



Znak sprawy: DTK-4.0530.2.2021.AG.1

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury, działając na podstawie art. 13 ust. 1 oraz art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że Pani petycja z dnia 21 lutego 2021 r. dotycząca poprawy bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym, nie może zostać uwzględniona.

UZASADNIENIE

Obowiązek używania przez maszynistów pojazdów kolejowych sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność”, wynika z przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.).

Zgodnie z § 96 ust. 2 ww. rozporządzenia, sygnał ostrzegawczy Rp 1 „Bacność” musi być podawany w następujących sytuacjach:

- w razie konieczności ostrzeżenia przed zbliżającym się pociągiem pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;
- po minięciu wskaźników ostrzegawczych (W 6, W 6b, W 7);
- w przypadku zauważenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia zdarzeniem na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu;
- na zarządzenie zarządcy infrastruktury w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe lub przejściu;
- przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem, w przypadku nadawania przez tarczę ostrzegawczą przejazdową sygnału wskazującego, że urządzenia sygnalizacji na danym przejeździe są niesprawne lub gdy do czasu minięcia traczy przez czoło pociągu pozostaje ona ciemna (wygaszona);
- w przypadku mijania się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
- przed wszystkimi przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami znajdującymi się w drodze przebiegu pociągu wyprawionego na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.

niepodległa

POLEKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Należy jednocześnie podkreślić, że sygnał Rp 1 „Bacność jest sygnałem ostrzegającym i ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego i bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Ograniczenia prędkości na przejazdach kolejowo-drogowych znajdują swoje źródło 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. z 2015 r. poz. 1744, z późn. zm.). I tak zgodnie z § 77 ust. 2 stanowi, że w przypadku gdy na przejeździe zostało stwierdzone przekroczenia iloczynu ruchu, musi zostać wprowadzone ograniczenie prędkości czoła pociągu do 50 km/h do czasu, gdy zostanie na nim zmieniony rodzaj zabezpieczeń (stosownie do iloczynu ruchu). Ponadto ograniczenie prędkości na przejazdach kolejowo-drogowych wynika także z niektórych przepisów wskazanych w załączniku nr 2 do ww. rozporządzenia (w przypadku braku widoczności na przejazdach kategorii D lub przejściach kategorii E) oraz załącznika nr 4 (np. w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe).

Jednocześnie warto nadmienić, że zgodnie z § 84 ust. 2 wskaźniki W 6a i W 6b ustawia się w odległości wyrażonej w metrach, która stanowi iloczyn liczby określającej najwyższą dozwoloną prędkość pociągów w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia wyrażoną w km/h i współczynnika wynoszącego od 6 do 8 w zależności od warunków miejscowych.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.) w § 251 ust. 1 prawodawca jednoznacznie wskazał, że wszelkie obiekty inżynierskie (w tym obiekty mostowe – most, wiadukt, estakada, kładka) muszą być wyposażone w zabezpieczenia chroniące przed upadkiem osób z wysokości, gdy odległość powierzchni po których może odbywać się ruch pieszy lub rowerowy, jest większa niż 0,5 m od poziomu terenu lub dna cieku. Zabezpieczenia te mogą być wykonywane jako balustrady, bariery uzupełnione poręczą oraz dodatkowymi elementami poziomymi oraz ekrany przeciwhałasowe uzupełnione poręczą. Stosownie do przepisu wynikającego z § 252 przedmiotowego rozporządzenia, balustrady przy chodnikach dla pieszych powinny mieć wysokość nie mniejszą niż 1,1 m, przy ścieżkach rowerowych nie mniej niż 1,2 m, a przy chodnikach nad liniami kolejowymi nie mniej niż 1,3 m.

Mając na uwadze powyższe, przedstawione przez Panią sugestie częściowo znajdują odzwierciedlenie w obowiązujących obecnie przepisach prawa. Jednocześnie informuję, że doceniam Pani zaangażowanie w sprawy związane z bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych oraz w ruchu kolejowym i drogowym, a przekazane przez Panią pomysły traktuję jako kolejny głos w tej sprawie.

Z poważaniem,

z up. Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu