

IZ11DO.505.61.2024.Bł.2

Gdynia, 31.07.2024 r.

Urząd Miejski w Białym Borze

[\(gmina@bialybor.com.pl\)](mailto:gmina@bialybor.com.pl)

W nawiązaniu do treści Państwa pisma o sygnaturze RIZP.7226.18.2024.MT z dnia 25.07.2024 r. dotyczącego zmiany kategorii z „D” do „C” wskazanego przejazdu kolejowo – drogowego zlokalizowanego w km 99.169 linii kolejowej nr 405 Piła Główna – Ustka (ul. Brzeźnicka w Białym Borze, droga powiatowa nr 1256Z), numer identyfikacyjny przejazdu – 405 099 169 – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni informuje o poniższych:

1. Na ww. przejeździe kolejowo – drogowym są zachowane wymagane zapisami 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 (Dziennik Ustaw 2015 r., poz. 1744 z późn. zm.) warunki widzialności pojazdu szynowego z drogi w tzw. trójkątach widoczności przejazdu mierzone z odległości 5 m oraz 10 m od skrajnej szyny i po obu stronach przejazdu, dla obowiązującej na szlaku prędkości pojazdów szynowych $V = 80$ km/h oraz przy oznakowaniu dojazdów do przejazdu znakami B-20 „STOP”.
2. Iloczyn ruchu na przejeździe wynosi 4490 po pomiarach ruchu drogowego wykonanych przez zarządcę drogi Zarząd Dróg Powiatowych w Słupsku w dniach 19–20.10.2016 r. (średniodobowe natężenie ruchu pojazdów wynosi 449 przy średniodobowym natężeniu ruchu pociągów = 10). Do dnia dzisiejszego zarządca drogi – Zarząd Powiatu Szczecineckiego nie dostarczył zarządcowi kolei aktualnych pomiarów ruchu pojazdów drogowych, które winien był wykonać i przekazać najpóźniej do 20 października 2021 r. Zgodnie z zapisami § 9. 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 (Dziennik Ustaw 2015 r., poz. 1744 z późn. zm.) do kategorii „C” zalicza się przejazdy kolejowo – drogowe, gdy iloczyn ruchu na przejeździe jest większy od 60 000, ale mniejszy od 150 000.

Z uwagi na koszt aktywnych urządzeń kategorii „C” zabezpieczających ruch na przejazdach (około 1.2 – 1.5 mln złotych), stosujemy je na takich przejazdach kolejowo – drogowych, na których nie ma możliwości zapewnienia odpowiednich warunków widzialności czoła pojazdu szynowego z drogi, lub gdy zostają przekroczone tzw. iloczyny ruchu.

Do zdarzeń na przejazdach kolejowo – drogowych w 99% przypadków dochodzi z winy niefrasobliwych użytkowników dróg, którzy nie dostosowują swoich zachowań do obowiązujących przepisów prawa o ruchu drogowym, nie zachowują szczególnej ostrożności przed miejscem potencjalnie niebezpiecznym, jakim jest przejazd kolejowo – drogowy

i nagminnie przekraczają przejazdy kolejowo – drogowe bez upewnienia się czy do przejazdu nie zbliża się pojazd szynowy. W przypadku tego przejazdu doszło na nim do czterech zdarzeń z udziałem pojazdu drogowego i szynowego. We wszystkich czterech wypadkach wyłącznymi winnymi byli kierujący pojazdami kołowymi wymuszający pierwszeństwo na pojeździe szynowym poprzez niezastosowanie się do istniejącego w terenie oznakowania drogowego (niezatrzymanie przed B-20 „STOP”) co każdorazowo potwierdziła Policja. Podczas wizji lokalnej po każdym ze zdarzeń potwierdzono właściwe oznakowanie dojazdów do ww. przejazdu kolejowo – drogowego.

Oczywiście możliwe jest przekwalifikowanie przejazdu do wyższej kategorii – „C”, ale obecne potrzeby znacznie przekraczają możliwości zarówno finansowe jak i techniczne zarządu kolei.

Z uwagi na powyższe oraz w nawiązaniu do zapisów ww. Rozporządzenia zarząd kolei może wyrazić zgodę na przekwalifikowanie przejazdu do kategorii „C” poprzez doposażenie go w aktywne urządzenia zabezpieczające w postaci sygnalizatorów świetlno–dźwiękowych, wyłącznie w przypadku, gdy podmiot wnioskujący o taki sposób zabezpieczenia przejazdu zobowiąże się do pokrycia wszelkich kosztów związanych z wykonaniem niezbędnej dokumentacji projektowej budowlano–wykonawczej dla takiego zadania oraz uzgodni z zarządem kolei wspólne finansowanie takiego przedsięwzięcia po podpisaniu stosownego porozumienia. Porozumienie dotyczące współfinansowania przedsięwzięcia może być trójstronne i zostać zawarte pomiędzy samorządem terytorialnym, zarządcą drogi oraz zarządem kolei.

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Technicznych
Leszek Lewiński



Pismo opracowano w jednym egzemplarzu celem przesłania wyłącznie drogą elektroniczną

Opracowała: Barbara Łapka, tel. +48 58 721 14 42. e-mail: Barbara.Lapka@plk-sa.pl