



Pan Andrzej Bittel

Podsekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

Szanowny Panie Ministrze

Po zapoznaniu się z projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 czerwca 2017 roku, zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie prezentujemy poniższą opinię:

Pozytywnie opiniujemy zamiar nowelizacji przedmiotowego rozporządzenia, o co wносиła, między innymi, Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, NIK – u oraz użytkownicy przejazdów kolejowo – drogowych. Większość zmian prowadzi do poprawy klarowności regulacji oraz powinna się przyczyniać do poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Opowiadamy się jednocześnie za rozpoczęciem prac nad kompleksową zmianą tego rozporządzenia, która powinna zakładać jego pełną zgodność z regulacjami unijnymi. W docelowej wersji rozporządzenia należałoby naszym zdaniem odejść od kategorii przejazdów uwarunkowanych głównie iloczynem ruchu, na rzecz klasyfikacji opartej na metodzie indywidualnej, wielokryterialnej oceny ryzyka dla poszczególnych przejazdów.

Poniżej przedstawiamy uwagi do konsultowanej wersji rozporządzenia.

1. Wyrażamy wątpliwość co do regulacji zawartej w proponowanym nowym ust. 2a w par. 2, na mocy którego przepisów rozporządzenia nie będzie się stosować do skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi i bocznicami kolejowymi na których ruch kolejowy nie jest prowadzony. Proponujemy stosowanie takiej regulacji w odniesieniu do skrzyżowań na których ruch kolejowy nie jest prowadzony na trwale. Decyzja o wstrzymaniu lub wznowieniu ruchu kolejowego jest i powinna pozostać decyzją operacyjną przewoźnika kolejowego, którego wniosek w tej sprawie powinien być realizowany przez PKP PLK S.A bez zbędnej zwłoki. Wyrażamy obawy, że proponowana



regulacja może być łatwym wytłumaczeniem dla decyzji o odmowie wznowienia ruchu kolejowego lub też odkładania takiej decyzji w czasie.

2. W zawartym w par. 3 zestawieniu określić proponuje się:

6) *półsamoczynny system przejazdowy – system przejazdowy, w którym wszystkie lub niektóre funkcje realizowane przez urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym są inicjowane lub wykonywane ręcznie przez pracownika obsługi;*

Uzasadnienie: zaproponowane określenie lepiej oddaje istotę działania urządzeń działających w trybie półsamoczynnym – zakres sterowania ręcznego urządzeń półsamoczynnych nie jest w aktualnej treści doprecyzowany, nie kojarzy się ze sposobem działania innych, półsamoczynnych systemów srk.

14) *system przejazdowy – system urządzeń zabezpieczenia ruchu, zainstalowany na przejeździe kolejowo-drogowym, łącznie ze sterowaniem urządzeń wchodzących w jego skład i z kontrolą ich sprawności, o ile występuje;*

Aktualna treść zawiera wtrącony dodatek dotyczący elementów sterowania i kontroli sprawności, znacznie utrudniający zrozumienie tego określenia i przesuwający istotę definicji na obowiązkowe wyposażenie systemu w diagnostykę.

Jako nowe punkty, odpowiednio umieszczone w kolejności alfabetycznej:

9a) *przejazd niewyposażony – przejazd kolejowo-drogowy, na którym nie zainstalowano systemu przejazdowego, a tylko zastosowano wymagane oznakowanie i pasywne urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;*

9b) *przejazd wyposażony – przejazd kolejowo-drogowy, na którym zainstalowano półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy;*

Proponowane uzupełnienie określić zapewnia poprawę zgodności klasyfikacji z nazewnictwem stosowanym przez Agencję Kolejową UE i w statystykach europejskich; odnośnie oznakowania można zamieścić, o ile potrzeba, odniesienie do rozporządzenia o znakach i sygnałach drogowych, jak w §80 oraz do rozporządzenia ws. warunków technicznych, jak w §49 (Dz.U. z 2003 r. Nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Analogiczne określenia można wprowadzić dla przejść, również w rozbiciu na niewyposażone i wyposażone.

3. Proponowana regulacja w nowym par. 15a, wskazująca zarządcę, który identyfikuje największe natężenie ruchu kolejowego jako tego, który ma obowiązek sporządzać i przechowywać metrykę przejazdu, może szybko okazać się niepraktyczna. Nasuwają się pytania: co to jest identyfikowanie natężenia ruchu kolejowego; natężenie ruchu kolejowego może się zmieniać u poszczególnych zarządców i co wówczas z dokumentacją ?. Proponujemy aby



każdy z zarządców infrastruktury prowadził i aktualizował dokumentację przejazdu i aby wszyscy mieli obowiązek wzajemnego przesyłania danych i zmian w dokumentacji tego przejazdu. Alternatywnie można rozważać rozwiązanie w myśl którego oprócz jednego zarządcy wskazanego do prowadzenia dokumentacji przejazdu pozostali zarządcy mieli obowiązek prowadzenia dokumentacji częściowych, ich dotyczących.

W związku z powyższym proponujemy następującą modyfikację redakcji treści dodanego §15a „ W przypadku przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, przez które przebiegają tory dwóch lub więcej zarządców kolei każdy zarządca powinien posiadać własną metrykę z oznaczeniem przynależności. Aktualizacja metryk powinna być prowadzona na bieżąco po przez obustronne przekazywanie danych.

4. W §20 proponuje się wprowadzenie uzupełnienia dot. wygradzania wzdłuż toru. Jako trzecie, ostatnie zdanie proponuje się zapis:

Ogrodzenie utrudniające dostęp do toru z ominięciem rogatek może być umieszczone równoległe do toru, w odległości nie mniejszej niż 3 m od skrajnej szyny.

W uzupełnieniu tym chodzi o możliwość dodatkowego lub alternatywnego wygradzania utrudniającego dostęp do toru z ominięciem rogatek. W przypadku dopuszczonym obecnie w §21, zastosowanie ogrodzeń równoległych do drogi może w szczególnych warunkach miejscowych powodować utrudnienia, np. w razie awarii i zatrzymania pojazdu drogowego.

5. Proponujemy aby w par. 36 ust. 2, po słowie normalnotorowych dopisać oraz szerokotorowych. Niezależnie od tej propozycji należy naszym zdaniem rozważyć możliwość usunięcia par. 36, przenosząc (pozostawiając) jego wymagania w instrukcjach zarządców infrastruktury kolejowej, np. Id-1 w PLK.
6. Zmiana redakcji par.39 rozporządzenia nie wprowadza jakościowej zmiany w zakresie budowy skrzyżowań wielopoziomowych. Generalnie obowiązek taki powinien być nałożony na zarządców dróg kolejowych. Biorąc jednak pod uwagę fakt dysponowania przez kolej ogromnymi środkami unijnymi na modernizację infrastruktury kolejowej i obawy o ich niepełne wydatkowanie, należałoby rozważyć wprowadzenie wręcz obowiązku budowy skrzyżowań dwupoziomowych. Jest to co prawda postulat z zakresu polityki gospodarczej jednak możliwy do wprowadzenia w nowelizowanym rozporządzeniu. Takie postanowienie miałoby poniekąd charakter normy projektowej. Taka norma powinna obowiązywać zarówno zarządców dróg kolejowych, jak i zarządców infrastruktury kolejowej.



7. Przekazujemy również poniżej szczegółową opinię do par. 53 rozporządzenia:

§53

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

Zapis wprowadza zmianę wymuszającą na producentach i projektantach wprowadzenie obostrzenia polegającego na uzależnieniu światła wyświetlanego na tarczy Top od stanu zamknięcia zapór.

Aktualnie światła na tarczach Top uzależnione są od stanu urządzeń ostrzegawczych (sygnalizatorów).

Całkowite zamknięcie napędów wjazdowych dla przejazdu kat. B z dwoma rogatkami (wjazdowe) następuje po min. 23 sek. (13 sek. ostrzegania wstępne na sygnalizatorach + 10 sek. zamykanie rogatki) od najechania pociągu na czujnik zlokalizowany w odległości uwzględniającej reakcję urządzeń przejazdowych oraz wymagana widoczność światła na Top przez maszynistę w zależności od obowiązującej prędkości maksymalnej. Dla prędkości pociągu 120km/h czujnik oddalony jest od tarczy Top około 400 m.

Przy aktualnie obowiązujących przepisach czas potrzebny do przejechania pociągu od czujnik włączającego do przejazdu kolejowo-drogowego wynosi więc ok. 42 sekundy, w tym:

- 30 s. – minimalny czas ostrzegania dla przejazdu kat. B w dwoma rogatkami (wjazdowymi)
- 12 s. – czas potrzeby do przejechania przez pociąg odcinka pomiędzy czujnikiem włączającym a tarczą Top.

Dodanie kolejnych 23 sekund potrzebnych do całkowitego zamknięcia rogatek wjazdowych spowoduje nie tylko oddalenie czujników włączających o prawie 800 metrów (przy $V_{max}=120\text{km/h}$), ale również wydłużenie czasu oczekiwania przez kierowców przed przejazdem.

Powyższe założenia przyjęto pod warunkiem poruszania się pociągu z maksymalną prędkością dla danego odcinka linii.

Przy zastosowaniu na przejeździe kolejowo-drogowym kat. B czterech rogatek czas oczekiwania kierowców na przejeździe wynosił będzie już 76 sekund, w tym:

- 46 s. minimalny czas ostrzegania dla przejazdu kat. B w czterema rogatkami (wjazdowymi i wyjazdowymi)
- 33 s. czas potrzeby do przejechania przez pociąg odcinka pomiędzy czujnikiem włączającym a tarczą Top.



Wydłuży się także o około 1100 m (przy $V_{max}=120\text{km/h}$) droga pomiędzy czujnikiem włączającym, a tarczą Top.

Każde wydłużenie odległości czujników włączających powoduje również ich interakcję z urządzeniami stacyjnymi znajdującymi się w sąsiedztwie przejazdów, a tym samym potrzebę powiązania urządzeń stacyjnych srk z urządzeniami przejazdowymi, co w konsekwencji jeszcze bardziej wydłuży czas oczekiwania kierowców przed przejazdem, ale również wprowadzi opóźnienia w ruchu pociągów.

8. Uwagi szczegółowe do Załącznika nr 3. Warunki i sposób sprawdzania widoczności przejazdów kolejowo-drogowych i przejść.

Odnosnie części A:

Rozporządzenie powinno ustalać maksymalną dopuszczalną prędkość pojazdów drogowych na drodze, do jakiej powinna zostać ograniczona ta prędkość w razie braku możliwości zapewnienia widoczności przejazdu z określonej odległości z drogi. Dlatego w rozporządzeniu powinna znaleźć się przekształcona tabela nr 1, w której odległościom punktu obserwacyjnego, z którego widoczny jest przejazd, powinny być przypisane dopuszczalne prędkości jazdy pojazdów drogowych przez przejazd.

Odnosnie części B:

W wielu przypadkach, w tym w szczególności na aktualnie projektowanych i przebudowywanych przejazdach kolejowo-drogowych, nie ma możliwości zapewnienia warunków widoczności czoła pociągu z drogi publicznej z odległości 5 m. Ograniczenia widoczności powodowane są nie tylko przez ukształtowanie terenu, krzywizny poziome torów i budowle w obszarze zurbanizowanym. Przeszkody są niestety często wprowadzane w procesie modernizacji lub przebudowy linii, także w przypadku nowo projektowanych lub przebudowywanych przejazdów. Są to najczęściej 3 rodzaje przeszkód: - ekrany dźwiękochłonne, - perony przystanków i dojścia do nich, - strażnice przejazdowe i inne obiekty.

Pomimo twardego zapisu w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu uzyskiwane są odstępstwa drogą przewidywaną w prawie, odnośnie przepisów ustawy Prawo budowlane. Wydaje się celowe ujednolicenie wymagań widoczności dla przejazdów projektowanych i przebudowywanych oraz dla przejazdów istniejących. Dla przejazdów istniejących rozporządzenie powinno przewidywać być może dość długi, ale ustalony termin dostosowania do wymagań ogólnych, wprowadzonych dla przejazdów projektowanych.

Z pozdrowieniami

Józef Marek Kowalczyk

Prezes Stowarzyszenia