

Szanowny Pan Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury ul.
Chałubińskiego 4/6 00-928
Warszawa

PETYCJA

Szanowny Panie Ministrze,

na podstawie art. 63 Konstytucji RP oraz art. 2 *ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach*, działając w interesie publicznym składam petycję w sprawie zmiany *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania*.

Wnoszę o wprowadzenie zmiany, umożliwiającej zaliczanie do kategorii A liczniejszej grupy przejazdów kolejowo-drogowych, poprzez dodanie do § 7 przedmiotowego rozporządzenia ustępu analogicznego do § 8 ust. 2 - w postulowanym brzmieniu: „Przejazdy kolejowo-drogowe kategorii niższej niż A, niespełniające żadnego z wymagań, o których mowa w ust. 1, mogą zostać zaliczone do kategorii A, jeżeli jest to uzasadnione warunkami miejscowymi lub koniecznością poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub ruchu drogowego”.

Przedmiot tej petycji pozostaje w ścisłym związku z *załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* - stanowi ono w punkcie 2.2.32. „[...] Tabliczkę T-10 [...] umieszcza się przed takimi miejscami przecięcia drogi przez bocznicę kolejową lub tor manewrowy lub linię kolejową wykorzystywaną sporadycznie np. w celach turystycznych, na których ruch na drodze podczas przejeżdżania (przetaczania) pociągu jest wstrzymywany przez pracownika kolei [...]”.

Obecny stan prawny praktycznie uniemożliwia zastosowanie tabliczki T-10 zgodnie z jej przeznaczeniem. Według *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich*

użytkowania tylko na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A ruch może być kierowany przez uprawnionego pracownika. Ograniczenie stosowania tabliczki T-10 tylko do takich przejazdów zostało bezpośrednio wyrażone w § 79 pkt. 1 lit. b tego rozporządzenia: „tabliczkę T-10 - wskazującą przecięcie drogi z bocznicą kolejową lub torom kolejowym o podobnym charakterze - [umieszcza się] pod znakiem A-30 „inne niebezpieczeństwo” - dla oznaczenia przejazdu kolejowo- drogowego kategorii A bez rogatek, gdzie ruch na drodze podczas przejazdu pojazdu kolejowego jest wstrzymywany przez uprawnionego pracownika”.

W praktyce, w obowiązującym stanie prawnym przejazdy kolejowo-drogowe z bocznicami kolejowymi lub torami manewrowymi w zdecydowanej większości przypadków muszą być zaliczane do kategorii D, co bezpośrednio wynika ze specyfiki ruchu manewrowego. Prowadzony jest on na końcowych odcinkach sieci, zazwyczaj z bardzo małą prędkością - poniżej 20 km/h. Ponadto, ruch kolejowy na bocznicach jest często niewielki - z uwagi na ich peryferyjne położenie względem sieci - i odbywa się nieregularnie, co sprawia, że iloczyny ruchu osiągnęte na przejazdach-kolejowo drogowych z takimi liniami również są nieznaczne. Podobnie wygląda sytuacja w przypadku linii kolejowych wykorzystywanych sporadycznie - znikomy iloczyn ruchu wynika z istoty charakteru ich eksploatacji. W związku z tym, zgodnie z § 10 pkt. 1 i 2 rozporządzenia, przejazdy położone na bocznicach, torach manewrowych i liniach użytkowanych okazjonalnie niemal zawsze spełniają kryteria określone dla kategorii D. Jednocześnie, nie mogą one być zaliczone do kategorii A z powodu niespełniania jej kryteriów określonych w § 7 ust. 1 rozporządzenia. Jednakże, intencją prawodawcy w rozporządzeniu wprowadzającym tabliczkę T-10 było stosowanie jej na takich właśnie przejazdach, co wynika wprost z brzmienia punktu 2.2.32. *załącznika nr 1* do tego rozporządzenia. Należy zatem stwierdzić, że obecny stan prawny uniemożliwia stosowanie tabliczki T-10 zgodnie z jej przeznaczeniem i celem, dla którego została ona wprowadzona.

W związku z zaliczeniem omawianych przejazdów kolejowo-drogowych do kategorii D, na podstawie § 79 pkt. 2 rozporządzenia, w wielu przypadkach z powodu niezachowania warunków widoczności, umieszcza się przed nimi znak B-20 „stop”, co wprowadza obowiązek zatrzymania dla uczestników ruchu drogowego.

Sytuacja ta zachodzi na przykład w miejscu przecięcia ul. Folwarcznej w Poznaniu z bocznicą Kompanii Piwowarskiej oraz w Ostrowcu Świętokrzyskim, w miejscu przecięcia bocznicy stacji Ostrowiec Świętokrzyski z ulicą Centralnego Okręgu Przemysłowego. Analizując drugi podany przypadek, należy zauważyć, że na tamtejszych przejazdach, na torze kolejowym z obu stron drogi znajdują się zamykane bramy. W związku z tym, kierujący pojazdami przez większość czasu mogą z łatwością upewnić się, że do przejazdu nie zbliża się pociąg bez konieczności zatrzymywania pojazdu. W obu wymienionych przykładach, ruch pociągów ma charakter manewrowy, prowadzony jest z niewielką prędkością i częstotliwością.

Bezwzględny obowiązek zaliczania takich przejazdów kolejowo-drogowych do kategorii D, a co za tym idzie - konieczność stosowania w wielu przypadkach znaku B-20 „stop” ma wiele negatywnych następstw, przede wszystkim dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przede wszystkim, taka praktyka prowadzi do zacierania się w percepcji kierujących pojazdami szczególnego i specyficznego znaczenia tego znaku. Jego umieszczanie w miejscach, takich jak przejazdy na ulicy Centralnego Okręgu Przemysłowego w Ostrowcu Świętokrzyskim, w których przez większość czasu zatrzymywanie się jest zbędne z uwagi na fizyczną niemożność przejazdu pociągu, prowadzi do oderwania znaczenia tego znaku od właściwej sytuacji jego stosowania - w miejscach przecinania się kierunków ruchu, o ograniczonej widoczności. W konsekwencji, kierujący mogą zacząć mylnie postrzegać znak B-20 jako niemający znaczenia dla bezpieczeństwa i zacząć go ignorować. Ma to przełożenie także na sytuacje, w których znak B-20 zastosowano zgodnie z jego przeznaczeniem, w miejscach, w których zachodzi realne niebezpieczeństwo związane z niezatrzymaniem się w celu ustąpienia pierwszeństwa. Są to na przykład przejazdy kolejowo-drogowe kategorii D, ale z liniami kolejowymi, na których prowadzony jest intensywny ruch kolejowy, także z dużą prędkością - według § 10 pkt. 1 rozporządzenia może być to nawet 120 km/h. Niezastosowanie się do znaku B-20 „stop” w takiej sytuacji sprządza rzeczywiste niebezpieczeństwo poważnego wypadku. W ostatnim czasie takie wykroczenie było przyczyną wielu groźnych incydentów na przejazdach kolejowo-drogowych, na przykład katastrofy do jakiej doszło 25.05.2026. w Garbatce. Tym bardziej, w obliczu takich sytuacji, nie można dopuścić do nadużywania znaku B-20, a przez to tworzenia się w wyobraźni kierujących szkodliwych skojarzeń i niebezpiecznych nawyków z nim związanych.

Co więcej, konieczność stosowania znaku B-20 przed wieloma przejazdami kolejowo-drogowymi, które mogłyby być oznakowane znakiem A-30 wraz z tabliczką T-10, ma negatywne konsekwencje dla płynności ruchu oraz środowiska naturalnego. Aspekt ten był przedmiotem petycji do Ministerstwa Infrastruktury („w sprawie zmiany kategorii przejazdu kolejowego”) z dnia 12.11.2024. Podniesiono w niej kwestię uciążliwości obowiązku zatrzymania oraz szkodliwości spalin i hałasu emitowanego do środowiska przy każdym zatrzymaniu i ruszeniu pojazdów. Osoba wnosząca przytoczoną petycję wskazała, że na omawianym przez nią przejeździe kolejowo-drogowym w sytuacji przejazdu pociągu ruch drogowy jest kierowany przez uprawnionego pracownika, a mimo to zaliczony jest on do kategorii D - co jest wymuszone przez obowiązujące przepisy.

Wprowadzenie do rozporządzenia postulowanej przeze mnie zmiany stworzyłoby możliwość zaliczenia przejazdów kolejowo-drogowych z bocznicami, torami manewrowymi i liniami użytkowymi sporadycznie do kategorii A - na podstawie „warunków miejscowych lub konieczności poprawy bezpieczeństwa”. Dzięki temu na przejazdach, niespełniających kryteriów określonych dla kategorii A, na których często ruch pomimo tego faktu jest kierowany przez osoby uprawnione, możliwe byłoby zniesienie obowiązku zatrzymania wprowadzanego znakiem B-20 „stop” oraz zastosowanie znaku ostrzegawczego A-30 wraz z tabliczką T-10. Sytuacja taka byłaby czytelna i jednoznaczna w interpretacji dla uczestników ruchu drogowego, co poprawiłoby bezpieczeństwo. Umożliwiłaby

stosowanie w praktyce tabliczki T-10 zgodnie z jej przeznaczeniem i intencją prawodawcy, zawartymi w załączniku do odpowiedniego rozporządzenia. Pozytywne konsekwencje zmiany postulowanej w niniejszej petycji obejmują upłynnienie ruchu na drogach, redukcję zanieczyszczeń emitowanych do środowiska oraz podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zwiększenie czytelności i jednoznaczności oznakowania oraz umożliwienie stosowania wyższego poziomu zabezpieczeń (kierowanie ruchem przez pracownika) w uzasadnionych sytuacjach (przejazdy z ruchem manewrowym lub okazjonalnym).

Osiągnięcie tego celu w proponowany przeze mnie sposób, czyli - jak we wstępie - poprzez dodanie do § 7 rozporządzenia nowego ustępu w postulowanym brzmieniu, pozwoliłoby zarządom i podmiotom-użytkownikom infrastruktury kolejowej na zachowanie pełnej elastyczności bez uszczerbku dla bezpieczeństwa - umożliwiłoby, ale nie wymusiło nadanie wybranym przejazdom kategorii A, z jednoczesnym zachowaniem prawa do pozostawienia ich w dotychczasowej kategorii D.

Wyrażam nadzieję na pozytywne rozpatrzenie niniejszej petycji.