

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 2016 r. poz. 290, 961, 1165, 1250 i 2255) 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 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi oraz bocznicami kolejowymi, na których ruch kolejowy nie jest prowadzony. Sposób zabezpieczenia tych skrzyżowań określa zarządca kolei, w uzgodnieniu z zarządcą drogi publicznej, na podstawie analizy warunków miejscowych, przy uwzględnieniu zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa użytkowników tych skrzyżowań.”;

2) § 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.”;

3) w § 10 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Do kategorii D zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami publicznymi, na których droga publiczna na jednym przejeździe kolejowo-drogowym przecina nie więcej niż dwa tory oraz:”;

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) 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 metryki, zgodnie ze swoją właściwością.”;

5) w § 28:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przy prowadzeniu robót budowlanych na istniejących przejazdach kolejowo-drogowych, w przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, dopuszcza się stosowanie profilu podłużnego dróg na dojazdach do 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).

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 pochyleń 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.”;

6) w § 36 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.”;

7) 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.”;

8) § 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.”;

9) 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.”;

10) 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.”;

11) 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.”;

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

13) 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.”;

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

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

15) w § 61 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

16) 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.”;

17) w § 71 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

„§ 74a. 1. Jeżeli na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B z rogakami zamykającymi wjazd na przejazd kolejowo-drogowy wyodrębniony jest chodnik, droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów, należy je zabezpieczyć jedną lub dwiema dodatkowymi rogakami zamykającymi się razem z rogakami zamykającymi wjazd na przejazd kolejowo-drogowy i ustawić dodatkowe sygnalizatory drogowe.

2. Jeżeli na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B z rogakami zamykającymi wjazd na przejazd i zjazd z przejazdu wyodrębniony jest chodnik, droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów można, w zależności od warunków miejscowych, zabezpieczyć je dodatkowymi rogakami zamykającymi się razem z rogakami zamykającymi ruch drogowy w kierunku wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy (w tym przypadku należy ustawić dodatkowe sygnalizatory drogowe) lub rogakami, zamykającymi ruch drogowy na przejeździe.”;

19) 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.”;

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

„1a. Do przejść kategorii E stosuje się przepisy jak dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D, o których mowa w ust. 1 pkt 2.”;

21) w § 84 w ust. 1 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”.”;

22) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:

a) 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) 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.”;

23) 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

- 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 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 .”;

24) 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. Do dnia 15 listopada 2020 r. zarządca kolei zmieni kategorię przejazdu kolejowo-drogowego i dostosuje systemy zabezpieczenia ruchu na tym przejeździe do wymagań określonych w § 7 - § 10 rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, jeżeli przejazd kolejowo-drogowy powinien zostać zaliczony do kategorii innej niż dotychczasowa.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

Za zgodność
pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

Z
D
Za
Janusz Warch

**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 "Bacność", na odcinku od wskaźnika W6a do 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 kolejowego 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 dróżnika 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 znak drogowy A-10 „przejazd kolejowy bez zapór”,
 - 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 nieczynna”;
- 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;
- 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 właściwy organ administracji samorządu terytorialnego 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 „Bacność”, na odcinku od wskaźnika W6a do przejścia;

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

- 1) demontuje drągi roгатki 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) W wyniku ww. kontroli NIK oraz postulatów zgłaszanych przez zarządców dróg dotyczących zabezpieczenia i oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych, stanowiących skrzyżowania dróg z liniami kolejowymi na których ruch nie jest prowadzony, w § 2 ust. 2a wyłączono takie skrzyżowania spod przepisów przedmiotowego rozporządzenia. Sposób zabezpieczenia tych skrzyżowań będzie ustalany indywidualnie przez zarządcę kolei, po przeprowadzeniu analizy warunków miejscowych i zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników.

2) 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.

3) 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.

4) 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.

5) 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) łukiem pionowym.

Stosowanie pochyleń podłużnych większych od pochyleń nominalnych określonych w § 28 ust. 1 rozporządzenia - (2,5%) - ograniczono do przejazdów istniejących.

6) 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.

7a) Zmiana brzmienia przepisów zawartych w ust. 1 pkt 3 § 39 dopuszcza zlokalizowanie przejazdu kolejowo-drogowego pomiędzy skrajnymi rozjazdami na stacji kolejowej.

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.

7b) Wyłączenie zawarte w nowej treści ust. 2 § 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/bocznic/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.

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

9) Projektowany przepis § 49 ust. 1a dopuszcza stosowanie sygnalizatorów drogowych na przejazdach kolejowo-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.

10a) 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).

10b) Przepis zawarty w ust. 3 § 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 § 50.

11) 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.

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

13a) 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 wprowadzenia do wyliczenia w ust. 2 § 53

13b) 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 ujednoczenie 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.

14) Podobnie jak we wprowadzeniu do wyliczenia w ust. 2 § 53, 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.

15) Zmiana brzmienia ust. 3 § 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.

16) Projektowany przepis § 65 pkt 8 umożliwia implementację funkcji kontrolującej pracownika obsługi przejazdu, polegającą 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.

17) 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.

18) § 74a określa warunki zabezpieczenia ciągów pieszych, pieszo-rowerowych 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.

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

20) § 83 ust. 1a precyzuje zasady umieszczania znaku G-2 „sieć pod napięciem” na przejściach kategorii E.

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

22a) 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.

22b) pkt 6a dopuszcza używanie wyników generalnego pomiaru ruchu (GPR) do obliczania iloczynów ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich.

23a) Tabela nr 1 w załączniku nr 3 została uzupełniona o odległość punktu obserwacyjnego dla prędkości pojazdów drogowych wynoszącej 90 km/h.

23b) 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.

23c) Zmiana pkt 14 w części B załącznika nr 3 stanowi korektę zbędnego powtórzenia.

23d) Zmiana treści pkt 4 w części C załącznika nr 3 spowodowana jest rozbieżnością jego dotychczasowej treści z intencją prawodawcy.

24) 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 „Bacność”, 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.).

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

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 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.).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji, zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

<p>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.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu w MIB</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Kamil Wilde, Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w MIB, (22) 630 13 00, Kamil.Wilde@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 16.05.2016 r.</p> <p>Aktualizacja: 30.03.2017 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa: 80</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

<p>1. Jaki problem jest rozwiązywany?</p>			
<p>Uzupełnienie i doprecyzowanie przepisów istniejących wraz z ujednoczeniem standardów technicznych wykorzystywanych obecnie przy budowie, przebudowie i remontach przejazdów kolejowo-drogowych.</p>			
<p>2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt</p>			
<p>Jednoznaczność przepisów nie budząca wątpliwości interpretacyjnych.</p>			
<p>3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich UE/EMUE?</p>			
<p>Nie dotyczy.</p>			
<p>4. Podmioty, na które oddziałuje projekt</p>			
<p style="text-align: center;">Grupa</p>	<p style="text-align: center;">Wielkość</p>	<p style="text-align: center;">Źródło danych</p>	<p style="text-align: center;">Oddziaływanie</p>
<p>Zarządcy infrastruktury kolejowej</p>	<p style="text-align: center;">14</p>	<p>Urząd Transportu Kolejowego</p>	
<p>Zarządcy dróg</p>	<p style="text-align: center;">ok. 2875</p>	<p>Główny Urząd Statystyczny</p>	
<p>Organy zarządzające ruchem na drogach</p>	<p style="text-align: center;">ok. 397</p>	<p>Główny Urząd Statystyczny</p>	
<p>Licencjonowani przewoźnicy kolejowi</p>	<p style="text-align: center;">120</p>	<p>Urząd Transportu Kolejowego</p>	
<p>Użytkownicy przejazdów</p>	<p style="text-align: center;">ok. 22 360210</p>	<p>Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego</p>	
<p>5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji</p>			
<p>Projekt w ramach konsultacji publicznych zostanie przedstawiony następującym podmiotom:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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

Wyniki konsultacji zostaną przedstawione w Raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015r.)	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													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane zmiany legislacyjne nie wpływają na sektor finansów publicznych.												

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	1-5	5	5-10	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2015 r.)	budżet państwa								
	jednostki samorządu terytorialnego								
	inne jednostki sektora finansów publicznych								
	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)								

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe						
W ujęciu niepieniężnym	budżet państwa						
	jednostki samorządu terytorialnego						
	inne jednostki sektora finansów publicznych						
	przedsiębiorstwa (w tym MSP)						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.					
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń							
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu							
<input type="checkbox"/> nie dotyczy							
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy			
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:			
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy			
9. Wpływ na rynek pracy							
Brak wpływu.							
10. Wpływ na pozostałe obszary							
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego		<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu		Celem wprowadzanych regulacji jest poprawa poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.					
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego							
Bezpośrednio po opublikowaniu.							
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie interakcje zostaną zastosowane?							
Raport z bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przejściach (sporządzany corocznie przez UTK).							
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)							
Brak.							

