



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.0530.2.2023.JL.1
Warszawa, 31 lipca 2023

Pan

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury działając na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. *o petycjach* (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że Pana petycja z dnia 7 grudnia 2022 r. w sprawie tekstów jednolitych i bezpieczeństwa osób niewidomych na przejściach przez tory zostanie częściowo uwzględniona.

UZASADNIENIE

Odnosząc się do postulatu pierwszego w zakresie wprowadzenia tekstów jednolitych aktów prawnych, informuję co następuje.

W Ministerstwie Infrastruktury rozpoczął się proces legislacyjny związany ze zmianą wskazanych przez Pana aktów prawnych:

- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie* (Dz. U. z 1998 r. Nr 151 poz. 987, z późn. zm.);
- rozporządzenia 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.);
- 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.).

Z uwagi na fakt, że w ramach prowadzonych prac Ministerstwo Infrastruktury zaplanowało wprowadzenie nowych aktów prawnych uchylających ww. rozporządzenia, nie będzie miał więc zastosowania obowiązek wprowadzania tekstów jednolitych aktów prawnych, wynikający z art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. *o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Podczas prac legislacyjnych zostanie rozpatrzony Pana wniosek dotyczący doprecyzowania przepisu § 100 rozporządzenia *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie*.

Odnosząc się do postulatu drugiego w zakresie bezpieczeństwa osób niewidomych na przejściach przez tory, informuję co następuje.

Postulat drugi dotyczy dostosowania przepisów ww. rozporządzeń do wymagania pkt 4.2.1.15 ppkt 3 tiret trzecie załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku *w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się* (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014 r., s. 110, z późn. zm.) przynajmniej poprzez np. uregulowanie zasad ustawiania wskaźników W6 lub W6 b nakazujących podanie sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność” przed przejściami niewyposażonymi w sygnalizację dźwiękową.

Zasady zastosowania wskaźników nakazujących podawanie sygnału Rp 1 „Bacność” określają przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

Zgodnie z § 96 ust. 2 pkt 5 ww. rozporządzenia maszynista pociągu ma obowiązek podawania sygnału ostrzegawczego Rp 1 „Bacność” po minięciu wskaźników ostrzegawczych W 6 i W 6b.

Zasady ustawienia W 6 i W 6b wskaźników zostały opisane w § 112 ust. 2 pkt 6 i 6b tego rozporządzenia:

Wskaźnik W 6 „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Bacność”: trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze; wskaźnik W6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien podać sygnał Rp 1 „Bacność”.

Wskaźnik W 6b „Wskaźnik ostrzegania przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem” oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy, bez powiązania lub uzależnienia w urządzeniach stacyjnych, albo niewyposażone w urządzenia zabezpieczenia ruchu, i należy podać sygnał Rp 1 „Bacność”: dwie trójkątne białe tablice (trójkąty równoboczne) z czarnym obramowaniem i symbolem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jedna pod drugą; wskaźnik W 6b ustawia się przed przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

Zgodnie z definicją, określoną w § 3 pkt 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, za „przejście” uważa się skrzyżowanie w jednym poziomie przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego, rowerowego lub pieszego i rowerowego; „przejścia” nie stanowi ciąg komunikacyjny pomiędzy peronami w obrębie stacji kolejowej albo przystanku osobowego.

W związku z powyższym biorąc pod uwagę Pana postulat dotyczący bezpieczeństwa osób niewidomych na przejściach przez tory informuję, że resort rozpatrzy możliwość uregulowania zasad ustawiania wskaźników W6, W6b przed przejściami pomiędzy peronami w obrębie stacji kolejowej albo przystanku osobowego, które nie są wyposażone w sygnalizację dźwiękową.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ww. ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z up. Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu