

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2019 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu
kolejowego i sygnalizacji**

Na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476 oraz z 2016 r. poz. 1849) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 96:
 - a) w ust. 2:
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w razie konieczności ostrzeżenia przed zbliżającym się pociągiem pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;”,
 - po pkt 1 dodaje się pkt 1a–1d w brzmieniu:

„1a) w przypadku zauważenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia wypadkiem na przejeździe;

1b) na zarządzenie zarządcy infrastruktury w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na przejeździe albo braku pracownika obsługującego przejazd;

1c) przed przejazdem w przypadku nadawania sygnału Osp 1 przez tarczę ostrzegawczą przejazdową odnoszącą się do tego przejazdu lub gdy do czasu minięcia tej tarczy przez czoło pociągu pozostaje ona ciemna;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 2361 oraz z 2018 r. poz. 650, 927, 1338, 1629 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 125.

- 1d) w przypadku mijania się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach na przejeździe lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie;”
- pkt 5 otrzymuje brzmienie:
- „5) po minięciu wskaźnika W 6 lub W 7;”
- b) po ust. 2 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:
- „3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt 1b i 1c, sygnał Rp 1 „Bacność” daje się wielokrotnie.”;
- 2) w § 112 w ust. 2:
- a) pkt 6 otrzymuje brzmienie:
- „6) wskaźnik W 6 „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 „Bacność”: trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze (rys. 170); wskaźnik W 6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp 1 „Bacność”;”
- b) po pkt 6 dodaje się pkt 6a-6c w brzmieniu:
- „6a) wskaźnik W 6a „Wskaźnik przejazdu wyposażonego w urządzenia zamykania” oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kategorii A lub B albo przejazd lub przejście kategorii E lub F wyposażone w rogatki: trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i sylwetką pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze (rys. 171); wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami lub przejściami w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1276, 1496, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 51);
- 6b) wskaźnik W 6b „Wskaźnik przejazdu niewyposażonego w urządzenia zamykania” oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kategorii C lub D albo przejazd lub przejście kategorii E lub F niewyposażone w rogatki: dwie trójkątne białe tablice (trójkąty równoboczne) z czarnym obramowaniem i sylwetką pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jedna pod drugą (rys. 171a); wskaźnik W 6b ustawia się przed przejazdami lub przejściami w sposób określony w przepisach, o których mowa w pkt 6a;
- 6c) wskaźnik W 7 „Wskaźnik robót torowych” oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Bacność”: przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z

czarnym obramowaniem i czarną literą „R”, zwrócona wierzchołkiem ku górze (rys. 172):

- a) wskaźnik stosuje się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp 1 „Baczność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze,
- b) wskaźnik ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych;”;

3) w § 171 uchyla się pkt 1 i 3.

§ 2. Dopuszcza się stosowanie sygnału Rp 1 „Baczność” oraz wskaźników W 6a i W 6b zgodnie z przepisami rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu dotychczasowym, nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury dostosowują swoje przepisy wewnętrzne do wymogów rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, w terminie nie dłuższym niż 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Marcin Przychodzki

Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

/ - podpisano elektronicznie/

UZASADNIENIE

Wprowadzenie zmian do 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.) w postaci zgodnej z projektem niniejszego rozporządzenia wynika z potrzeby rozwiązania niżej opisanych problemów.

Obecnie obowiązujące przepisy ww. rozporządzenia nakazują podawanie sygnału Rp 1 „Bacność” przed wskaźnikami W6a i W 6b. Oznacza to, że maszyniści pociągów są zobowiązani podawać sygnał Rp 1 „Bacność” przed każdym przejazdem kolejowo-drogowym i przejściem, niezależnie od kategorii przejazdu (determinującej rodzaj wyposażenia przejazdu w urządzenia zabezpieczające) i niezależnie od pory doby. Taki stan rzeczy powoduje:

- 1) stale narastającą liczbę skarg na uciążliwy hałas powodowany używaniem przez pociągi sygnału Rp 1 „Bacność” przed przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami;
- 2) narażenie maszynistów oraz mieszkańców okolic przejazdów kolejowo-drogowych i przejść na uciążliwy hałas powodowany używaniem przez pociągi sygnału Rp 1 „Bacność” przez przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami;
- 3) deprecjację postrzegania przez kierowców pojazdów samochodowych sygnału Rp 1 „Bacność” przed przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami (bardzo częste ignorowanie przez kierowców tego sygnału).

Sygnał Rp1 „Bacność”, aby właściwie spełnił swoje zadanie, powinien być dla użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść sygnałem alarmowym ostrzegającym ich o grożącym za chwilę niebezpieczeństwie ze strony nadjeżdżającego pociągu. Obecne przepisy w tym zakresie sprawiają, że sygnał ten w większości przypadków jest używany prewencyjnie. Spowodowało to, że przestał być odbierany jako alarm czy ostrzeżenie, a stał się jednym z wielu odgłosów jadącego pociągu i w związku z powyższym jest ignorowany.

Jak każdy nadużywany alarm, wywoływany bez wyraźnej przyczyny, tak i Rp 1 „Bacność” nie wywołuje w praktyce właściwej reakcji obronnej osób do których jest skierowany, a zdecydowanie częściej tylko irytację na powstały hałas. Analiza szeregu zabezpieczonych po wypadkach nagrań wyraźnie pokazuje, że nawet wielokrotne lub ciągłe

podawanie sygnału w żaden sposób nie wpłynęło na zachowanie pieszych i kierowców i nie miało żadnego realnego wpływu na zapobieżenie zdarzeniu.

Niezależnie od powyższego, należy również mieć na uwadze, że podawanie sygnału Rp 1 „Bacność” powoduje dotkliwy hałas odczuwany zarówno przez maszynistów, jak i przez mieszkańców okolic linii kolejowych, zwłaszcza w godzinach nocnych, co niewątpliwie niekorzystnie odbija się na zdrowiu obydwu ww. grup.

W związku z powyższym, w projektowanym rozporządzeniu została zaproponowana zmiana przepisów § 96 ust. 2 rozporządzenia – wg nowych regulacji maszynista będzie co do zasady używał sygnału Rp 1 „Bacność” przed przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami jedynie w przypadku spostrzeżenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia wypadkiem na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, a także w przypadku awarii urządzeń przejazdowych. Wyeliminowana zostaje zatem obligatoryjność podawania sygnału Rp 1 „Bacność” przez każdym przejazdem kolejowo-drogowym i przejściem.

Ponadto zaproponowana została zmiana oznaczenia wskaźników W 6a i W 6b – wg projektowanych przepisów w § 112 ust. 2, będą on oznaczały, że za wskaźnikiem W 6a i W 6b znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub przejście - odpowiednio wyposażony lub niewyposażony w rogatki. Intencją proponowanego rozwiązania jest zwrócenie maszynistom uwagi, że po minięciu wskaźnika W 6b zbliżają się do przejazdu lub przejścia niestrzeżonego, na którym potencjalnie istnieje większe ryzyko wystąpienia zdarzenia ze względu na brak rogatek.

Zaproponowana została również zmiana w § 171 dotycząca stosowania sygnału Rp 1 „Bacność” w metrze, której celem jest ograniczenie hałasu na terenie stacji techniczno-postojowej metra oraz ochrona przed hałasem maszynistów metra, pracowników hal i elektrowozowni. Niemniej jednak wprowadzenie tej zmiany będzie wymagało uzgodnienia z zarządcą metra w zakresie ustalenia w przepisach wewnętrznych zarządcy metra alternatywnych metod ostrzegania pracowników przed ruszającym z miejsca taborem.

Zgodnie z projektowanymi przepisami przejściowymi dopuszczono możliwość stosowania sygnału Rp 1 „Bacność” oraz wskaźników W 6a i W 6b zgodnie z przepisami dotychczasowymi, jednak nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Ponadto przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury będą musieli dostosować do wymogów rozporządzenia swoje przepisy wewnętrzne w terminie nie dłuższym niż 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z § 52 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 rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.