieczny dla ludzi i środowiska bez względu na to, czy odbywają się one przez gęsto zaludnione obszary miejskie (co ma miejsce w przypadku wielu państw-stron RID), czy wykonywane są przez obszary o małej gęstości zaludnienia. Innymi słowy, co do zasady, jeżeli spełnione są warunki określone w Regulaminie RID, przewóz towarów niebezpiecznych może odbywać się po całej infrastrukturze kolejowej, a wprowadzenie jakichkolwiek ograniczeń wymaga zastosowania odpowiedniej procedury przewidzianej przepisami międzynarodowymi.

Od strony technicznej, biorąc pod uwagę istniejącą infrastrukturę kolejową, nie ma możliwości wydzielenia odrębnych linii kolejowych, które byłyby wykorzystywane wyłącznie do przewozów towarowych, w tym przewozów towarów niebezpiecznych. Na wielu odcinkach ta sama infrastruktura służy zarówno do przewozów pasażerskich jak i towarowych.

Mając na uwadze przedstawione powyżej uwarunkowania prawne i techniczne, przewóz towarów niebezpiecznych może co do zasady odbywać się na każdym odcinku infrastruktury kolejowej. Oznacza to, że wnioskowany zakaz sytuowania budynków mieszkalnych i usługowych w odległości nie mniejszej niż 100 m musiałby dotyczyć wszystkich linii kolejowych.

Obecnie wymagane odległości dotyczące sytuowania obiektów budowlanych w odniesieniu do torów kolejowych określone są w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 z późn. zm.). Zgodnie z art. 53 ust. 2 i 3 budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być

mniejsza niż 20 m, przy czym dla budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej, obiektów rekreacyjno-sportowych, budynków związanych z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży powinny być zwiększone, w zależności od przeznaczenia budynku. Należy zauważyć, że odległości te zostały określone ze względu na dopuszczalne normy hałasu wskazane w odrębnych przepisach.

Obowiązujące przepisy ustawy o transporcie kolejowym nie zawierają upoważnienia dla Ministra Infrastruktury i Budownictwa do wydania rozporządzenia, które określałoby inne wymagania dotyczące usytuowania obiektów budowlanych w odniesieniu do linii kolejowych. Oznacza to, że zakaz, o który Pan wnioskuję, wymagałby wprowadzenia zmian ustawowych. Ponadto przedmiotowy zakaz mógłby dotyczyć jedynie nowo budowanych obiektów.

Pragnę zapewnić, że w transporcie kolejowym kwestie bezpieczeństwa są traktowane priorytetowo. Trafność przewidzianych przepisami wymogów jest systematycznie weryfikowana i podejmowane są działania zmierzające do podniesienia bezpieczeństwa przewozów. Na poziomie krajowym między innymi stale monitorowane są zdarzenia związane z przewozem towarów niebezpiecznych. Realizowane są zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych wynikające z przeprowadzonych badań przyczyn wypadków. Ponadto okoliczności każdego poważnego wypadku kolejowego poddawane są szczegółowej analizie, także na poziomie unijnym. Wyniki analiz oraz doświadczenia państw UE wykorzystywane są przy opracowywaniu rozwiązań prawnych mających na celu stosowanie jednakowych wysokich standardów bezpieczeństwa we wszystkich państwach UE, a tym samym ograniczenie do minimum możliwości wypadków. Przykładem może być dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138/102 z 26.05.2016 r.) czy rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (dz. Urz. UE L 121/8 z 03.05.2013 r.). Przyczyny każdego poważnego wypadku są również analizowane na poziomie międzynarodowym pod kątem potrzeby zmiany przepisów Regulaminu RID, który aktualizowany jest w cyklu dwuletnim.

Niezależnie od powyższego również zarządca infrastruktury kolejowej – PKP PLK SA jako jeden z uczestników przewozu towarów niebezpiecznych, w ramach swoich uprawnień wprowadza rozwiązania zmierzające do podniesienia bezpieczeństwa przewozów. Spółka wprowadziła do stosowania „Instrukcję o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych” – IR-16. Instrukcja wymaga między innymi, aby wagony z przesyłkami towarów niebezpiecznych, w tym z towarami wysokiego ryzyka, przewożone były pociągami towarowymi w sposób gwarantujący jak najmniejszą liczbę postojów, prac manewrowych i najszybszy dowóz do stacji przeznaczenia. Ponadto dla towarów wysokiego ryzyka, tj. towarów, które mogą zostać użyte niezgodnie z przeznaczeniem do celów terrorystycznych, instrukcja przewiduje szczególne procedury nadzoru i obserwacji.

W kwestii dotyczącej określenia wyposażenia obiektów w niezbędne środki ochrony, w przypadku jakiegokolwiek awarii czy wypadku z towarami niebezpiecznymi, działania ratownicze są podejmowane przez odpowiednio wyszkolone służby ratownicze, w tym straż pożarną, które posiadają odpowiednie środki, jak również niezbędną wiedzę wymaganą dla prowadzenia tego rodzaju akcji.

Należy także zauważyć, że strefy zagrożenia dla poszczególnych towarów niebezpiecznych są różne i zależą między innymi od stopnia wycieku. Mogą one wynosić od 30 m (np. dla małego wycieku chloru) do ponad 900 m (np. dla dużego wycieku izocyjanu etylu). Ponadto przewóz towarów niebezpiecznych realizowany jest także transportem drogowym, w tym przez centra miast. Uwzględniając powyższe wprowadzenie zakazu budowy budynków mieszkalnych oraz użyteczności publicznej w pobliżu linii kolejowych może w niewielkim stopniu wpłynąć na podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Opisane wyżej okoliczności przemawiają za stosowanymi obecnie rozwiązaniami polegającymi na podejmowaniu działań w głównej mierze koncentrujących się na zapobieganiu wypadkom, obejmujących między innymi wprowadzanie odpowiednich rozwiązań prawnych, zapewnienie ich właściwego rozumienia i stosowania oraz zwiększanie skuteczności egzekwowania ich realizacji. Działania te uwzględniają istniejące *status quo*, a więc są nakierowane na zapewnienie bezpieczeństwa przewozu również w sytuacji, gdy w pobliżu linii kolejowych już są usytuowane obiekty użyteczności publicznej lub obiekty mieszkalne.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.



z upoważnienia  
MINISTRA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Andrzej Bittel