

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Petycja

Szanowny Panie Ministrze,

Działając w interesie publicznym, na podstawie art. 2 ustawy o petycjach oraz art. 63 Konstytucji RP, wnoszę o zmianę przepisów dotyczących przejazdów kolejowych, aby przejazdy kolejowe, gdzie ruch na drodze podczas przejeżdżania pociągu jest wstrzymywany przez uprawnionego pracownika (znaki A-30 i T-10) mogły być szerzej stosowane.

Uzasadnienie

Jednym ze sposobów oznakowania przejazdu kolejowo-drogowego jest zastosowanie znaku drogowego A-30 („inne niebezpieczeństwo”) wraz z tabliczką T-10. Tabliczka ta wskazuje *przecięcie drogi z bocznicą kolejową lub torem o podobnym charakterze; w miejscu tak oznakowanym ruch na drodze jest wstrzymywany przez pracownika kolei podczas przejeżdżania (przetaczania) pociągu*. Takie oznakowanie daje jasny przekaz uczestnikom ruchu drogowego: pociąg nie powinien nadjechać, o ile ruch na drodze nie jest wstrzymany przez pracownika kolei.

Aby takie oznakowanie mogło zostać zastosowane, przejazd kolejowo-drogowy powinien być zaliczony do kategorii A. Wynika to z rozporządzenia w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie*. Zgodnie z § 81 tabliczkę T-10 wraz ze znakiem A-30 stosuje się *dla oznaczenia przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A bez rogatek, gdzie ruch na drodze podczas przejeżdżania pociągu jest wstrzymywany przez uprawnionego pracownika*.

Niestety, przepisy tego rozporządzenia najwyraźniej nie zezwalają na oznakowanie wielu przejazdów kolejowo-drogowych w ten sposób, choć zdaje się, że byłoby to właściwym rozwiązaniem.

Chciałbym przedstawić dwa przejazdy kolejowe, które pokazują pewne absurdy obecnie funkcjonujących przepisów. Pierwszym przykładem takiego przejazdu kolejowego jest przejazd kolejowy w ciągu ul. Poselskiej w Częstochowie (zdjęcie nr 1). Jest on oznakowany znakami A-30 z tabliczkami T-10 (co najwyraźniej nie jest zgodne z obowiązującymi przepisami), a zatem ruch na drodze winien być wstrzymywany przez pracownika kolei podczas przejazdu pociągu. Pomimo to przed torami ustawiony został znak B-20 „stop”. Przejazd ten jest przejazdem kategorii D,

ustawienie znaku B-20 musi więc wynikać z z braku widoczności. Takie oznakowanie jest skrajnie absurdalne: **dlaczego zobowiązuje się kierowców do zatrzymania przed przejazdem, skoro doskonale widoczna jest zamknięta brama zakładu, do którego prowadzi bocznica?** Oczywiście zdecydowana większość kierowców ignoruje znak „stop” w tym miejscu – co nie jest żadnym zaskoczeniem. Znaczenie znaku B-20 w ten sposób jest deprecjonowane i z pewnością przyczynia się do pogorszenia bezpieczeństwa w innych miejscach, w których znak ten nie powinien być ignorowany.



Zdjęcie 1: Przejazd kolejowo-drogowy w ciągu ul. Poselskiej w Częstochowie



Zdjęcie 2: Przejazd kolejowo-drogowy w ciągu DW835 w Dynowie

Kolejny przykład przejazdu kolejowego pokazuje odwrotną sytuację (zdjęcie nr 2). Na oddanej niedawno do ruchu obwodnicy Dynowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 835 znajdują się dwa przejazdy kolejowo-drogowe kategorii A wyposażone w roгатki i sygnalizatory drogowe. DW835 dwukrotnie przecina Przeworską Kolej Dojazdową (PKD). Warto zauważyć, że ta wąskotorówka jest czynna wyłącznie w sezonie letnim w weekendy. Wg rozkładu jazdy z 2019 r. funkcjonowała jedna para pociągów w ciągu dnia, czerwiec – sierpień w soboty i niedziele, wrzesień w niedziele. W 2021 roku ruch odbywa się jedynie do Łopuszki Małej (a więc kolej nie dojeżdża do Dynowa). Prędkość handlowa to mniej niż 20 km/h. Czy zastosowanie rogatek i sygnalizacji na takim przejeździe jest odpowiednim rozwiązaniem? Czy nie wystarczyłoby oznakowanie tego przejazdu jako miejsca w którym *ruch na drodze jest wstrzymywany przez pracownika kolei podczas przejeżdżania (przetaczania) pociągu*?

Oprócz powyższych przykładów, można spotkać wiele innych, dziwnych oznaczeń przejazdów kolejowych, na przykład stosowanie kombinacji znaków A-30 i T-10 wraz ze znakami A-10.

Aby przejazd przez bocznice lub tor o podobnym charakterze mógł być oznakowany kombinacją znaków A-30 i T-10, przejazd musi być przejazdem kategorii A, co w praktyce jest wykluczone, gdyż do tej kategorii zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe na których:

- *droga publiczna na jednym przejeździe kolejowo-drogowym przecina więcej niż trzy tory lub – często taki przejazd kolejowy składa się z tylko jednego toru*
- *droga publiczna przecina tory, po których, zgodnie z regulaminem technicznym, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003r. O transporcie kolejowym, lub regulaminem pracy bocznic kolejowej, przejeżdżają staczane lub odrzucane podczas rozrzędu wagony*
- *nie są spełnione warunki techniczne określone dla kategorii B, C lub D – ten warunek jest trudny do spełnienia. Wystarczy, że prędkość pociągu na przejeździe nie przekracza 20 km/h, w wyniku czego przejazd zostaje zaliczony do kategorii D.*

Niezbędnym wydaje się rozszerzenie możliwości stosowania przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A albo zdefiniowanie odrębnej kategorii w taki sposób, aby przejazdy takie jak przedstawiony na zdjęciu nr 1 mogły być oznakowane znakami A-30 i T-10, bez znaku B-20 „stop”. Taka zmiana przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego – znak „stop” nie będzie nadużywany oraz tak powszechnie lekceważony.

Z poważaniem,