

Witold Olpiński

Zapewnienie bezpieczeństwa przy przekraczaniu linii kolejowych podczas prowadzenia jazd pojazdów nienormatywnych

W niniejszym artykule poruszono kwestię braku uregulowań prawnych zawierających zasady, których stosowanie zapewniałoby zachowanie bezpieczeństwa podczas przekraczania linii kolejowych przy przewozie ładunków ponadgabarytowych, wymagających wykorzystywania pojazdów nienormatywnych. Sformułowano ogólne zasady zapewniające bezpieczeństwo w takich przypadkach. Wskazano potrzebę pilnego usunięcia błędnych zapisów w obowiązujących przepisach. Problem zilustrowano opisem wypadku, do którego doszło na przejeździe kolejowym przy przewozie ładunku ponadgabarytowego.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, przewóz ładunków ponadgabarytowych, pojazdy nienormatywne.

Jednym z elementów prawidłowego przygotowania i prowadzenia jazdy drogowych pojazdów nienormatywnych jest kwestia zapewnienia bezpieczeństwa przy ewentualnym przekraczaniu linii kolejowej przez taki pojazd, korzystający ze skrzyżowania z linią kolejową w poziomie szyn. Dotyczy to w szczególności przewozu ładunków ponadgabarytowych drogami kołowymi, gdy zachodzi konieczność skorzystania z trasy jazdy przecinającej linię kolejową.

Zwyczajowo miejsce takiego przecięcia zwane jest przejazdem kolejowym, w skrócie – po prostu przejazdem. Jego definicja zawarta jest w międzynarodowych i krajowych przepisach dotyczących ruchu drogowego. W tak zwanej „konwencji wiedeńskiej” o ruchu drogowym [4] pojęcie „przejazd kolejowy” oznacza każde przecięcie się na jednym poziomie drogi z linią kolejową lub tramwajową o odrębnym torowisku. W tym znaczeniu pojęcie przejazdu jest również stosowane w polskim prawie dotyczącym ruchu drogowego. Natomiast w celu szerszego zwrócenia uwagi opinii publicznej i decydentów różnych szczebli, że bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych nie jest jedynie problemem kolei, od pewnego czasu propagowane jest w Polsce nazywanie przejazdów kolejowo-drogowymi czy nawet drogowo-kolejowymi. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju nr 1744 z 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie [5] wprowadza, chyba jako pierwszy akt polskiego prawa, pojęcie „przejazd kolejowo-drogowy”. Ponieważ niniejszy artykuł jest adresowany do profesjonalistów, dlatego nie musi dodatkowo wzmocniać wyżej wspomnianego przekazu, wskazującego na współodpowiedzialność ruchu drogowego w rozwiązywaniu problemów związanych z tym specyficznym miejscem, jakim jest przejazd. Dla uproszczenia będzie więc tu dalej stosowana skrótowa nazwa „przejazd kolejowy” lub po prostu „przejazd” wszędzie tam, gdzie kontekst eliminuje dwuznaczność wynikającą z tożsamości tej nazwy z określeniem czynności – jazdy przez określone miejsce. Rozważane poniżej kwestie bezpieczeństwa

ruchu dotyczą skrzyżowań dróg z liniami i bocznicami kolejowymi, natomiast nie odnoszą się do linii tramwajowych. W artykule omówiono przede wszystkim zagadnienie bezpiecznego przekraczania linii kolejowej na szlaku pomiędzy stacjami kolejowymi, gdyż jest to przypadek bardziej ogólny, stwarzający potencjalnie więcej problemów i mniej oczywisty niż korzystanie z przejazdów kolejowych zlokalizowanych w obrębie stacji.

Regulacje prawne dotyczące przekraczania linii kolejowych

Ogólna zasada, której przestrzeganie zapewnia zachowanie bezpieczeństwa ruchu przy pokonywaniu przejazdu kolejowego wydaje się prosta i oczywista: należy zapewnić, aby przez cały czas przebywania pojazdu nienormatywnego w strefie kolizyjnej skrzyżowania drogi z torami kolejowymi, od chwili wjazdu czoła pojazdu w skrajnię taboru kolejowego, który może się przemieszczać torem, do chwili całkowitego opuszczenia tej strefy przez pojazd drogowy, nie było pod żadnym warunkiem możliwe nadjechanie pojazdu szynowego. Ta z pozoru prosta zasada wymaga spełnienia szeregu określonych warunków i przestrzegania określonych elementów procedur postępowania, których omówieniu przeznaczony jest niniejszy artykuł.

Jak można łatwo zauważyć, na bezpieczeństwo przekraczania linii kolejowej przez każdy pojazd drogowy zasadniczy wpływ ma czas koniecznego przebywania tego pojazdu w strefie kolizyjnej obejmującej przestrzeń, w której znajdzie się pojazd szynowy jadący przekraczanym torem kolejowym. Czas ten zależy od długości i od prędkości jazdy pojazdu drogowego. Biorąc pod uwagę przejazdy kolejowe kategorii od A do C włącznie, minimalny czas ostrzegania przed nadjeżdżającym pojazdem szynowym ustalany jest zgodnie z obowiązującymi przepisami [5, 6]. Przepisy te uwzględniają czasy niezbędne do zapewnienia możliwości opuszczenia przejazdu przez pojazdy o największej dopuszczalnej długości i małej prędkości jazdy oraz maksymalną dopuszczalną prędkość jazdy pociągów na danej linii kolejowej. Czas zamknięcia rogatki, o ile one występują, jest odpowiednio ustalany również zgodnie z rozporządzeniem [5, 6]. Zagadnienia te nie będą tu omawiane szczegółowo, gdyż byłoby to powtórzenie zapisów wystarczająco czytelnych w treści przepisów. W przypadku przejazdu niewyposażonego w aktywne urządzenia ostrzegania, czyli przejazdu kategorii D, upewnienie się czy czas na jego pokonanie jest wystarczający dla danego pojazdu stanowi obowiązek użytkownika drogi kierującego pojazdem.

Niezależnie od kategorii przejazdu, przepis obowiązujący wszystkich kierujących pojazdami poruszającymi się drogami publicznymi, zawarty w art. 28 ust. 5 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* [3] stanowi, iż: „Kierujący pojazdem lub zespołem pojazdów o długości przekraczającej 10 m, który nie może rozwijać prędkości większej niż 6 km/h, przed wjazdem na przejazd kolejowy jest obowiązany upewnić się, czy w czasie potrzebnym na przejechanie przez ten przejazd nie nadjedzie pojazd szynowy,

lub uzgodnić czas tego przejazdu z dróżnikiem kolejowym.” Przepisy ustaw dotyczących równocześnie dwóch rodzajów ruchu, drogowego i kolejowego, szczególnie w zakresie styku między nimi, są niestety niedopracowane. W tym przypadku ustawodawca niefortunnie, bez określenia znaczenia, użył w przepisie pojęcia „dróżnik kolejowy”. W przypadku przejazdów kolejowych kategorii A, strzeżonych na miejscu, może to w istocie być dróżnik przejazdowy (nie „kolejowy”), ale już w przypadku przejazdu kategorii A obsługiwanego zdalnie, z odległości, może to być dyżurny ruchu. Dla takich przejazdów oraz dla wszystkich pozostałych kategorii przejazdów użytku publicznego właściwą osobą do uzgodnienia możliwości bezpiecznego przekroczenia linii kolejowej jest dyżurny ruchu prowadzący ruch kolejowy na odcinku linii kolejowej, na którym zlokalizowany jest dany przejazd. W rzeczywistości więc, pojęcie „dróżnik kolejowy” użyte w ustawie [3], należy więc rozumieć jako odniesienie do osoby prowadzącej ruch kolejowy, odpowiedzialnej za jego bezpieczeństwo, którą jest właściwy miejscowy dyżurny ruchu. Możliwość interpretacji pozostawia również skrót myślowy użyty w tym samym postanowieniu. Odczytując zapis dosłownie można dojść do interpretacji, że dotyczy on pojazdów lub zespołu pojazdów, które w ogóle nie mogą rozwinąć prędkości większej niż 6 km/h, także poza przejazdem kolejowym, a jeśli mają taką możliwość, to nie ma on zastosowania. W rzeczywistości zapis ten powinien jednoznacznie wskazywać, że dotyczy on pojazdów, które prędkości większej niż 6 km/h nie mogą rozwinąć podczas jazdy przez przejazd kolejowy. Należy przy tym pamiętać, że przepis ten dotyczy każdego środka transportu przeznaczanego do poruszania się po drodze lub przystosowanej do tego maszyny albo urządzenia. Ograniczona w przepisie do 10 m długość pojazdu jest wartością wtórną, związaną z czasem przekraczania przejazdu i w żadnym innym miejscu ustawy nie jest związana z określeniem charakterystyki pojazdu. Używając tej wartości sztucznie objęto przepisem pojazdy o większej długości, mniejszej jednak od wymagającej uzyskiwania specjalnych zezwoleń na jazdę drogami publicznymi. Byłoby korzystne, aby przepis art. 28 ust. 5 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* [3] został poprawiony i doprecyzowany przy możliwie najbliższej nowelizacji tej ustawy.

Powracając do kwestii jazdy pojazdu nienormatywnego, linia kolejowa lub bocznica może być zasadniczo przekraczana w poziomie szyn jedynie w dwóch rodzajach miejsc. Pierwszym z nich są skrzyżowania z drogami publicznymi, których dotyczą przepisy ustawy *Prawo o ruchu drogowym* [3] oraz rozporządzenia wydane na podstawie ustawy o *transporcie kolejowym* [2]. Przez blisko 20 lat warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania dróg i linii kolejowych uregulowane były rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 144 z 26 lutego 1996 r. [5] obowiązującym nadal dla przejazdów, które nie musiały być dostosowywane do wymagań nowszego rozporządzenia, wydanego przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju nr 1744 z 20 października 2015 r. [6]. To starsze rozporządzenie mówiło w tytule o skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi, natomiast w rozporządzeniu znowelizowanym w 2015 r. obok linii kolejowych dodano do zakresu jego obowiązywania bocznice kolejowe oraz pozostawiono w tytule pojęcie dróg, pomijając określenie „publicznych”. Jednak w treści poszczególnych klauzul, szczególnie przy definiowaniu poszczególnych kategorii przejazdów, od kategorii A do kategorii D włącznie, pozostawiono zapisy mówiące, że dotyczą one dróg publicznych. W odróżnieniu od nich, kategoria F przejazdów dotyczy dróg określonych w tym

rozporządzeniu terminem „dróg wewnętrznych”, a więc dróg innych niż drogi publiczne, wyłączonych tym samym z obowiązywania na nich przepisów ustawy *Prawo o ruchu drogowym* [3]. Każda próba przekroczenia linii kolejowej w innym miejscu jest niedozwolona i stanowi naruszenie przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie *przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych* [5], wydanego na podstawie ustawy o *transporcie kolejowym* [2].

Przepisy określające warunki i sposób pilotowania pojazdów nienormatywnych oraz wyposażenie i oznakowanie pojazdów wykonujących pilotowanie, zawarte są w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 2012 r. w sprawie *pilotowania pojazdów nienormatywnych* [6] wydanym na podstawie ustawy *Prawo o ruchu drogowym* [3]. Z tego powodu odnosi się ono w szczególności jedynie do pilotowania jazdy pojazdów nienormatywnych przez obiekty typu most lub wiadukt, o których jest mowa w art. 64c ustawy *Prawo o ruchu drogowym* oraz ogólnie do warunków zawartych w zezwoleniu, jakie jest wymagane na ruch takiego pojazdu. Rozporządzenie to ani inne przepisy prawa dotyczące prowadzenia jazdy pojazdów nienormatywnych nie zawierają żadnych szczególnych zapisów dotyczących przekraczania linii kolejowych przez takie pojazdy. Jest to kolejny z licznych przykładów braku uregulowań w sytuacji, gdy zagadnienie dotyczy styku dwóch rodzajów ruchu: szynowego i kołowego.

Podczas korzystania przez pojazd nienormatywny z trasy, na której wykorzystywana droga publiczna krzyżuje się jednopoziomowo z linią kolejową, przekraczanie tej linii odbywać się może tylko przez przejazd kolejowy kategorii od A do D włącznie, zastosowanej zgodnie z wymogami przepisów rozporządzenia [5, 6]. Przejazd taki dla kategorii od A do C jest odpowiednio wyposażony w urządzenia ostrzegania i zabezpieczenia. Przejazd kategorii D, poza stałym oznakowaniem, w tym odpowiednimi znakami drogowymi, nie jest wyposażony w aktywne urządzenia ostrzegawcze. W rzeczywistości ani ustawa *Prawo o ruchu drogowym*, ani żaden z innych obowiązujących przepisów prawa nie zawiera opisu postępowania wymaganego w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy jeździe pojazdu nienormatywnego przez przejazd kolejowy. Jedynym trochę bardziej szczegółowym przepisem związanym z tą kwestią jest omówiony wyżej art. 28 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Występujący niedostatek regulacji prawnych wskazujących sposób zachowania ogólnej zasady zapewniającej bezpieczeństwo przekraczania linii kolejowej przez pojazd nienormatywny, podanej na wstępie niniejszego artykułu, to jest uzyskania pewności, że przez cały czas jazdy pojazdu nienormatywnego przez przejazd kolejowy nie nadjedzie pojazd szynowy, powinien być wypełniony. Obecnie bezpieczeństwo to opiera się jedynie, nie zawsze skutecznie, na wiedzy i doświadczeniu firm i osób prowadzących przewozy ładunków ponadgabarytowych z wykorzystaniem pojazdów nienormatywnych. Nigdzie nie jest wskazane w sposób bezpośredni, że jedynym sposobem zapewnienia, aby danym odcinkiem linii kolejowej na szlaku pomiędzy stacjami nie mógł jechać żaden pojazd kolejowy jest potraktowanie tego odcinka jako zajęty lub zamknięty. Opisując ogólnie znaczenie tych pojęć, bez zagłębiania się w niuanse kolejnictwa, w obu tych przypadkach nie ma możliwości wydania pociągowi zezwolenia na jazdę danym odcinkiem linii kolejowej. Zajętość toru oznacza normalnie, że wydano zezwolenie na jazdę danym torem, a pociąg, który otrzymał to zezwolenie nie dojechał jesz-

cze do stacji następnej, a dokładniej, nie stwierdzono jeszcze wjazdu końca tego pociągu na tę następną stację. Zamknięcie toru oznacza, że wprowadzono specjalny status dla toru łączącego sąsiednie stacje, wyłączając go z możliwości normalnego prowadzenia ruchu pociągów. Nie wchodząc w szczegóły, stan zajętości lub zamknięcia toru jest znany dyżurnym ruchu obu sąsiednich stacji połączonych danym torem, gdyż normalnie jest wprowadzany w porozumieniu tych dyżurnych lub za powiadomieniem stacji sąsiedniej. Z powyższego wyjaśnienia wynika, że zabezpieczenie określonego przejazdu kolejowego przed możliwością niepożądanego dojechania do niego pojazdu szynowego wymaga uzgodnienia z dyżurnym ruchu przynajmniej jednej ze stacji, które łączy odcinek toru z przejazdem kolejowym wykorzystywanym do jazdy pojazdu nienormalnego. W przypadku bocznic kolejowej określenie osoby, z którą należy uzgadniać wykorzystywanie przejazdu kolejowego może być nieco bardziej złożone, nie będzie jednak tu rozważane. Bez takiego uzgodnienia i uzyskania zgody nie można przyjąć, że zapewniona została możliwość bezpiecznego przekroczenia linii kolejowej lub bocznic kolejowej przez pojazd nienormalny. Odwrotnie, po zakończeniu jazdy pojazdu nienormalnego przez przejazd konieczne jest powiadomienie o tym tej samej osoby, która wydała zgodę na przekroczenie toru, aby przywrócony został normalny status i możliwość ruchu na linii kolejowej. Wprawdzie przy uzyskiwaniu zgody na wykorzystanie przejazdu i zapewnienia braku ruchu pojazdów kolejowych powinien być określony przewidywany czas realizacji zadania, jednak czas ten w żadnym razie nie powinien być stosowany jako czas, po którym przywrócony byłby ruch pojazdów szynowych bez odrębnego potwierdzenia zakończenia jazdy pojazdu drogowego przez przejazd kolejowy. Ustalenie funkcji, lokalizacji i sposobu kontaktu z osobą lub osobami, do których obowiązków należy zapewnienie wyłączenia określonego odcinka toru z ruchu kolejowego musi być jednym z zadań realizowanych w ramach przygotowania trasy jazdy pojazdu nienormalnego. Absolutnie nie jest wystarczające, jako próba zabezpieczenia jazdy przez przejazd kolejowy, opieranie się na dostępnym rozkładzie jazdy, wiedzy o sposobie wykorzystywania danej linii kolejowej np. na bazie jakichkolwiek długoterminowych obserwacji lub uzgodnień ustnych z innymi osobami, niż wyżej wymienione. Prawidłowe i skuteczne jest tylko uzyskanie zgody bezpośrednio przed wjazdem pojazdu nienormalnego w strefę kolizyjną przejazdu kolejowego, a konieczne zwrotne powiadomienie o zakończeniu jazdy przez ten przejazd. Wprawdzie wydaje się, że sposób postępowania, który zapewni bezpieczeństwo przy przekraczaniu linii kolejowej lub bocznic korzystając z przejazdu kolejowego zlokalizowanego w ciągu drogi publicznej powinien być oczywisty dla wszystkich osób zawodowo zajmujących się transportem wykorzystującym pojazdy nienormalne, w tym do przewozu ładunków ponadgabarytowych, to jednak praktyka niejednokrotnie temu przeczy, o czym świadczą w szczególności zdarzające się wypadki.

W przypadku gdy wyznaczona trasa jazdy pojazdu nienormalnego przebiega odcinkiem drogi wewnętrznej, na którym zlokalizowane jest jednopoziomowe skrzyżowanie tej drogi z linią kolejową lub bocznicą kolejową, jest to przejazd kolejowy określony jako kategoria F. Zgodnie z rozporządzeniem [5, 6] przejazd taki może być wyposażony w rogatki stale zamknięte, otwierane zgodnie z określoną procedurą opisaną poniżej albo w takie urządzenia, jak stosowane na przejazdach kategorii A lub B na drogach publicznych. W każdym przypadku istnienie i wyposażenie

nie przejazdu kategorii F jest uregulowane indywidualną umową pomiędzy użytkownikiem tego przejazdu a zarządcą infrastruktury kolejowej. Umowa ta określa w szczególności zasady bezpiecznego korzystania z tego przejazdu. Jednym z elementów typowej umowy jest dokładne wskazanie zasad i sposobu komunikacji z osobą, która wyrazi zgodę na wykorzystanie przejazdu. W przypadku przejazdów kategorii F wyposażonych tak, jak przejazdy kategorii A lub B, sposób korzystania z nich przy prowadzeniu jazdy pojazdu nienormalnego musi być dokładnie taki sam, jak dla przejazdów tych kategorii na drogach publicznych. Procedura korzystania z przejazdu kategorii F, wyposażonego w rogatki stale zamknięte, zawarta w umowie z zarządcą infrastruktury kolejowej realizuje taki sam cel. Otwarcie tych rogatek wymaga każdorazowego uzyskania bezpośrednio przed nim zgody od wskazanej w umowie osoby odpowiedzialnej za prowadzenie ruchu pojazdów szynowych oraz powiadomienia tej osoby po zamknięciu i ponownym zabezpieczeniu rogatk. Sposób zapewnienia bezpieczeństwa wydaje się tu prosty i oczywisty. Takim powinien być on z pewnością dla osób zajmujących się profesjonalnie organizacją przewozów ładunków ponadgabarytowych i jazd pojazdów nienormalnych, pomimo braku odpowiednich, szczegółowych uregulowań prawnych. Jednak praktyka pokazuje, że bywa inaczej.

Okoliczności przykładowego wypadku pojazdu nienormalnego na przejeździe kolejowym

Tłem zagadnień poruszonych w niniejszym artykule są wyniki przeprowadzonej przez Instytut Kolejnictwa w Warszawie analizy okoliczności poważnego wypadku kolejowego, do którego doszło podczas przewozu ładunku ponadgabarytowego. W opisywanym przypadku pojazd o długości ponad dwukrotnie przekraczającej wielkość określoną w przepisach jako graniczna, powodująca konieczność traktowania go jako pojazd nienormalny, poruszający się drogą krajową (o numerze jednocyfrowym) przekraczał w miejscowości oznaczonej tu jako „Abcdowo” jednotorową, niezelektryfikowaną linię kolejową na jej szlaku ograniczonym stacjami „Powo” i „Kowo”. Wyznaczona trasa jazdy pojazdu nienormalnego była optymalna, gdyż przy konieczności ominięcia tego jednego miejsca, długość trasy alternatywnej, korzystającej z dróg o wyższym standardzie, w tym odcinków autostrad, byłaby dłuższa nawet o ponad 100 km i wymagała poniesienia większych opłat. Na przejazd wybraną trasą uzyskano wymagane zezwolenia, przy czym zastrzeżenia do ich treści są jedną z kwestii poruszonych w niniejszym artykule. Zasady uzyskiwania oraz wymagana zawartość zezwoleń na jazdę pojazdu nienormalnego zależą od jego kategorii. Prawo o ruchu drogowym określa 7 kategorii pojazdów nienormalnych i odpowiadających im zezwoleń. Przypadek stanowiący tło niniejszego artykułu dotyczy najbardziej restrykcyjnej, VII kategorii takiego pojazdu.

Wypadek kolejowy stanowiący tło niniejszego artykułu miał miejsce podczas przewozu ładunku pojazdem drogowym o łącznej długości znacznie przekraczającej warunek uznania go za pojazd nienormalny. Droga krajowa, którą zaplanowano trasę jazdy, przecinała jednotorową, niezelektryfikowaną linię kolejową, należącą do sieci linii zarządzanych przez głównego polskiego zarządcę infrastruktury kolejowej, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W miejscu jednopoziomowego skrzyżowania drogi i linii kolejowej, pokazanego na fot. 1–3 istniał przejazd kolejowy kategorii B, wyposażony w ostrzegawcze sygnalizatory świetlne oraz półrogatki. W niedalekim sąsiedztwie tego przejazdu znaj-



Widok wjazdu z drogi krajowej na drogę wewnętrzną i przejazdu kategorii F na tej drodze. W drugim planie przejazd kategorii B na drodze krajowej
Źródło: Google Street View.

dowała się pozostałość utwardzonej drogi, również przecinającej tor kolejowy w odległości kilkudziesięciu metrów od tego przejazdu kategorii B. Była ona prawdopodobnie wykorzystywana podczas jego przebudowy i modernizacji. Skrzyżowanie tej drogi z torami wyposażone było tak, jak często bywa dla przejazdu kategorii F, to znaczy w torowisku umieszczone były płyty przejazdowe, a wjazd na tory zabezpieczony był stale zamkniętymi rogatkami. Miejsce to znajdowało się na trasie, którą względnie często mogły być prowadzone jazdy pojazdów nienormatywnych. Pokonywanie przez nie przejazdu kategorii B mogło wiązać się z koniecznością odpowiedniego przygotowania tego miejsca, polegającego na demontażu urządzeń sygnalizacyjnych, rogatek z napędami itp. Było to zdecydowanie bardziej skomplikowane, niż chwilowe przygotowanie odcinka starej drogi, jednak wymagało to uregulowania formalnego na drodze umowy z zarządcą infrastruktury kolejowej przez zawarcie umowy na uruchomienie i wykorzystywanie w tym miejscu przejazdu kategorii F. Takie działania zostały podjęte przez prywatną firmę przewoźową. O planowanym uruchomieniu przejazdu kategorii F i możliwości korzystania z niego, jego przyszły użytkownik (czyli podmiot, który miałby umowę z zarządcą infrastruktury kolejowej) jeszcze przed podpisaniem odpowiedniej umowy powiadomił ustnie zarówno rejonowy oddział GDDKiA, jak i firmę (lub firmy), które mogły potencjalnie skorzystać z tego przejazdu. Opierając się tylko na ustnej informacji przewoźnik zaplanował trasę przez ten przejazd uzyskując ponadto mailowe potwierdzenie takiej możliwości przez pracownika rejonu GDDKiA. Na podstawie planu trasy przewoźnik uzyskał wymagane zezwolenie GDDKiA jako zarządcy drogi krajowej, odpowiedniego dla wydania zezwolenia kategorii VII. W zezwoleniu tym w rubryce „Uwagi”, w części zawierającej obowiązujące warunki przejazdu, zamieszczono uwagę o treści: „Należy uzgodnić przejazd z zarządcą kolei w mieście Abcdowo.” Zastosowano więc w tym miejscu skrót myślowy, który odczytywany wprost jest całkowicie niezgodny z organizacją zarządcy polskiej infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wydaje się, że GDDKiA jako urząd będący centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawie dróg krajowych, powinien zadbać o to, aby zapis zamieszczony w oficjalnie wydawanym zezwoleniu wskazywał na właściwy podmiot zarządzający liniami sieci polskiej infrastruktury kolejowej.

Ewentualne dalsze przekazanie przez zarządcę infrastruktury uprawnień do zarządzania przejazdem kolejowym kategorii F, na mocy odpowiedniej umowy z jego użytkownikiem, mogło nie być uwzględnione w zapisie zamieszczonym przez GDDKiA w jej zezwoleniu, jednak nie powinno być tak sformułowane, aby budzić wątpliwości, które mogły w efekcie przyczynić się do błędnych decyzji osób realizujących jazdę pojazdu ponadgabarytowego, tym samym prowadząc do powstania sytuacji stanowiącej zagrożenie wypadkiem. Ponieważ miejsce przecinania linii kolejowej przez trasę jazdy pojazdu nienormatywnego nie znajdowało się bezpośrednio na drodze krajowej, to być może zamieszczenie tej uwagi było wręcz zbyteczne, ponadto nie wynikało z niego ani prawidłowe miejsce, ani tryb uzgodnienia jazdy i wprowadzało ono dezinformację odnośnie sposobu postępowania przez przewoźnika.

Do wypadku, którego opis stanowi tło niniejszego artykułu, doprowadził splot wielu okoliczności, w tym obok elementów poruszonych powyżej, jeszcze szeregu przyczyn pośrednich, komplikujących ocenę tego zdarzenia, zwłaszcza od strony prawnej. Największym problemem było tu niestety często praktykowane przez szereg osób mających wpływ na przebieg zdarzeń opieranie się w swoim postępowaniu wyłącznie na informacjach ustnych, domniemaniach i rutynie. Takie działania realizowane często w dobrej wierze, bez uzyskania niezbędnych potwierdzeń „na papierze” może niestety prowadzić do złych skutków z naruszeniem bezpieczeństwa włącznie, a nawet do wypadku. W taki sposób, na bazie nieudokumentowanych danych, zaplanowana została trasa jazdy pojazdu nienormatywnego, prowadząca przez przejazd kolejowy kategorii F, który kiedyś funkcjonował tymczasowo. Jednak bezpośrednio przed planowaniem i realizacją jazdy pojazdu nienormatywnego przejazd ten nie istniał formalnie, gdyż zawarcie umowy na jego użytkowanie nie zostało jeszcze sfinalizowane. W opisywanej sprawie, w kontaktach z zarządcą infrastruktury kolejowej wykorzystywano pośrednictwo jego lokalnego pracownika nie upewniwszy się, czy posiada on stosowne uprawnienia w tym zakresie. Na marginesie sprawy, w postępowaniu powypadkowym odnośnie zaistniałego wypadku pracownik ten został całkowicie pominięty, gdyż poza nie do końca spójnymi zeznaniami świadków, nie istniał żaden dokument wskazujący na udział tego pracownika w przedsię-

wzięciu. W przygotowaniu jazdy pojazdu nienormalywnego przez miejsce, nie do końca będące przejazdem kategorii F, uczestniczyli dodatkowo pracownicy firmy wynajętej przez przewoźnika, którzy przygotowali zjazd z drogi krajowej na drogę wewnętrzną i powrót na drogę krajową oraz obsługiwali rogatki przejazdu nie mając do tego ani niezbędnych dokumentów, ani wiedzy odnośnie procedur zapewniających bezpieczeństwo. Kuriozalnie, piloci przewoźnika prowadzący jazdę pojazdu nienormalywnego uznali początkowo, że do ich obowiązków należy tylko nadzorowanie zjazdu pojazdu z drogi publicznej i powrotu na nią, następnie pilnowali geometrii toru jazdy drogą wewnętrzną, w tym przez przejazd, aby nie dopuścić do uszkodzenia pojazdu lub ładunku na styku z ewentualnymi przeszkodami, nie czując jednak odpowiedzialności za zapewnienie bezpieczeństwa i uniknięcie kolizji z pojazdem szynowym. W wyniku wszystkich zaniedbań przekraczanie linii kolejowej, z racji braku ważnej umowy na użytkowanie przejazdu kategorii F, odbywało się *de facto* w miejscu niedozwolonym i bez przestrzegania ogólnych zasad zapewniających bezpieczeństwo. Oczywiście niepodpisana umowa na korzystanie z przejazdu zawierała w odpowiednim załączniku konkretny opis wymaganego sposobu postępowania, zapewniającego bezpieczeństwo, w tym w szczególności podawała dane kontaktowe dyżurnego ruchu stacji Powo celem realizacji obowiązku uzgodnienia z nim otwarcia rogatek i powiadomienia go o przywróceniu stanu ich zamknięcia. Zadaniem dyżurnego ruchu stacji Powo byłaby wymiana informacji z dyżurnym ruchu stacji Kowo odnośnie zapewnienia braku ruchu kolejowego między tymi stacjami w czasie wykorzystywania przejazdu, typowo przez zamknięcie toru szlakowego łączącego stacje Powo i Kowo oraz udzielenie zgody użytkownikowi na otwarcie i użycie przejazdu. Prawidłowy proces zapewnienia bezpieczeństwa przekroczenia linii kolejowej utknął jednak w próżni wytworzonej przez rutynowe postępowanie pracowników stron związanych ze zdarzeniem, w tym szczególnie przez nieformalną wymianę informacji, brak elementarnej wiedzy dotyczącej ruchu kolejowego i rozsądku w postępowaniu. Jazdę przez tory rozpoczęto w nocy, w porze gdy normalnie nie odbywają się rozkładowe jazdy pociągów zapominając, że na czynnej linii kolejowej ruch pojazdów szynowych możliwy jest zawsze, o ile nie został on specjalnie wykluczony. Nie dokonano przy tym bieżącego uzgodnienia i uzyskania zgody od właściwego dyżurnego ruchu, odpowiedzialnego za prowadzenie ruchu na przekraczonym odcinku linii kolejowej. W trakcie postępowania powypadkowego dyskutowano, czy pojazd lub ładunek były widoczne dla maszynisty nadjeżdżającego pociągu z odległości umożliwiającej mu uniknięcie wypadku przy założeniu, że były one prawidłowo oświetlone. Sposób ich oświetlenia określony przepisami ma jednak na celu zapewnienie odpowiedniej widoczności dla uczestników ruchu drogowego. Zakładając, że pojazd i ładunek były w pełni prawidłowo oświetlone, nie zapewnia to dostatecznej widoczności i możliwości rozpoznania ewentualnego zagrożenia przez maszynistę pociągu. Przykładowo, liczne żółte światła błyskowe na pojazdach biorących udział w transporcie, nie mają żadnego odniesienia do sygnałów stosowanych w kolejnictwie. Zauważenie takich światel, w tym nie znajdujących się jeszcze na przejeździe kolejowym, na nim

lub w jego bliskim sąsiedztwie, mogło kojarzyć się maszyniście raczej z prowadzeniem prac na drodze, na jej odcinku prawie równoległym do toru, niż z występowaniem zagrożenia dla ruchu pociągu, a liczne światła dodatkowo utrudniały mu ocenę sytuacji. W opisywanym przypadku maszynista rozpoznał znajdowanie się przeszkody w torze jazdy prowadzonego przez niego pociągu w chwili, gdy pociąg wyjechał z łuku przed przejazdem. Wdrożył on niezwłocznie hamowanie awaryjne, było już jednak za późno na uniknięcie kolizji. W jej wyniku na szczęście nie doszło do ofiar w ludziach, natomiast straty materialne w postaci uszkodzenia ładunku i pojazdów drogowych oraz taboru kolejowego uczestniczących w zdarzeniu sięgnęły kilku milionów złotych powodując jego kwalifikację jako wypadek kolejowy.

Podsumowanie

Organizacja procesu przekraczania linii kolejowej lub bocznicy kolejowej przez jednopoziomowe skrzyżowanie z drogą, którą prowadzona jest jazda pojazdu nienormalywnego, powinna być



Widok przejazdu kategorii B na drodze krajowej oraz miejsca po zlikwidowanym przejeździe kategorii F i fragmencie drogi wewnętrznej

Źródło: Google Maps.



Widok przejazdu kategorii B na drodze krajowej i wyjazdu z drogi wewnętrznej

Źródło: Google Street View

odpowiednio uzgodniona z właściwym zarządcą infrastruktury kolejowej. Wyróżnić tu należy 2 etapy uzgodnień. Pierwszy z nich powinien odbyć się na etapie planowania trasy jazdy pojazdu i począwszy od samej możliwości, ograniczonej np. geometrią poziomą i pionową skrzyżowania, obejmować ustalenia dotyczące ogólnych warunków przedsięwzięcia. Należać do nich powinny w szczególności takie kwestie jak:

- ♦ przewidywany czas jazdy przez przejazd kolejowy i dostosowany do tego możliwy i optymalny termin, w tym dzień tygodnia i pora doby,
- ♦ zakres i wykonawstwo ewentualnego zabezpieczenia oraz dostosowania elementów infrastruktury na przejeździe kolejowym, np. demontażu i ponownego montażu potencjalnych przeszkód jak sygnalizatory, zapory, znaki itp., w szczególności przewody jezdne sieci trakcyjnej,
- ♦ szczegółowe wymagania dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa bezpośrednio podczas realizacji jazdy pojazdu nienormatywnego, w tym szczególnie uzyskania zgody na rozpoczęcie jego jazdy przez przejazd i działań po jej zakończeniu.

W przypadku skrzyżowań dróg publicznych z liniami sieci kolejowej zarządzanej przez narodowego zarządcę infrastruktury kolejowej, którym jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., odnośne uzgodnienia powinny być prowadzone z właściwym terytorialnie Zakładem Linii Kolejowych.

Drugim etapem niezbędnych uzgodnień to uzyskanie wspomnianej wyżej bezpośredniej zgody na wjazd pojazdu nienormatywnego w strefę kolizyjną skrzyżowania drogi kołowej z torem kolejowym. Zgoda taka powinna zapewniać spełnienie ogólnej zasady zapewnienia bezpieczeństwa, to znaczy uniemożliwienia, aby w czasie przebywania pojazdu drogowego na torowisku do tego przejazdu dojechał jakikolwiek pojazd szynowy. W ogólnym przypadku skuteczną uzyskanie takiej zgody jest możliwe jedynie od dyżurnego ruchu, który prowadzi ruch pociągów na linii kolejowej, na której zlokalizowany jest przedmiotowy przejazd. Dyżurny ten może wyrazić zgodę po odpowiednim jej uzgodnieniu z dyżurnym ruchu stacji sąsiedniej, znajdującej się na przeciwległym końcu odcinka tej linii kolejowej. Wskazanie osoby prowadzącej ruch kolejowy, właściwej do wyrażenia odnośnej zgody oraz sposobu kontaktu z tą osobą, powinno być określone na pierwszym etapie uzgodnień.

Opisane tu ogólne zasady powinny być odpowiednio doprecyzowane, sformułowane np. w formie stosownych procedur i ujęte w rozporządzeniu obowiązującym organizatorów jazd pojazdów nienormatywnych, wypełniając aktualnie istniejącą lukę w tym zakresie. Niezależnie od określenia wymagań i umieszczenia ich w przepisach szczególnych, należy pilnie dokonać usunięcia wspomnianych wyżej braków istniejących w art. 28 ust. 5 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*.

Jak podkreślono w niniejszym artykule, pomimo braku stosownych uregulowań szczegółowych i procedur w obowiązujących przepisach wydaje się oczywiste, by od prowadzących profesjonalnie przewozy ładunków ponadgabarytowych i jazdy pojazdów nienormatywnych oczekiwać znajomości i stosowania przynajmniej ogólnych zasad zapewnienia bezpieczeństwa przy przekraczaniu linii kolejowych.

Bibliografia

1. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym: Dz.U. 2001 nr 125, poz. 1371, tekst jednolity Dz.U. 2017 poz. 2200.

2. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym: Dz.U. 2003 nr 86, poz. 789, tekst jednolity Dz.U. 2017 poz. 2117.
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*: Dz.U. 1997 nr 98, poz. 602, tekst jednolity Dz.U. 2017 poz. 1260.
4. Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.: Dz.U. 1988 nr 5, poz. 40.
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie: Dz.U. 1996 nr 33, poz. 144, ze zm. wprowadzoną rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 9 listopada 2000 r., Dz.U. 2000 nr 100, poz. 1082.
6. Rozporządzenie 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.
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych: Dz.U. 2004 nr 264, poz. 2637 z późn. zm.
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji: Dz.U. 2005 nr 172, poz. 1444 z późn. zm.
9. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych: Dz.U. z 2007 r. nr 89 poz. 593.
10. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych: Dz.U. 2004 nr 204, poz. 2086.
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia: Dz.U. 2003 nr 32, poz. 262 z późn. zm.
12. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych: Dz.U. 2012, poz. 764.
13. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego: Dz.U. 2012, poz. 366.
14. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych: Dz.U. 2012, poz. 629.

Autor:

mgr inż. **Witold Olpiński** – Instytut Kolejnictwa

Ensuring safety while crossing railway lines by oversized vehicles

Lack of legal regulations dealing with provisions whose application will ensure safety while crossing railway lines during transportation of oversized load requiring the use of non-standardized vehicles is described in the article. General rules ensuring safety in such a case are formulated. The urgent need to eliminate incorrect rules in binding law is highlighted. The description of an accident which occurred on a level crossing during transportation of oversized load is illustrating the issue.

Keywords: safety, oversize vehicle, transportation of oversized cargo / oversized load.