



RZECZPOSPOLITA POLSKA
Rzecznik Praw Dziecka
Marek Michalak

ul. Przemysłowa 30/32, 00-450 Warszawa

ZSS/500/2/2013/KT

Warszawa, 18 lutego 2013 r.

Pan
Sławomir Nowak
Minister Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej

w ubiegłym roku, w okolicach przystanku kolejowego Warszawa Kasprzaka, w wyniku porażenia prądem i upadku ze stalowego słupa trakcji elektrycznej, poniósł śmierć na miejscu mały Marcin. Do zdarzenia doszło poza wyspowym peronem kolejowym, w miejscu hipotetycznie niedostępnym dla osób nieuprawnionych. Słup, na który wspiął się nastolatek, to słup trakcyjny z kratą trójkątną, ułatwiającą wspinanie się po nim. Nie posiadał oznaczeń tabliczkami ostrzegawczymi przed porażeniem prądem elektrycznym, a jedynie oznaczenie zawierające kilometr linii kolejowej oraz kolejny numer konstrukcji w tym kilometrze, bo znajduje się w miejscu, w którym osoby nie będące pracownikami kolejowymi nie powinny przebywać i, zgodnie z przyjętymi regulacjami, umieszczenie tabliczek ostrzegawczych nie jest wymagane.

O tragicznej śmierci Marcina dowiedziałem się od jego rodziców. O innych, śmiertelnych w skutkach zdarzeniach, informuje prasa, radio i telewizja. Wypadki spowodowane upadkiem ze słupa trakcyjnego i porażeniem prądem trakcyjnym nie są ewidencjonowane. Nie są bowiem prowadzone przez przedsiębiorstwa kolejowe statystyki wypadków niewypełniających definicji wypadku kolejowego. Z tej przyczyny trudno oszacować ich skalę.

Pragnę wysunąć tezę, że dzieci nie zawsze posiadają dostateczne rozeznanie co do zakazu przebywania poza peronem kolejowym oraz konsekwencji wpinania się na słupy trakcyjne. Czasem też, ponad wiedzę, górę bierze chęć zaimponowania grupie rówieśniczej.

Argumentem na rzecz tej tezy są przypadki śmierci lub okaleczenia małoletnich. Wsuwa się wniosek, że do wyeliminowania tych, smutnych w następstwach, wydarzeń może przyczynić się zastąpienie określonych konstrukcji wsporczych umożliwiających wspinaczkę, czy obowiązkowe oznakowywanie tabliczkami ostrzegawczymi słupów trakcyjnych znajdujących się, potencjalnie, w miejscach niedostępnych dla osób postronnych.

Wobec powyższego, w trosce o najmłodszych, na podstawie art. 3, art. 10 ust. 1 pkt 2 oraz art. 10a ustawy z dnia 6 stycznia 2000 r. o Rzeczniku Praw Dziecka (Dz. U. Nr 6, poz. 69, z późn. zm.), uprzejmie proszę Pana Ministra o dokonanie wnikliwej analizy przedstawionego problemu oraz o poinformowanie o zajęтым stanowisku.

o wypracowaniu zasad
Marek
Marek



MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Warszawa, dnia 27 marca 2013 r.

TK-2-0731-10/1/13

Pan Marek Michalak

Rzecznik Praw Dziecka

Stosowny Poniżej Rzecznic,

w odpowiedzi na pismo z dnia 18 lutego 2013 r., Nr ZSS/500/2/2013/KT, poruszające problematykę wypadków dzieci spowodowanych upadkami ze słupów trakcyjnych lub porażeniem prądem elektrycznym na obszarze kolejowym, przedkładam następujące stanowisko.

Zarządcą infrastruktury kolejowej zlokalizowanej w obszarze kolejowym jest w głównej mierze spółka PKP PLK S.A. Zasady zarządzania infrastrukturą kolejową oraz formy ochrony obszaru kolejowego, łącznie z zasadami przebywania osób na obszarze kolejowym określają przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o *transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.). Z przepisów ww. ustawy wynika, że za utrzymanie infrastruktury kolejowej w stanie gwarantującym jej sprawność techniczną, bezpieczeństwo, prowadzenie ruchu oraz oczekiwaną niezawodność, odpowiada zarządca infrastruktury kolejowej. Wszystkie typy sieci trakcyjnej stosowane na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. posiadają *Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego* wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zaś przyjęte rozwiązania konstrukcyjne oraz urządzenia i elementy, w tym konstrukcje wsporcze, spełniają wymagania techniczne określone w ogólnie obowiązujących normach i wewnętrznych przepisach zarządcy infrastruktury.

Do ostrzegania przed niebezpieczeństwem porażenia prądem elektrycznym z sieci trakcyjnej na zelektryfikowanych liniach kolejowych stosowane są tablice ostrzegawcze według wzorów określonych w normie PN-K-8900:1997 *Sieć trakcyjna kolejowa. Osprzęt. Tablice ostrzegawcze przed porażeniem prądem elektrycznym*. Zgodnie z art. 58 ustawy

o transporcie kolejowym, wstęp na obszar kolejowy jest dozwolony tylko w miejscach wyznaczonych przez zarządcę, zaś poza tymi miejscami, wstęp na obszar kolejowy mają osoby posiadające upoważnienie właściwego zarządcy lub właściwego przewoźnika kolejowego oraz osoby uprawnione na podstawie odrębnych przepisów. Uwzględniając powyższe przepisy, konstrukcja wsporcza sieci trakcyjnej Nr 5-21, przy której doszło do wypadku z udziałem Marcina [REDAKTOWANE], jest posadowiona w miejscu, w którym zabroniony jest wstęp osobom postronnym. Osoby niebędące pracownikami kolejowymi i nieposiadające odpowiedniego zezwolenia do przebywania na terenie kolejowym nie powinny w ogóle na ten teren wchodzić gdyż stanowią bezpośrednie zagrożenie dla własnego zdrowia oraz dla prawidłowego wykonywania działalności zarządcy infrastruktury. Poza możliwością porażenia prądem elektrycznym istnieje duże zagrożenie potrącenia przez pociąg, co jest najczęstszą przyczyną wypadków z osobami nieuprawnionymi do przebywania na terenie należącym do zarządcy infrastruktury i skutkuje największą liczbą ofiar.

Mając na uwadze postulowany przez Pana Rzecznika sposób rozwiązania problemu wypadków dzieci spowodowanych upadkami ze słupów trakcyjnych lub porażeniem prądem elektrycznym na obszarze kolejowym poprzez odpowiednie oznaczenie słupów trakcyjnych lub wymianę części z nich, zwróciłem się spółek Grupy PKP prowadzących działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową o przedstawienie danych dotyczących, liczby takich zdarzeń z udziałem dzieci oraz możliwości wprowadzenia postulowanych rozwiązań. Z przekazanych informacji wynika, że od roku 2010 doszło do 18 przypadków porażenia prądem z sieci trakcyjnej, zaistniałych z różnych przyczyn i w różnych okolicznościach. Głównymi przyczynami były błędy ludzkie, kradzieże, nieuwaga w czasie robót utrzymaniowych oraz samowolne wejścia na wagony znajdujące się pod siecią trakcyjną. Spośród wskazanej liczby przypadków, w czterech uczestniczyły osoby małoletnie:

- 1) w 2011 r. na terenie stacji Tarnów Opolski nastąpiło porażenie 13-latka podczas chodzenia po wagonie. W wyniku porażenia małoletni spadł na ziemię i został zabrany do szpitala;
- 2) w 2012 r. na terenie stacji:
 - a) Ostróda – nastąpiło porażenie prądem małoletniego (około 17 lat) przebywającego na dachu wagonu. Małoletni doznał poparzeń i w stanie przytomnym został zabrany do szpitala,
 - b) Warszawa Odolany – nastąpiło porażenie prądem małoletniego (około 16 lat). Brak bliższych informacji o przyczynach zdarzenia. Małoletni został zabrany do szpitala oraz

- c) Warszawa Kasprzaka – policja znalazła małego Marcina [REDAKTOWANE] przy torach. Prawdopodobnie nastąpiło porażenie prądem podczas wejścia (lub zejścia) na słup trakcyjny.

Wskazywane przez Pana Rzecznika, tragiczne w skutkach zdarzenie, które miało miejsce na terenie stacji Warszawa Kasprzaka było odosobnionym przypadkiem śmiertelnego porażenia prądem dziecka na terenach kolejowych.

W odniesieniu do kwestii zastąpienia stosowanych obecnie konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej innymi konstrukcjami uniemożliwiającymi, np. wspinaczkę osobom postronnym, uprzejmie informuję, że działania takie poprzedzone muszą być procesem opracowania dokumentacji, weryfikacji i wdrożenia takich rozwiązań. W 2012 r. została przeprowadzona eksploatacja nadzorowana konstrukcji wsporczych nowej generacji. Po przeprowadzonych badaniach, konstrukcje te uzyskały pozytywną opinię i zostały dopuszczone do stosowania na zelektryfikowanych liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. Są to stalowe konstrukcje o profilach zamkniętych oraz konstrukcje wiobetonowe, które uniemożliwiają wchodzenie nieuprawnionym osobom, co będzie miało wpływ na poprawę bezpieczeństwa.

Z przekazanych przez spółki Grupy PKP informacji wynika, że na liniach kolejowych eksploatowane jest ok. 25.000 km sieci trakcyjnej. Przy średnim założeniu, że na 1 km sieci przypada 20 słupów i koszcie wymiany słupa ok. 20.000 zł, a także uwzględniając fakt, iż około 60% konstrukcji stalowych wykonanych jest z kratą trójkątną, to koszt wymiany słupów mógłby wynieść ok. 6.000.000.000 zł. Zastąpienie stosowanych obecnie konstrukcji wsporczych innymi konstrukcjami byłoby, ze względów logistycznych, operacją niezwykle trudną do wykonania. Natomiast względy finansowe czynią powyższą operację praktycznie niemożliwą do realizacji.

W celu informowania i ostrzegania osób postronnych przed niebezpieczeństwem porażenia prądem elektrycznym z sieci trakcyjnej, umieszcza się na liniach zelektryfikowanych tablice ostrzegawcze - na peronach stacji i przystanków osobowych, po dwie na każdym peronie, a na konstrukcjach wsporczych ustawionych w peronach, rampach i w innych miejscach dostępnych dla osób nie będących pracownikami kolejowymi - dwie tablice po jednej na przeciwległych stronach konstrukcji. Przybliżony koszt natychmiastowego oznakowania tablicami ostrzegawczymi słupów na sieci PKP PLK S.A., poza ww. miejscami, wyniosłby ok. 80.000.000 zł. Montaż tablic na wszystkich słupach na sieci PKP PLK S.A. byłby przyczyną kradzieży i dewastacji, co jednocześnie generowałoby następne koszty (poza bezpośrednio związanymi z zakupem i montażem, istniałaby konieczność ciągłych kontroli czy takowe tabliczki nie zostały skradzione lub zniszczone).

Ze względu na powyższe uwarunkowania, tj. niemożliwe do poniesienia koszty, zarządca infrastruktury kolejowej nie przychylił się do zaproponowanego przez Pana Rzecznika sposobu rozwiązania problemu wypadków z udziałem dzieci, spowodowanych upadkami ze słupów trakcyjnych lub porażeniem prądem elektrycznym na obszarze kolejowym. Ze swej strony chciałbym nadmienić, że ze względu na sytuację finansów publicznych nie jest również możliwa realizacja postulowanych przez Pana Rzecznika rozwiązań przy udziale środków budżetu państwa pozostających w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu.

Uprzejmie informuję, że tematyka zagrożenia porażeniem prądem elektrycznym, ze względu na powszechność zastosowania w życiu codziennym urządzeń elektrycznych a także ich dostępność, stała u podstaw zainicjowania i wdrożenia przez spółkę PKP Energetyka S.A. programu o charakterze edukacyjno-profilaktycznym dla najmłodszych pn: *Akademia Małego Amperka*, którego celem jest propagowanie właściwego i bezpiecznego użytkowania urządzeń elektrycznych oraz podniesienie świadomości w zakresie niebezpieczeństwa wynikającego z nieprawidłowego posługiwania się i kontaktu z urządzeniami elektrycznymi. Na terenie całego kraju w ramach tego programu w roku szkolnym 2009/2010 przeprowadzono 250 szkoleń, w których uczestniczyło ok. 11.000 dzieci i uczniów zaś w roku szkolnym 2011/2012 przeprowadzono 464 takie szkolenia, w których uczestniczyło 20.302 dzieci i uczniów. Wydaje się, że tego rodzaju inicjatywy, skierowane do najmłodszych i ich opiekunów, są w obecnych uwarunkowaniach sposobem na rozwiązanie sygnalizowanego przez Pana Rzecznika problemu.


Z upoważnienia
MINISTRA
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu