

## UZASADNIENIE

Konieczność wydania projektowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie wynika wprost z brzmienia art. 66 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1062), zwanej dalej „ustawą o zapewnieniu dostępności”.

Przywołany przepis obliguje ministra właściwego do spraw transportu do wydania, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, w terminie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy o zapewnieniu dostępności, przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm.).

Ustawa o zapewnieniu dostępności stawia minimalne i alternatywne wymagania służące zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami w zakresie dostępności architektonicznej w budynkach, dostępności cyfrowej oraz informacyjno-komunikacyjnej. Przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia są obiektami budowlanymi, które nie mieszczą się w zakresie ustawy o zapewnieniu dostępności, w której w art. 6 jako minimalne wymagania służące zapewnieniu dostępności wskazano dostępność architektoniczną w budynkach, dostępność cyfrową (dostępność stron WWW i aplikacji mobilnych) czy też dostępność informacyjno-komunikacyjną.

Ze względu na obszerność zagadnień, które porusza niniejsze rozporządzenie, struktura projektu rozporządzenia składa się z 11 rozdziałów. Dodatkowo, podobnie jak w dotychczasowym rozporządzeniu, projekt rozporządzenia zawiera 4 załączniki, w których zawarto kolejno: warunki i sposób prowadzenia pomiarów natężenia ruchu kolejowego i ruchu drogowego oraz obliczania iloczynu ruchu, wzór i zakres metryki, warunki widoczności wymagane dla przejazdów kolejowo-drogowych i przejść oraz szczegółowe warunki użytkowania przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu lub braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy lub przejście.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia powtarza w przeważającej mierze regulacje zawarte w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 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, z późn. zm.).

W niniejszym projekcie rozporządzenia dokonano usystematyzowania przepisów. Zaktualizowano definicję „przejścia”, aby zapewnić zgodność z ustawą z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 720), polegająca na rozszerzeniu katalogu pojazdów i osób.

Z uwagi na zmianę ustawy drogach publicznych, usunięto z projektu rozporządzenia definicję „korony drogi” i zmieniono ją na „szerokość przejazdu kolejowo-drogowego”.

Nowoprojektowane rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych zakłada również zmianę pojęcia „chodnika” i zastąpienie jej pojęciem „drogi dla pieszych”, co wpłynęło również na stosowanie w niniejszym rozporządzeniu nowego pojęcia.

Dotychczas stosowane określenie „sygnalizatory drogowe” zmieniono na „sygnalizatory zakazujące wjazdu umieszczane na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach”, z uwagi na to, że sygnalizatory instalowane na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach *de facto* są sygnalizatorami bezwzględnie zakazującymi wjazdu i wejścia na przejazd i przejście.

Ponadto, projekt rozporządzenia wprowadza zmianę niektórych przepisów, których zmiana wynika z zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej: PKWBK) oraz wniosków Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezesa UTK) czy zarządców kolei.

Uzupełnienie § 10 o przepis nakazujący wyposażanie przejazdów kategorii D zlokalizowanych w granicach stacji kolejowej na torach, po których są realizowane przebiegi pociągowe zgodnie z warunkami technicznymi jak dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A lub B lub przejść kategorii E, wynika z zaleceń PKWBK wskazanych w raporcie z badania poważnego wypadku kolejowego kat. A21, który miał miejsce w dniu 23 sierpnia 2018 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym w stacji Szaflary w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane (Raport nr PKBWK/03/2019).

Doprecyzowano przepis § 17 o określenie granicy odpowiedzialności zarządców dróg i zarządców kolei w zakresie zapewnienia warunków widoczności na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach wskazanych w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

W § 22 jako obligatoryjne uznano takie zabezpieczenie dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B, które uniemożliwia uczestnikom ruchu drogowego objazd zamkniętej rogatki, przez zastosowanie wysp kanalizujących ruch, pasów separujących, obrzeży betonowych lub separatorów. Dotychczasowe rozporządzenie uzależniało zastosowanie ww. zabezpieczeń od warunków miejscowych.

Dodanie ust. 8 w § 53 umożliwi zastosowanie w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia sygnalizatora S-1 zgodnie z § 95 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310, z późn. zm.). Zaproponowana przez Prezesa UTK zmiana pozwala na zastosowanie systemu sygnalizacji świetlnej działającego analogicznie do systemu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach dróg kołowych. Zmiana wprowadza rozwiązanie, które jest znane i rozpoznawalne przez uczestników ruchu drogowego, korzystających z sygnałów sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach dróg kołowych.

Wprowadzenie § 60 umożliwi stosowanie nowoczesnych metod wykrywania przeszkód na przejazdach kolejowo-drogowych, do których należą m.in.: pętle indukcyjne, system LIDAR, radar, obrazowanie termiczne w podczerwieni czy też czujniki ultradźwiękowe. Jednym z rozwiązań w funkcjonowaniu podsystemu monitorowania jest przesyłanie sygnału wizyjnego i alarmowego do lokalnych centrów sterowania ruchem kolejowym, których personel podejmuje decyzje o zatrzymaniu lub nie, nadjeżdżającego pociągu. Innym rozwiązaniem jest wysyłanie przez podsystem monitorowania sygnału alarmowego do podsystemu przetwarzania, który uruchamia procedurę zatrzymania pociągu albo poprzez podanie sygnału „Stój” na semaforach umieszczonych w obrębie przejazdu, albo przez wysłanie komunikatu alarmowego drogą radiową do pulpitu maszynisty, który podejmuje decyzję o wdrożeniu hamowania pociągu. System wykrywania przeszkód na przejazdach w tym przypadku powiązany jest z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym. Wprowadzenie przedmiotowego przepisu umożliwi zastosowanie tego typu systemów na przejazdach.

Zmiana § 65 w zakresie czasu wstępnego ostrzegania na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A z rogatkami lub przejścia z rogatkami, wprowadza uwarunkowanie związane z rozróżnieniem ww. czasów od tego, czy przejazd lub przejście jest obsługiwane z miejsca, czy z odległości. Zmiana jest zaleceniem PKBWK wskazanych w raporcie z badania poważnego wypadku kolejowego kat. A18, który miał miejsce w dniu 2 sierpnia 2018 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, zlokalizowanym na szlaku Pierzyska - Gniezno w km 43,141 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód - Skandawa (Raport nr PKBWK/04/2019).

Na wniosek zarządcy kolei wprowadzono punkt 6 w § 84, który obliguje do umieszczania pod znakami A-9 i A-10 na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C tabliczki informacyjnej, która informuje użytkowników dróg o tym, że sygnalizacja na przedmiotowych przejazdach, jest sygnalizacją automatyczną.

Do projektu rozporządzenia wprowadzono przepis § 87, umożliwiający zarządcy drogi dodatkowe oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych znakami lub tablicami o zmiennej treści oraz przez zastosowanie oznakowania poziomego za pomocą linii wibracyjnych, progów zwalniających i dodatkowej kolorystyki nawierzchni drogowej. Niniejszy przepis został wprowadzony na wniosek Prezesa UTK, który wskazał m.in., że zmienna treść wyświetlanych komunikatów przyciąga uwagę kierowców, wpływa na zwiększenie koncentracji i zapobiega tzw. „jeżdżeniu na pamięć”. Ponadto, zastosowanie oznakowania poziomego przejazdu za pomocą linii spowalniających (wibracyjnych), progów zwalniających lub dodatkowej kolorystyki nawierzchni drogowej może zwiększyć bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Wykonanie znaków z materiałów powodujących powstanie efektu akustycznego i wibracji, w momencie najechania na ich powierzchnię oraz progów zwalniających wpływa na percepcje kierowcy, zwiększa poziom jego czujności i w konsekwencji powoduje bardziej uważne przejechanie przez przejazd kolejowo-drogowy. Na poprawę bezpieczeństwa może też wpłynąć zastosowanie specjalnej kolorystyki nawierzchni drogowej i pieszej bezpośrednio na przejazdach kolejowo-drogowych.

Zmiana wprowadzona w załączniku nr 3 do rozporządzenia, została dokonana zgodnie z zaleceniem PKBWK wskazanym w raporcie nr PKBWK/03/2019. Zmiana polega na wprowadzeniu bezwzględnego obowiązku zachowania widoczności czoła pociągu z 5 m i 10 m, a w przypadku gdy nie jest możliwe zapewnienie widoczności z 10 m, należy określić prędkość pociągów, przy której spełnione są warunki widoczności z odległości 10 m.

Ponadto, w związku z pojawiającymi się wątpliwościami interpretacyjnymi w zakresie trójkątów widoczności, rozdzielono kwestie związane z trójkątami na istniejących przejazdach kategorii D, od widoczności z 5 m na przejazdach kolejowo-drogowych projektowanych w nowych lokalizacjach oraz tych, które będą objęte budową, przebudową lub remontem, w przypadku gdy roboty będą obejmować swym zakresem zmianę położenia osi drogi w planie.

Wprowadzone zmiany rozporządzenia pozwolą na stosowanie podniesionych standardów technicznych, co skutkować będzie podwyższeniem poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym powodując poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i ruchu drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.

Zgodnie z § 96 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Zgodnie z przepisami przejściowymi zamieszczonymi w rozporządzeniu do skrzyżowań linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, dla których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia został złożony wniosek o pozwolenie na budowę lub wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego albo zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych, w przypadku gdy nie jest wymagane pozwolenie na budowę – będą stosowane przepisy dotychczasowe. Jednak, na wniosek inwestora, złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia, będą mogły być już stosowane nowe przepisy przedmiotowego rozporządzenia.

W przypadku realizacji inwestycji kolejowych obejmujących budowę lub przebudowę skrzyżowań linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, w odniesieniu do których przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia zostało rozstrzygnięte postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt lub wykonawstwo, będą stosowane przepisy dotychczasowe. Jednak, na wniosek inwestora złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będą stosowane przepisy tego rozporządzenia.

Projektodawca wskazuje również, że w terminie 5 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia zarządca kolei dostosuje przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia do wymagań określonych w projektowanym rozporządzeniu.

Niniejszy projekt rozporządzenia będzie notyfikowany Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia 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.), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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 nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.