



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

Warszawa, 22 listopada 2017 r.

DTK-9.0211.22.2016.MWO.17

187262/17

Pan Andrzej Porawski

Sekretarz Strony Samorządowej

Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Pan Szymon Wróbel

Sekretarz Strony Rządowej

Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Szanowni Panowie,

stosownie do przepisów uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979, z późn. zm.) w załączeniu przekazuję projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie z uprzejmą prośbą o rozpatrzenie w trybie obiegowym przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Mając na uwadze, iż powyższy projekt znajduje się na liście projektów strategicznych a projektowane przepisy służą poprawie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, wnoszę jak na wstępie.

Łeq wpy wend

z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Andrzej Bittel
Podsekretarz Stanu

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2017 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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. poz. 1744) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 2 w ust. 2 wyrazy „zarządcy infrastruktury kolejowej” zastępuje się wyrazami „zarządcy kolei”;
- 2) w § 3:
 - a) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) przejście - skrzyżowanie w jednym poziomie przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego, rowerowego lub pieszego i rowerowego; nie stanowi przejścia ciąg komunikacyjny pomiędzy peronami w obrębie stacji kolejowej albo przystanku osobowego;”;
 - b) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) skrzyżowanie - przecięcie linii kolejowej lub bocznic kolejowej z drogą; nie stanowi skrzyżowania przecięcie drogi z linią kolejową lub bocznicą kolejową, na których zarządca kolei nie dopuścił ruchu kolejowego;”;
- 3) w § 5 w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w roгатki zamykające całą szerokość jezdni oraz sygnalizatory drogowe;”;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094 oraz z 2017 r. poz. 1076).

4) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. Jeżeli przejazd kolejowo-drogowy spełnia warunki, o których mowa w § 7 ust. 1, § 8, § 9 lub § 10 pkt 1, w zakresie więcej niż jednej kategorii, ustala się dla niego kategorię wyższą.”;

5) w § 10 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„§ 10. Do kategorii D zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznicy kolejowych z drogami publicznymi, na których droga publiczna na jednym przejeździe kolejowo-drogowym przecina nie więcej niż dwa tory, a w przypadku bocznicy kolejowych i kolei wąskotorowych nie więcej niż trzy tory oraz.”;

6) w § 11 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Na przejściach przez tory kolejowe zapewnia się dogodne warunki dla ruchu osób o ograniczonej możliwości poruszania się.”;

7) po § 15 dodaje się § 15a w brzmieniu:

„§ 15a. W przypadku przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, przez które przebiegają tory dwóch lub więcej zarządców kolei, zarządca identyfikujący największe natężenie ruchu kolejowego sporządza, prowadzi i przechowuje metrykę oraz udostępnia ją pozostałym zarządcom. Pozostali zarządcy, których tory kolejowe przebiegają przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście przekazują dane niezbędne do sporządzenia i aktualizacji metryki, zgodnie ze swoją właściwością.”;

8) w § 16 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) po każdym wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu.”;

9) § 20 otrzymuje brzmienie:

„§ 20. Odcinki pomiędzy torem a rogatkami odgradza się poręczami utrudniającymi dostęp do toru z ominięciem rogatek, jeżeli usytuowanie rogatek na to pozwala. Końce poręczy znajdujące się najbliżej toru umieszcza się w odległości 3 m od skrajnej szyny. Ogrodzenie utrudniające dostęp do toru z ominięciem rogatek może być umieszczone równoległe do toru, w odległości nie mniejszej niż 3 m od skrajnej szyny toru kolejowego.”;

10) w § 21:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi zarządca drogi zabezpiecza dojazdy do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B przed możliwością wjazdu

pojazdu drogowego pasem umożliwiającym objazd zamkniętej rogatki, w szczególności przez zastosowanie wysp kanalizujących ruch, pasów separujących lub separatorów.”;

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku gdy w odległości do 15 m od przejazdu kolejowo-drogowego znajduje się skrzyżowanie dróg, organizacja ruchu drogowego na tym skrzyżowaniu powinna zapewnić pierwszeństwo przejazdu pojazdom drogowym opuszczającym strefę przejazdu kolejowo-drogowego.”;

11) § 22 otrzymuje brzmienie:

„§ 22. Stan techniczny przejazdów kolejowo-drogowych i przejść sprawdza się raz w roku, a także niezwłocznie po każdym wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu.”;

12) w § 25 wyraz „wykopic” zastępuje się wyrazem „przekopie”;

13) w § 26 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przepisów ust. 1-3 nie stosuje się do tymczasowych przejazdów kolejowo-drogowych oraz w przypadku przebudowy i remontów przejazdów kolejowo-drogowych, na których z uwagi na warunki miejscowe nie dokonuje się zmiany położenia osi drogi lub osi toru.”;

14) w § 28:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, dopuszcza się stosowanie profilu podłużnego dróg na dojazdach do przejazdu oraz w obrębie przejazdu zgodnie z przepisami § 24 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124), z wyjątkiem projektowania przejazdów kategorii A, B, C i D w nowych lokalizacjach.

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Przy projektowaniu przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A, B, C i D, w nowych lokalizacjach, dopuszczalna różnica sąsiednich pochyłości podłużnych na dojazdach do przejazdów kolejowo-drogowych oraz w obrębie przejazdu nie może przekraczać 5%. Warunek ten dotyczy dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych o nawierzchni utwardzonej.”;

15) w § 29:

a) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Projektowany przejazd kolejowo-drogowy nie może być usytuowany na odcinkach ramp przechyłkowych linii kolejowej lub bocznic kolejowej.”;

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Przejazd kolejowo-drogowy, na którym droga publiczna przebiega w linii prostej, a jednotorowa linia kolejowa lub bocznic kolejowa w łuku poziomym, projektuje się tak, aby promień łuku poziomego toru kolejowego umożliwiał ułożenie w przekroju poprzecznym toru obu toków szyn w poziomie lub pochyleniu poprzecznym, zgodnie z pochyleniem podłużnym drogi w obrębie przejazdu, nieprzekraczającym 2,5% dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej oraz 2% dla linii kolejowej wąskotorowej.

4. Przy projektowaniu przejazdu kolejowo-drogowego w nowej lokalizacji obejmującego dwa lub więcej torów w łuku poziomym:

a) wszystkie główki szyn torów na przejeździe w przekroju poprzecznym linii kolejowej układa się w jednym pochyleniu nieprzekraczającym 2,5% dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej oraz 2% dla linii kolejowej wąskotorowej, stanowiącym przechyłkę torów w łuku, lub

b) główki szyn bliższych międzytorza w przekroju poprzecznym mogą być ułożone w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego w jednym poziomie, natomiast główki szyn zewnętrznych w przekroju poprzecznym w pochyleniu stanowiącym przechyłkę torów w łuku nieprzekraczającym 2,5% dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej oraz 2% dla linii kolejowej wąskotorowej.”;

c) uchyla się ust. 5

d) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Na istniejących przejazdach kolejowo-drogowych obejmujących skrzyżowanie drogi publicznej z linią kolejową lub bocznicą kolejową przebiegającą w łuku poziomym lub krzywej przejściowej dopuszcza się ułożenie toków szynowych w przekroju poprzecznym w pochyleniu nie większym niż 7,5%. Załomy na pochyleniach powinny być jednakowego znaku, a ich różnica nie powinna przekraczać 5%.”;

16) w § 36:

a) w ust. 1 w pkt 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„szerokość mierzona 14 mm poniżej górnej powierzchni główki szyny dla linii kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych oraz 10 mm dla linii kolejowych

wąskotorowych, osiągnięta przez właściwe ułożenie nawierzchni drogowej, powinna wynosić nie mniej niż:

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Dopuszcza się stosowanie rozwiązań z elastycznym wypełnieniem żłobka, które nie spełnia wymagań określonych w ust. 1 pkt 2 lub 3.”;

17) w § 39:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) droga przecina tory stacyjne pomiędzy skrajnymi rozjazdami, lub”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Skrzyżowanie wielopoziomowe stosuje się przy przebudowie linii kolejowej, bocznic kolejowej lub drogi publicznej, w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1-2 oraz pkt 4 lit. a i b.”;

18) § 40 otrzymuje brzmienie:

„§ 40. 1. W odległości do 3 km z każdej strony od wybudowanego skrzyżowania wielopoziomowego nie mogą znajdować się przejazdy kolejowo-drogowe.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do skrzyżowań wielopoziomowych leżących w ciągu autostrady lub drogi ekspresowej, przejazdów kolejowo-drogowych usytuowanych w obszarze zabudowanym, przejazdów kolejowo-drogowych tymczasowych oraz przejazdów kolejowo-drogowych kategorii F.”;

19) w § 49 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku braku możliwości uzyskania widoczności sygnalizatorów drogowych z odległości określonej w pkt 1 w części A załącznika nr 3 do rozporządzenia, dopuszcza się umieszczanie ich na wysięgnikach nad jezdnią.”;

20) w § 50:

a) w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) drąg rogatki w samoczynnym systemie przejazdowym zawiera element zabezpieczający (bezpiecznik) przed uszkodzeniem w przypadku wyłamania drąga rogatki”;

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Wymagania, o których mowa w ust. 1 i 2 nie dotyczą drągów rogatek, o których mowa w § 12 ust. 2 pkt 1.”;

21) w § 51:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) generowany sygnał dźwiękowy imituje dźwięk dzwonu lub jest sygnałem z dźwiękiem przerywanym (modulowanym);”,

b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) częstotliwość sygnału, o którym mowa w pkt 2 wynosi od 50 do 120 razy na minutę.”;

22) w § 52 wyraz „przejścia” zastępuje się wyrazem „przejściach”;

23) w § 53:

a) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Wskazania tarczy ostrzegawczej przejazdowej uzależnia się równocześnie co najmniej od następujących stanów systemu przejazdowego.”;

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Przy powiązaniu lub uzależnieniu systemu przejazdowego z systemem stacyjnym uwzględnia się stany, o których mowa w ust. 2.”;

24) w § 58 w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) samoczynną sygnalizację świetlną i tarcze ostrzegawcze przejazdowe, jako urządzenia realizujące funkcję ostrzegania maszynisty o stanie urządzeń przejazdowych.”;

25) w § 61 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Rogatki z napędem ryglowanym, uniemożliwiającym podniesienie drąga rogatki przez osoby nieuprawnione, stosuje się w systemie przejazdowym powiązanym ze stacyjnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym. Powiązaniu podlegają stany, o których mowa w § 53 ust. 2 oraz dolne krańcowe położenia rogatek.”;

26) w § 65 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. W przypadku wyposażenia przejazdu kolejowo-drogowego w tarcze ostrzegawcze przejazdowe – pulpit powinien mieć zablokowaną funkcję „otwórz rogatki” wtedy, gdy pomiędzy tarczą ostrzegawczą przejazdową, a przejazdem znajduje się pociąg zbliżający się do przejazdu; funkcja ta może być aktywowana w trybie polecenia specjalnego lub przy wykorzystaniu innych analogicznych zabezpieczeń.”;

27) w § 71 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W samoczynnym systemie przejazdowym uzależnieniu w stacyjnych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym podlegają stany określone w § 53 ust. 2 oraz dolne krańcowe położenia rogatek z napędem ryglowanym zamykających wjazd na przejazd kolejowo-drogowy lub przejście.”;

28) po § 74 dodaje się § 74a w brzmieniu:

„§ 74a. 1. Jeżeli na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B wyodrębniony jest chodnik, droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów, należy je zabezpieczyć przy pomocy rogatek działających w sekwencji rogatek zamykających wjazd na przejazd kolejowo-drogowy oraz ustawić dodatkowe sygnalizatory drogowe.

2. Do zabezpieczenia, o którym mowa w ust. 1, dopuszcza się wykorzystanie istniejących rogatek i sygnalizatorów drogowych.”;

29) w § 77 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Szczegółowe warunki użytkowania przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu lub braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.”;

30) w § 80:

a) dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1;

b) dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Znaki i sygnały drogowe, o których mowa w niniejszym rozdziale umieszcza się zgodnie z warunkami technicznymi określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. poz. 2181, z późn. zm.²⁾).”;

31) w § 81 po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu:

„ba. P-7b „linia krawędziowa ciągła” – na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego i na przejeździe kolejowo-drogowym,”;

32) w § 82 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dla ostrzeżenia użytkowników dróg przed zbliżaniem się do przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A niewyposażonych w rogatki, kategorii C i D oraz przejść kategorii E niewyposażonych w rogatki, zarządca kolei umieszcza znaki G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” lub G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”.

33) w § 83 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. poz. 413, poz. 813, poz. 1596, z 2010 r. poz. 411, z 2011 r. poz. 508, poz. 702, poz. 772, z 2013 r. poz. 891, poz. 1326, z 2014 r. poz. 1326, z 2015 r. poz. 1314, z 2016 r. poz. 647 oraz z 2017 r. poz. 1062.

„1a. Na przejściach kategorii E znak G-2 „sieć pod napięciem” umieszcza się na osobnym słupie o wysokości 2,5 m i w odległości 5 m od skrajnej szyny toru kolejowego. Dopuszcza się umieszczenie znaku G-2 „sieć pod napięciem” na słupie, na którym znajduje się znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” lub G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, poniżej tego znaku.”;

34) w § 84:

a) dodaje się ust 1a w brzmieniu:

„1a. Dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A z obsługą na miejscu i przejazdów kolejowo-drogowych kategorii B, o ile zachowane są warunki widoczności czoła pociągu z drogi publicznej z odległości 5 m, określone w części B załącznika nr 3 do rozporządzenia, ustawienie wskaźnika W6a nie jest wymagane.”;

b) pkt 2 otrzymuje brzmienie

„2) wskaźnik W6b, jeżeli jest to konieczne dla poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym oraz w przypadku zarządzenia przez zarządcę kolei dodatkowego podawania z pociągu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”.”;

35) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:

a) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a. Jeżeli w okresach, o których mowa w pkt 3 nie odbywał się ruch pociągów, jako natężenie ruchu kolejowego zarządca kolei przyjmuje średnią arytmetyczną z dwóch najbardziej obciążonych dób w ciągu 12 miesięcy poprzedzających pomiary natężenia ruchu drogowego. W przypadku, gdy wartość obliczonego natężenia ruchu kolejowego jest mniejsza niż 1, do obliczenia iloczynu ruchu należy przyjąć wartość natężenia ruchu kolejowego równą 1.”,

b) po pkt 6 dodaje się pkt 6a i 6b w brzmieniu:

„6a. Do obliczenia iloczynów ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich, jako wartości natężenia ruchu drogowego, przyjmuje się wartości średniego dobowego ruchu rocznego (SDRR) określonego na podstawie ostatnich wyników generalnego pomiaru ruchu (GPR) wykonywanego przez zarządców tych dróg

„6b. Przepisu pkt 6a nie stosuje się do obliczenia iloczynu ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D, na których ostatni iloczyn ruchu przekroczył wartość 20 000.”;

c) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a. Przy obliczaniu natężenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym, na którym z drogą krzyżują się wyłącznie tory dojazdowe do bocznic, należy zsumować wszystkie przejazdy pociągów oraz jazd manewrowych w miesiącu przeprowadzania pomiarów natężenia ruchu drogowego, a obliczoną wartość podzielić przez liczbę dni, w których odnotowano jazdy tych składów.”;

d) w pkt 8 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Pomiaru dokonuje się w sposób określony w pkt 2-7a.”;

36) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

a) w części A:

- tabela nr 1 brzmienie otrzymuje brzmienie:

Dopuszczalna prędkość pojazdów drogowych na drodze w km/h	Odległość punktu obserwacyjnego w m
100	140
90	120
80	100
70	80
≤ 60	60

- po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadku braku odpowiedniej widoczności określonej w tabeli nr 1 należy wprowadzić ograniczenie dopuszczalnej prędkości na drodze, do wartości odpowiadającej rzeczywistej widoczności, zgodnie z tabelą nr 1.”;

b) w części B:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W zwykłych warunkach atmosferycznych czoło zbliżającego się pociągu, a co najmniej latarnie sygnałowe jego czoła, powinny być widoczne dla kierujących pojazdami drogowymi z odległości 20 m, mierzonej od skrajnej szyny po osi jezdni, przez cały czas zbliżania się pojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D.

- po pkt 1 dodaje się pkt 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A, B lub C projektowanych w nowych lokalizacjach powinny być zapewnione warunki widoczności czoła pociągu z drogi publicznej z odległości 5 m.;

1b. W przypadku zmiany kategorii przejazdu kolejowo-drogowego lub jego budowy, przebudowy, bądź remontu powinny być zapewnione warunki widoczności czoła pociągu z drogi publicznej z odległości 5 m, o ile projektowane roboty obejmują swym zakresem zmianę położenia osi drogi w planie lub profilu.”,

- pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14. W obrębie trójkątów widoczności nie sytuuje się obiektów ograniczających widoczność, w szczególności obiektów budowlanych, drzew, krzewów i innych upraw wysokopiennych, reklam, elementów ochrony akustycznej.”;

c) w części C pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku gdy na przejściu nie są spełnione warunki widoczności dla największej prędkości pociągów w rejonie przejścia, zarządca kolei określi dopuszczalną prędkość pociągów w rejonie przejścia w oparciu o rzeczywistą długość odcinka L_2 .”;

37) załącznik nr 4 otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Do skrzyżowań linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia:

1) został złożony wniosek o pozwolenie na budowę lub wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego,

2) zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych w przypadku gdy nie jest wymagane pozwolenie na budowę

– stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Na wniosek inwestora, złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 3. 1. Do realizacji inwestycji kolejowych obejmujących budowę lub przebudowę skrzyżowań linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, w odniesieniu do których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zostało rozstrzygnięte postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt lub wykonawstwo, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Na wniosek inwestora złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w przypadkach, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 4. 1. Zarządcy kolei dostosują istniejące przejazdy kolejowo-drogowe do wymagań określonych w rozporządzeniu, o którym mowa w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, nie później niż do dnia 31 czerwca 2023 r.

2. Zarządcy drogi dostosują organizację ruchu drogowego na skrzyżowaniach dróg usytuowanych w odległości do 15 m od przejazdu kolejowo-drogowego do wymagań określonych w § 21 ust. 3 rozporządzenia, o którym mowa w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, nie później niż do dnia 31 czerwca 2023 r.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

15 12 2023

REKTOR
Do: [signature]
[signature]
[signature]

**SZCZEGÓŁOWE WARUNKI UŻYTKOWANIA PRZEJAZDU KOLEJOWO-
DROGOWEGO I PRZEJŚCIA W PRZYPADKU NIEDZIAŁANIA URZĄDZEŃ
ZABEZPIECZENIA RUCHU LUB BRAKU PRACOWNIKA OBSŁUGUJĄCEGO
PRZEJAZD KOLEJOWO-DROGOWY LUB PRZEJŚCIE**

1. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli zarządca kolei ma możliwość zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego:

- 1) jest obowiązany niezwłocznie zapewnić kierowanie ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym przez tego pracownika;
- 2) dodatkowo oznacza doraźnie przejazd kolejowo-drogowy od strony drogi znakiem B-32b „rogatka uszkodzona” lub B-32c „sygnalizacja uszkodzona”, przy czym znaki te powinny być ustawione z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed roгатką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

2. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli zarządca nie ma możliwości zapewnienia pracownika, o którym mowa w pkt 1, oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, ruch pociągów można prowadzić po:

- 1) wprowadzeniu ograniczenia prędkości czoła pociągów, na długości równej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego, do 20 km/h;
- 2) zarządzeniu, w przypadku nieustawionego wskaźnika W6b, dodatkowego podawania z pociągu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”, na odcinku od wskaźnika W6a do przejazdu kolejowo-drogowego, a w przypadku braku wskaźnika W6a od km ustalonego indywidualnie dla każdego przejazdu kolejowo-drogowego.

3. W przypadku, o którym mowa w pkt 2, zarządca kolei niezwłocznie oznakowuje przejazd kolejowo-drogowy znakiem B-20 „stop”, a pod tym znakiem umieszcza tablicę z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”. Znaki te powinny być ustawione z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego po prawej stronie drogi publicznej, bezpośrednio przed roгатką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

4. W przypadku budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych, do czasu przekazania ich do eksploatacji, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B i C należy zasłonić komory sygnałowe na wszystkich sygnalizatorach drogowych i wyłączyć wszystkie sygnalizatory akustyczne.

5. Przepisy pkt 2 i 3 stosuje się także na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, w przypadku braku dróznika przejazdowego.

6. W przypadku gdy przez okres dłuższy niż 7 dni brak jest dróżnika przejazdowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, zarządca kolei niezwłocznie:

1) występuje do zarządcy drogi:

- a) o zmianę znaku drogowego A-9 „przejazd kolejowy z zaporami”, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B, na znak drogowy A-10 „przejazd kolejowy bez zapor”,
- b) o umieszczenie przed przejazdem kolejowo-drogowym znaku drogowego B-20 „stop”,
- c) w uzasadnionych przypadkach – o ustawienie znaku A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką T-14d, wskazującą przejazd kolejowy, na którym warunki powodują szczególne niebezpieczeństwo powstawania wypadków i wprowadzenie ograniczenia prędkości dla pojazdów drogowych przed dojazdem do przejazdu kolejowo-drogowego;

2) demontuje drągi rogatki na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B oraz ustawia znak drogowy G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” lub G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, a na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C umieszcza tablice informacyjne „sygnalizacja uszkodzona”;

3) określa maksymalną prędkość pociągów przed przejazdem kolejowo-drogowym, która jest ustalana dla warunków widoczności mierzonych z odległości 5 m od skrajnej szyny zgodnie z częścią B w załączniku nr 3 do rozporządzenia; maksymalna prędkość pociągów powyżej 20 km/h jest dopuszczalna na przejazdach, na których droga przecina nie więcej niż dwa tory kolejowe, a iloczyn ruchu nie przekracza 60 000;

4) zastępuje wskaźniki W6a, ustawione od strony toru z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, wskaźnikami W6b, a w przypadku braku wskaźnika W6a ustawia wskaźnik W6b;

5) ustala, w uzgodnieniu z zarządcą drogi, termin przywrócenia obsługi lub naprawy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym, nie dłuższy niż 3 miesiące od wystąpienia braku dróżnika przejazdowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu.

7. W przypadkach, o których mowa w pkt 6, zarządca kolei informuje właściwego terenowo komendanta Policji oraz właściwego zarządcę drogi o zmianach sposobu istniejącego zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego i ewentualnych utrudnieniach.

8. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściach, zarządca kolei niezwłocznie:

- 1) wprowadza ograniczenia prędkości czoła pociągów, na długości równej szerokości przejścia, do 20 km/h;

- 2) zarządza, w przypadku nieustawionego wskaźnika W6b, wielokrotne podawanie z pociągu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”, na odcinku od wskaźnika W6a do przejścia, a w przypadku braku wskaźnika W6a od km ustalonego indywidualnie dla każdego przejścia;

9. W przypadku gdy przez okres dłuższy niż 7 dni nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejściach, zarządca kolei niezwłocznie:

- 1) demontuje drągi rogatki oraz ustawia znak drogowy G-3 lub G-4, a na przejściach wyposażonych w sygnalizatory drogowe umieszcza tablice informacyjne „sygnalizacja uszkodzona”;
- 2) utrzymuje ograniczenie prędkości czoła pociągów, na całej długości równej szerokości przejścia, do 20 km/h;
- 3) zastępuje wskaźniki W6a, ustawione od strony toru z obu stron przejścia, wskaźnikami W6b;
- 4) ustala termin przywrócenia właściwego działania nie dłuższy niż 3 miesiące od wystąpienia usterki.”

10. W przypadku budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściach, do czasu przekazania ich do eksploatacji, należy zasłonić komory sygnałowe na wszystkich sygnalizatorach drogowych i wyłączyć wszystkie sygnalizatory akustyczne.

UZASADNIENIE

Podstawą do wprowadzenia zmian w rozporządzeniu 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. poz. 1744) są przede wszystkim wnioski wpływające do Ministra Infrastruktury i Budownictwa dotyczące interpretacji poszczególnych przepisów rozporządzenia, a także zauważone, wcześniej nie ujęte w przedmiotowym akcie prawnym kwestie, dotyczące m. in. zasad użytkowania, oznakowania i wykonywania pomiarów ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych, na których ruch na linii kolejowej jest zawieszony.

Potrzebę zmiany niektórych przepisów zgłaszali również przedstawiciele narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Niektóre ze zmian wynikają także z zagadnień ujętych w wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli pn.: "Bezpieczeństwo ruchu na przejściach i przejazdach kolejowo-drogowych".

Procedowane zmiany mają charakter punktowy.

1) Zmiana treści stanowi ujednolicenie stosowanej terminologii zgodnie z definicjami zawartymi w § 3.

2a) w § 3 pkt 9 doprecyzowano definicję przejść, poprzez wskazanie, iż przejść nie stanowią ciągi komunikacyjne pomiędzy peronami na stacjach kolejowych lub przystankach osobowych. Rozszerzona definicja uwzględnia uwagę zgłoszoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w toku konsultacji publicznych.

2b) w § 3 pkt 12 doprecyzowano co należy rozumieć pod pojęciem skrzyżowania oraz wskazano, że w przypadku skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi lub bocznicami kolejowymi, na których zarządca kolei nie dopuścił ruchu kolejowego nie należy ich uznawać za przejazdy kolejowo-drogowe.

3) Zmiana stanowi uzupełnienie dotychczasowego brzmienia przepisu.

4) Brzmienie § 6 rozszerzono o przepisy zawarte w § 10 pkt 1. Do katalogu przejazdów, spełniających warunki brzegowe dla więcej niż jednej kategorii, które otrzymują kategorię wyższą dodano przejazdy kat D. Zmiana tego przepisu wynika z zastrzeżeń zgłaszanych przez NIK podczas przeprowadzania ww. kontroli.

5) Zmiana treści § 10 polega na dodaniu informacji dot. maksymalnej ilości torów, które mogą przebiegać przez przejazd. Ograniczono w ten sposób możliwość stosowania przejazdów kat. D do skrzyżowań, na których przebiegają maksymalnie dwa tory kolejowe.

6) Nowa regulacja wprowadzona została w związku z uwagą zgłoszoną w toku konsultacji publicznych przez Transprojekt Gdański Sp. z o.o. i dostosowuje prawodawstwo krajowe do przepisów europejskich.

7) Nowoprojektowany przepis § 15a precyzuje, który zarządca zobowiązany jest do sporządzenia i przechowywania metryki przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, w przypadku, gdy przez jeden przejazd lub przejście przebiegają tory dwóch lub więcej zarządców.

8) Nowa treść stanowi doprecyzowanie przepisu.

9) Proponowana treść umożliwia stosowanie wygrodzeń wzdłuż toru, poprawiających poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.

10a) Przepis uzupełniono o możliwość stosowania wysp kanalizujących, jako elementów utrudniających objazd zamkniętej rogatki.

10b) Przepis wprowadza rozwiązanie poprawiające poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, poprzez zapewnienie pierwszeństwa pojazdom opuszczającym strefę przejazdu.

11) Nowa treść stanowi doprecyzowanie przepisu.

12) Zmiana stanowi doprecyzowanie przepisu.

13) Przepis umożliwia pozostawienie kąta skrzyżowania nie spełniającego wymagań rozporządzenia na istniejącym przejeździe kolejowo-drogowym, na którym korekta tego kąta wymagałaby zmiany położenia osi drogi w planie lub profilu, a projekt nie zakłada wykonywania takich robót.

14a) Stosowanie pochyleń podłużnych większych od pochyleń nominalnych określonych w § 28 ust. 1 rozporządzenia (2,5%) ograniczono do przejazdów istniejących. Zmiana ma na celu doprecyzowanie istniejących uregulowań i eliminację wątpliwości interpretacyjnych.

14b) W związku z brakiem w przepisach dotyczących projektowania dróg kołowych warunków dotyczących dopuszczalnej różnicy sąsiednich pochyleń podłużnych, § 28 ust. 5 wprowadza warunek dopuszczalnej różnicy pochyleń podłużnych na dojazdach do

nowoprojektowanych przejazdów kolejowo-drogowych w nowych lokalizacjach. Projektowany przepis zgodny jest z wytycznymi dotyczącymi projektowania skrzyżowań drogowych i uwzględnia warunki eksploatacyjne oraz dopuszczalne gabaryty pojazdów drogowych, a także brak możliwości wyokrąglenia załomu niwelety na styku krawędzi zewnętrznej płyty przejazdowej z nawierzchnią drogową (dojazdu) za pomocą łuku pionowego.

15) Zmiana ma na celu doprecyzowanie istniejących uregulowań i eliminację wątpliwości interpretacyjnych. Projektowane przepisy szczegółowo określają warunki techniczne w zakresie kształtowania profilu podłużnego na skrzyżowaniach na których linia kolejowa lub bocznic kolejowa przebiegają w łuku poziomym, droga przebiega w łuku poziomym, bądź zarówno linia kolejowa lub bocznic kolejowa oraz droga przebiegają w łukach poziomych.

16a) Zmiana ma na celu doprecyzowanie istniejącego przepisu.

16b) Przepis zawarty w § 32 ust. 1a dopuszcza stosowanie elastycznych wypełnień żłobka na przejeździe kolejowo-drogowym. W przypadku szczególnych warunków miejskich (wzmoczony ruch pieszych oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się) dopuszczane będzie stosowanie konstrukcji ze żłobkiem elastycznie zamykanym, która jest już stosowana w oparciu o uzyskane przez producentów wymagane dopuszczenia.

17a) Zmiana brzmienia przepisów zawartych w § 39 ust. 1 pkt 3 dopuszcza zlokalizowanie przejazdu kolejowo-drogowego pomiędzy semaforami wjazdowymi na stację a skrajnymi rozjazdami.

Realną przyczyną uniemożliwiającą budowę przejazdu kolejowo-drogowego na terenie stacji jest konieczność jego lokalizacji w obrębie głowicy rozjazdowej. W takiej sytuacji konieczna jest budowa skrzyżowania dwupoziomowego (wiaduktu drogowego). Jeżeli natomiast droga przecina tory dojazdowe do stacji na odcinku od semafora wjazdowego do pierwszego rozjazdu głowicy rozjazdowej to nie ma przeciwwskazań do budowy przejazdu kolejowo-drogowego na tym odcinku.

17b) Wyłączenie zawarte w nowej treści ust. 2 w § 39 dopuszcza pozostawienie istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego usytuowanego pomiędzy skrajnymi rozjazdami stacji kolejowej przy przebudowie/budowie linii kolejowej lub drogi.

Z uwagi na wysokie koszty budowy skrzyżowań wielopoziomowych, obowiązek ich budowy w ramach planowanej przebudowy linii kolejowej/bocznicy/drogi publicznej ograniczany jest do przypadków koniecznych, tj. podniesienia prędkości pociągów powyżej 160 km/h albo

skrzyżowania linii kolejowej z autostradą lub drogą ekspresową. W innych przypadkach budowa skrzyżowania wielopoziomowego uzależniona będzie od warunków miejscowych (np. natężenia ruchu drogowego, natężenia ruchu kolejowego, zakresu przebudowy linii kolejowej/ drogi publicznej) i powinna podlegać uzgodnieniu pomiędzy zarządcami drogi i kolei oraz być poprzedzona analizą oceny ryzyka i określeniem jej wpływu na poziom bezpieczeństwa użytkowników.

18) Zmiana brzmienia § 40 wynika z wątpliwości interpretacyjnych jego obecnego brzmienia zgłaszanych przez uczestników rynku. W celu uzyskania jednoznaczności brzmienia przepisów zawartych w § 40 dokonano zmiany w szyku oraz składni zdań.

19) Projektowany przepis § 49 ust. 1a dopuszcza stosowanie na przejazdach kolejowo-drogowych sygnalizatorów drogowych na wysięgnikach nad jezdnią, celem poprawy ich widoczności przez kierujących pojazdami.

W przypadku dróg równoległych do toru kolejowego krzyżujących się z drogą przecinającą tory kolejowe, często brak jest miejsca na usytuowanie sygnalizatorów drogowych tak, aby zapewnić wymaganą ich widoczność dla kierowców pojazdów samochodowych. Zainstalowanie sygnalizatora lub sygnalizatorów na wysięgnikach nad jezdnią (podobnie, jak na skrzyżowaniach dróg kołowych) w wielu przypadkach rozwiąże ten problem i poprawi bezpieczeństwo ruchu w obrębie przejazdu.

20a) Ze względu na fakt, iż na przejazdach kolejowo drogowych kat. A w większości przypadków stosowane są drągi rogatkowe konstrukcji A-owej, w których z uwagi na ich konstrukcję (mocowanie do napędu rogatkowego w dwóch punktach) nie można zastosować bezpieczników wyłamania, konieczność stosowania bezpiecznika ograniczono do przejazdów wyposażonych w systemy samoczynne, gdzie stosowane są drągi rurowe (mocowane do napędu rogatkowego w jednym punkcie).

20b) Przepis zawarty w ust. 3 w § 50 wyłącza drągi rogatkowe stosowane na przejazdach kat. F spod wymagań zawartych w ust. 1 i 2 tegoż paragrafu.

Konieczność wprowadzenia tego przepisu wynika z zapytań i wątpliwości, czy rogatki zabudowane na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii F (otwieranych i zamykanych na kłódki przez użytkowników tych przejazdów) powinny odpowiadać warunkom jak dla kategorii A i B, zgodnie z wymaganiami § 50.

21) Komputerowe systemy zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych wyposażane są w elektroniczne generatory sygnałów dźwiękowych. Możliwości generatorów

elektronicznych w tym zakresie są bardzo duże i z tego względu dopuszczono możliwość stosowania ostrzegawczych sygnałów dźwiękowych innych niż brzmienie dzwonu – sygnały modulowane, przerywane itp. Warunkiem koniecznym do zastosowania takich sygnałów jest ich dobra słyszalność z wymaganej odległości. Generatory takie będą stosowane zwłaszcza na terenach aglomeracji miejskich gdzie taki sygnał ostrzegawczy będzie mniej uciążliwy dla otoczenia, przy jednoczesnym spełnieniu stawianych mu wymagań.

22) Zmiana treści § 52 stanowi korektę oczywistej omyłki pisarskiej.

23a) Zmiana wprowadzenia do wyliczenia w ust. 2 w § 52 wskazuje niezbędne stany systemu, od których uzależnione powinny być wskazania tarczy ostrzegawczej przejazdowej, dopuszczając jednocześnie uzależnienie wskazań od większej ich liczby.

23b) W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych usytuowanych w pobliżu stacji i powiązanych lub uzależnionych z systemem urządzeń stacyjnych, a od strony szlaku wyposażonych w tarcze ostrzegawcze przejazdowe, wskazane jest ujednolicenie zasad reakcji sygnalizatorów po obu stronach przejazdu tj. semaforów wyjazdowych i tarcz ostrzegawczych przejazdowych na awaryjne stany funkcjonalne systemu przejazdowego. Dodany ust. 3 w § 53 informuje, że wymienione w ust. 2 takie stany funkcjonalne powinny być jednakowo zaimplementowane po obu stronach przejazdu kolejowo-drogowego.

24) Zgodnie z zaleceniami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych sygnał wyświetlany na tarczy ostrzegawczej przejazdowej powinien być uzależniony od stanu zamknięcia zapór, a nie tylko od stanu ostrzegania użytkowników drogi przez sygnalizatory świetlne. Powoduje to oczywistą konsekwencję – zwiększenie odległości umieszczania czujników włączających sygnalizację od przejazdu, jednak ma radykalny wpływ na bezpieczeństwo. Mając na uwadze powyższe dokonano korekty treści § 58 ust. 2 pkt 4.

25) Zmiana brzmienia ust. 3 w § 61 doprecyzowuje, że reakcja sygnalizatorów takich jak tarcza ostrzegawcza przejazdowa i semafor wyjazdowy powiązane z systemem przejazdowym na awaryjne stany funkcjonalne systemu przejazdowego muszą być jednakowe.

26) Projektowany przepis § 65 umożliwia implementację funkcji kontrolującej pracownika obsługi przejazdu, polegającej na zablokowaniu możliwości otwarcia rogatek, gdy w strefie oddziaływania czujników znajduje się pociąg, na przejazdach kat. A, które wyposażone są w czujniki pociągu i tarcze ostrzegawcze przejazdowe kontrolujące strefę zbliżania pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego.

27) Brzmienie § 71 ust. 2 precyzuje, że powiązanie systemu przejazdowego z systemem stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym powinno być realizowane na takich samych zasadach i kontrolować takie same parametry jakie są kontrolowane przez tarcze ostrzegawcze przejazdowe.

28) § 74a określa warunki zabezpieczenia ciągów pieszych, pieszorowerowych a także ścieżek rowerowych na przejazdach z samoczynną sygnalizacją przejazdową.

W przypadkach stosowania wyodrębnionych chodników dla pieszych i/lub ścieżek rowerowych w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego należy je równie starannie zabezpieczyć przed wejściem pieszych/wjechaniem roweru w strefę przejazdu w czasie przejazdu pociągu przez przejazd.

29) Zmiana treści ust. 3 w § 77 spowodowana jest zmianą tytułu i treści załącznika nr 4 do rozporządzenia.

30a) i b) Nowa redakcja przepisu ma na celu określenie przepisów na podstawie których należy stosować oznakowanie poziome w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych.

31) Zmiana przepisu stanowi uzupełnienie oznakowania stosowanego na przejazdach kolejowo-drogowych o linię krawężniową ciągłą – P-7b.

32) Zmiana stanowi uzupełnienie dotychczasowego brzmienia przepisu o przejazdy kolejowo-drogowe kat. A niewyposażone w rogatki.

33) § 83 ust. 1a precyzuje zasady umieszczania znaku G-2 „sieć pod napięciem” na przejściach kategorii E.

34) Projektowany przepis znosi obowiązek umieszczania wskaźników W6a przed przejazdami kolejowo-drogowymi kategorii A z obsługą na miejscu i kategorii B, na których zachowane są warunki widoczności czoła pociągu z odległości 5 m określone w części B załącznika nr 3 do rozporządzenia.

34b) Zmiana § 84 ust. 1 pkt 2 stanowi korektę zbędnego powtórzenia.

35a) pkt 3a w załączniku nr 1 określa tok postępowania przy ustalaniu natężenia ruchu kolejowego w przypadku, gdy w dniach pomiarów ruchu drogowego nie odbywał się ruch pociągów.

35b) pkt 6a dopuszcza używanie wyników generalnego pomiaru ruchu (GPR) do obliczania iloczynów ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich.

35c) Nowy przepis pozwala na dokładniejsze obliczenie iloczynu ruchu na przejazdach zlokalizowanych na torach dojazdowych do bocznicy, na których ruch jest nieregularny.

35d) Uzupełnienie brzmienia stanowi następstwo dodania pkt-u 7a.

36a) Tabela nr 1 w załączniku nr 3 została uzupełniona o odległość punktu obserwacyjnego dla prędkości pojazdów drogowych wynoszącej 90 km/h.

Pkt 3a w części A załącznika nr 3 określa tryb w postępowania w przypadku braku wymaganej widoczności drągów rogatkowych, sygnalizatorów drogowych i znaków drogowych podczas zbliżania się pojazdu drogowego do przejazdu.

36b) w pkt-ach 1-1b określone zostały warunki widoczności czoła pociągu dla przejazdów kat. D, przejazdów kat. A, B i C projektowanych w nowych lokalizacjach oraz dla istniejących przejazdów kat. A, B i C. Wyraźny podział pomiędzy przejazdami istniejącymi oraz projektowanymi w nowych lokalizacjach stanowić ma rozwiązanie wszelkich wątpliwości interpretacyjnych związanych z wymaganymi warunkami widoczności na przejazdach kolejowo-drogowych.

Zmiana pkt 14 w części B załącznika nr 3 stanowi korektę zbędnego powtórzenia.

36c) Zmiana treści pkt 4 w części C załącznika nr 3 spowodowana jest rozbieżnością jego dotychczasowej treści z intencją prawodawcy.

37) W nowym brzmieniu załącznika nr 4 do rozporządzenia w sposób jednoznaczny określone zostały odmienne warunki użytkowania przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść w przypadku nie działania urządzeń zabezpieczenia ruchu. Doprecyzowane zostały zasady używania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”, zapisy dostosowano także do postanowień rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r. poz. 1393, z późn. zm.). Obowiązek zasłaniania komór sygnalizatorów przed oddaniem ich do eksploatacji wynika z konieczności przeprowadzenia testów działania tych urządzeń, przy czym sygnały przez nie wyświetlane nie mogą być widoczne dla użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych przed weryfikacją poprawności realizowania przez nie zadanych funkcji.

Planuje się, że rozporządzenie wejdzie w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie przedstawiono szczegółowo w Ocenie Skutków Regulacji.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Pan Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu w MIB

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Pan Tomasz Buczyński, Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w MIB,
(22) 630 13 00, Tomasz.Buczynski@mib.gov.pl

Data sporządzenia

16.05.2016r.

Aktualizacja:

30.03.2017 r.

08.09.2017 r.

23.11.2017 r.

Źródło:

Upoważnienie ustawowe

Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra
Infrastruktury i Budownictwa
80

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Uzupełnienie i doprecyzowanie przepisów istniejących wraz z ujednoliceniem standardów technicznych wykorzystywanych obecnie przy budowie, przebudowie i remontach przejazdów kolejowo-drogowych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Jednoznaczność przepisów nie budząca wątpliwości interpretacyjnych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządcy infrastruktury kolejowej	14	Urząd Transportu Kolejowego	Złagodzenie wymagań dla przejazdów istniejących (kął skrzyżowania, widoczność, itp.).
Zarządcy dróg	ok 2875	Główny Urząd Statystyczny	Umożliwienie wykorzystywania wyników GPR na drogach wojewódzkich i krajowych.
Organy zarządzające ruchem na drogach	ok. 397	Główny Urząd Statystyczny	
Licencjonowani przewoźnicy kolejowi	120	Urząd Transportu Kolejowego	
Użytkownicy przejazdów	ok. 22 360210	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Poprawa bezpieczeństwa.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt w ramach konsultacji publicznych został przedstawiony następującym podmiotom:

1. PKP S.A.;
2. PKP PLK S.A.;
3. PKP CARGO S.A.;
4. PKP INTERCITY S.A.;
5. PKP SKM w Trójmieście;
6. PKP LHS sp. z o.o.;
7. Infra SILESIA;
8. Jastrzębska Spółka Kolejowa;
9. KP Kotłarnia Linie Kolejowe;
10. PMT Linie Kolejowe;
11. Euroterminal Sławków;
12. CTL Maczki-Bór;
13. CARGOTOR;
14. DSDiK we Wrocławiu ;
15. UBB Polska;
16. Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
17. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.;
18. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;

19. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.;
20. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
21. Związek Pracodawców Kolejowych;
22. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.

Na zgłoszenie uwag podmioty miały 14 dni od otrzymania informacji o zamieszczeniu projektu w Biuletynie Informacji Publicznej.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostało przedstawione w załączonym do projektu rozporządzenia Raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Projektowane zmiany legislacyjne nie wpływają na sektor finansów publicznych.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy.						
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Konieczność zmiany kategorii przejazdów kolejowo-drogowych kat. D na kategorię wyższą, ze względu na regulację ograniczającą stosowanie kat. D do przejazdów przez max. 2 tory kolejowe. Na zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sieci znajdują się obecnie 42 przejazdy kat. D przez więcej niż 2 tory kolejowe. 2 przejazdy usytuowane są w ciągach dróg wewnętrznych, należy więc przyjąć, że zostaną przekwalifikowane na kat. F lub zlikwidowane. Pozostałe 40 szt. przejazdów należy przekwalifikować do kat. wyższej lub zlikwidować. Przy założeniu kosztu zmiany kategorii przejazdu z D na C rzędu 800 tys. PLN, całkowity koszt dostosowawczy wyniesie około 32 mln PLN. W związku z nałożeniem obowiązku zmiany kategorii przejazdów kolejowo-drogowych kat. D przez więcej niż 2 tory oraz związane z tym koszty po stronie zarządców infrastruktury kolejowej, przewidziano na jego realizację ponad 5-letni okres przejściowy.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy	
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
Komentarz: Umożliwienie wykorzystywania wyników GPR na drogach wojewódzkich i krajowych. Unormowanie zasad sporządzania i przechowywania metryk przejazdowych na przejazdach, na których przebiegają tory dwóch lub więcej zarządców.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☒ inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Celem wprowadzanych regulacji jest poprawa poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Nie później niż do 31 czerwca 2023 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Raport z bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przejściach (sporządzany corocznie przez UTK).		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

RAPORT Z KONSULTACJI

projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie

1. Omówienie wyników przeprowadzanych konsultacji publicznych i opiniowania.

W dniu 14 czerwca 2017 r. projekt w ramach konsultacji publicznych został skierowany do reprezentatywnych związków zawodowych w rozumieniu ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o radzie dialogu społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. poz. 1240), a także do przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, jednostek organizacyjnych PKP SA oraz organizacji branżowych.

Ogółem w ramach konsultacji publicznych projekt został przekazany do 10 podmiotów, w tym:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP PLK S.A.;
- 3) PKP CARGO S.A.;
- 4) PKP INTERCITY S.A.;
- 5) PKP SKM w Trójmieście;
- 6) PKP LHS sp. z o.o.;
- 7) Infra SILESIA;
- 8) Jastrzębska Spółka Kolejowa;
- 9) KP Kotłarnia Linie Kolejowe;
- 10) PMT Linie Kolejowe;
- 11) Euroterminal Sławków;
- 12) CTL Maczki-Bór;

- 13) CARGOTOR;
- 14) DSDiK we Wrocławiu ;
- 15) UBB Polska;
- 16) Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
- 17) Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.;
- 18) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 19) Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.;
- 20) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 21) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 22) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.

W toku konsultacji publicznych uwagi do projektu zgłosiły następujące podmioty: PKP PLK S.A., PKP S.A., CARGOTOR Sp. z o.o., Arriva RP Sp. z o.o., KP Kotłarnia Linie Kolejowe, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, Stowarzyszenie Ekspertów i Menadżerów Transportu Szynowego, Railway Business Forum, Fundacja ProKolej.

Większość uwag zgłoszonych w toku konsultacji została uwzględniona w procedowanym projekcie rozporządzenia.

PKP PLK SA

Uwzględniono zasadniczą część uwag PKP PLK SA. Miały one w większości charakter doprecyzowujący obecne przepisy oraz miały na celu użycie właściwej terminologii branżowej.

Do najważniejszych uwzględnionych uwag merytorycznych należy zaliczyć:

- 1) doprecyzowanie definicji skrzyżowań i przejeżdż;

- 2) zmianę brzmienia § 26 ust. 5 w zakresie kąta skrzyżowania na istniejących przejazdach kolejowo-drogowych, na których planowane jest prowadzenie robót budowlanych.
- 3) uszczegółowienie przepisów dotyczących wymaganej widoczności czoła pociągu z drogi dla przejazdów poszczególnych kategorii oraz z podziałem na przejazdy projektowane w nowych lokalizacjach oraz istniejące, na których planowane jest prowadzenie robót budowlanych.

Nie uwzględniono uwagi dotyczącej wprowadzenia definicji przejazdu wyposażonego i niewyposażonego, ze względu na brak występowania takich sformułowań w rozporządzeniu oraz kilku uwag redakcyjnych.

PKP SA

Uwzględniono uwagę dotyczącą toku postępowania w przypadku przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, na których przebiegają tory dwóch lub więcej zarządców kolei. Nowoprojektowany przepis § 15a precyzuje, który zarządca zobowiązany jest do sporządzenia i przechowywania metryki przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

CARGOTOR Sp. z o.o.

Zgodnie z oczekiwaniami wnioskodawcy wydłużono termin realizacji postanowień rozporządzenia w zakresie przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D przez więcej niż dwa tory kolejowe, do dnia 31 czerwca 2023 r.

ARRIVA RP Sp. z o.o.

Uzupełniono treść § 82 ust. 1 o przejazdy kolejowo-drogowe kategorii A niewyposażone w rogatki.

Uwzględniono także w części postulat dotyczący obligatoryjnego ustawiania wskaźnika W-6a przed przejazdami kolejowo-drogowymi.

Nie uwzględniono proponowanych zmian dotyczących współpracy zarządców dróg i zarządców kolei w zakresie projektów organizacji ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych. Zdaniem prawodawcy obowiązki zarówno zarządców dróg, jak i zarządców kolei są jasno ustalone w rozporządzeniu.

IGTL

Uwzględniona została uwaga dotycząca dopuszczalnego pochylenia podłużnego jezdni na przejeździe kolejowo-drogowym (a co za tym idzie dopuszczalnej przechyłki toru) – nowe brzmienie § 28 i § 29.

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych

Nie uwzględniono postulatu zmiany brzmienia § 5 pkt 3, poprzez dopuszczenie obsługi urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C zlokalizowanych na liniach znaczenia lokalnego lub eksploatowanych wyłącznie w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych oraz na liniach kolejowych wąskotorowych i na bocznicach kolejowych, przez pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego.

Nie uwzględnione zostały również uwagi dotyczące kategoryzacji przejazdów oraz stosowania luster drogowych na przejazdach kolejowo-drogowych, ze względu na fakt, iż lustra drogowe zaburzają perspektywę, co w przypadku znacznych prędkości pociągów może zmniejszać poziom bezpieczeństwa użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych.

Uwzględniono częściowo postulat dotyczący obligatoryjnego ustawiania wskaźnika W-6a przed przejazdami kolejowo-drogowymi.

Stowarzyszenie Ekspertów i Menadżerów Transportu Szynowego

Uwzględniono propozycję umożliwienia sytuowania wygrodzeń równoległe do toru, poprawiających poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych (§ 20) oraz skorygowano redakcję § 36, zgodnie z postulatem.

Wzięto również pod uwagę opis trudności przy wyznaczaniu widoczności czoła pociągu z drogi, przy nowej konstrukcji przepisów w tym zakresie.

Railway Business Forum i Fundacja ProKolej

Uwagi nadesłane przez RBF i Fundację ProKolej w znacznej części pokrywały się z ww. uwagami zgłoszonymi przez pozostałych uczestników rynku.

Ponadto uwzględniono uwagi dotyczące m.in. zapewnienia dogodnych warunków dla ruchu osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, pochylen podłużnych drogi na dojazdach do przejazdów oraz sytuowania przejazdów na odcinkach ramp przechwytkowych linii kolejowych.

Urząd Transportu Kolejowego (UTK)

Projekt rozporządzenia został przedstawiony do zaopiniowania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

Poza ww. zmianami, które częściowo pokryły się z uwagami zgłoszonymi przez Prezesa UTK, uwzględniono także uwagę dotyczącą organizacji ruchu na skrzyżowaniach znajdujących się w bezpośredniej bliskości przejazdów kolejowo-drogowych (do 15 m) oraz stosowania na przejazdach kolejowo-drogowych linii krawędziowej ciągłej P-7b.

Nie uwzględniono propozycji zmniejszenia granicznych iloczynów ruchu dla poszczególnych kategorii przejazdów kolejowo-drogowych.

2. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Zgodnie z opinią Ministra Spraw Zagranicznych z 4 lipca 2017 r. projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

3. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbینگowej w procesie stanowienia prawa.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbینگowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projektowane rozporządzenie zostało udostępnione na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbینگowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).