

**Prezes Izby**

Marita Szustak

**Wiceprezesi Izby**

Przemysław Korwiel

Piotr Macioszek

Wiesław Nowak

**Członkowie Zarządu**

Wojciech Jurkiewicz

Ryszard Leszczyński

Henryk Pińkowski



Warszawa, 17 marca 2020 r.

**Izba Gospodarcza Transportu Lądowego**

IGTL/5/2/31/MG/2020

**Pan****Andrzej Adamczyk****Minister Infrastruktury**

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Stanisław Pińkowski', is written over the typed name of the Minister of Infrastructure.

obowiązujący w Polsce stan zagrożenia epidemicznego w związku z zakażeniami koronawirusem SARS-CoV-2 i wprowadzone obowiązki dotyczące m.in. kwarantanny obejmującej osoby przekraczające granicę państwową z zewnątrz mogą mieć bardzo poważne negatywne konsekwencje dla transportu kolejowego.

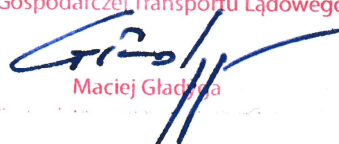
Zgodnie z deklaracjami na poziomie europejskim i krajowym kolejowy transport towarów powinien być traktowany w sposób specjalny i w jak najmniejszym stopniu powinny go dotyczyć obostrzenia związane z zamykaniem granic, ponieważ może on stanowić alternatywę dla ograniczonego transportu samochodowego towarów. Najistotniejszą kwestią jest zagwarantowanie specjalnego statusu maszynistom, aby jak największa ich liczba mogła nadal wykonywać (przy zwiększonych środkach bezpieczeństwa) swoje zadania, w tym w transporcie międzynarodowym. Rozwiązania specjalne powinny obejmować również pozostały personel kolejowy, który z uwagi na specyfikę operacji kolejowych musi przebywać w obszarze przygranicznym lub przekraczać granicę.

W szczególności konieczne jest umożliwienie przekraczania granicy przez drużynę pociągową samochodem w celu dojazdu do pociągu lub powrót od pociągu po drugiej stronie granicy. Drużyna pociągowa powinna być rozumiana szeroko, jako m.in. maszynista, rewident, kierownik pociągu, ustawiacz, itp. Identyczne rozwiązania powinny dotyczyć zespołów zajmujących się usuwaniem awarii, usterek lub też zajmujących się badaniem wydarzeń kolejowych lub pracowniczych (BHP). Dotyczyć to powinno również personelu zarządcy infrastruktury, pracowników zajmujących się utrzymaniem taboru, czy zatrudnionych

w obiektach infrastruktury usługowej. Konieczne jest wprowadzenie dodatkowych obostrzeń w zakresie wyposażenia pracowników lub procedur dotyczących ograniczonego kontaktu bezpośredniego i dopuszczenia dokumentów elektronicznych, ale nie powinny mieć zastosowania przepisy ogólne, które mogą w bardzo krótkim czasie doprowadzić do wyeliminowania z pracy większości osób, których obecność warunkuje uruchamianie i obsługę pociągów.

Z wyrazami szacunku

DYREKTOR BIURA  
Izby Gospodarczej Transportu Lądowego



Maciej Gładysz