**Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic z drogami i ich usytuowanie***

| Lp. | Jednostka redakcyjna | Treść uwagi lub propozycja zmiany przepisu | Uzasadnienie | Szacunkowy koszt wdrożenia do ujęcia w OSR |
|---|---|---|---|---|
| | | Rozdział II § 12 ust. 2 – dopisać kolejny pkt nr 3 o brzmieniu" Zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla Kategorii D jeżeli przejazd kolejowo drogowy znajduje się na drodze wewnętrznej, na której obowiązuje strefa ruchu". | Zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem 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, a także procedowaną obecnie nowelizacją tego aktu prawnego, dla przejazdu usytuowanego na drodze wewnętrznej, ustanowić należy kategorię F.<br>W myśl obowiązujących oraz projektowanych przepisów przejazd kolejowo – drogowy kategorii F należy wyposażyć:<br>- w rogatki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników lub<br>- zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla kategorii A albo B.<br><br>Podmiot członkowski Związku Pracodawców Polska Miedź, Huta Miedzi „Głogów" o/ KGHM Polska Miedź S.A jest właścicielem przejazdu zabudowanego na drodze wewnętrznej, na której obowiązuje „strefa ruchu". Zgodnie z Prawem o ruchu drogowym oznacza to, że na drodze tej obowiązują przepisy analogiczne jak na drogach publicznych. Z przedmiotowej drogi korzystają również inni użytkownicy, gdyż przejazd kolejowo–drogowy nie | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | znajduje się na terenie ogrodzonym, lecz ogólnie dostępnym. Droga ta stanowi element ciągu komunikacyjnego prowadzącego na składowiska odpadów, po którym odbywają się transporty materiałów na składowisko odpadów w Biechowie. Z tego względu ma ona znaczenie strategiczne nie tylko dla Huty Miedzi „Głogów", ale dla całego KGHM Polska Miedź S. A., O. Przejazd kolejowo-drogowy, którego jesteśmy użytkownikiem zabudowany jest na linii nr 14. Ruch kolejowy przez ten przejazd odbywa się jedynie sporadycznie i dotyczy przede wszystkim przejazdów drezyn kolejowych z ekipami technicznymi. Zgodnie z działem 9 metryki przejazdu kolejowo–drogowego w km. 285,667, natężenie ruchu kolejowego wynosi 1, a ruchu drogowego 202. Resumując iloczyn ruchu jest równy 202, przy obowiązującej prędkości dla jazd pociągowych nie przekraczającej 20km/h. Na drogach publicznych taki iloczyn ruchu wymagałby zakwalifikowania przejazdu kolejowo-drogowego wyłącznie do kategorii D, do której, zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych wyłącznie z drogami publicznymi, na których iloczyn ruchu jest mniejszy od liczby 60 000.<br>Należy zwrócić uwagę na fakt, że nieuwzględnienie proponowanej zmiany skutkować będzie nie tylko koniecznością inwestowania przez Hutę Miedzi „Głogów" w kosztowne urządzenia zabezpieczające. Oznaczać będzie także nałożenie na właścicieli dróg wewnętrznych użytkujących przejazdy kolejowo-drogowe | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | większych obostrzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu, niż ma to miejsce w przypadku właścicieli dróg publicznych.<br>W analogicznych stanach faktycznych zasadnym jest, aby obowiązywały te same wymagania prawne.<br><br>Związek Pracodawców Polska Miedź zwraca się z prośba o uwzględnienie postulowanej zmiany. | |