

Lubanie, dnia 12.10.2015 r.

RIG.6870.28.2015

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**  
**Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy**  
**ul. Zygmunta Augusta 1**  
**85-082 Bydgoszcz**

W nawiązaniu do prowadzonej wcześniej korespondencji uprzejmie proszę o przedstawienie informacji na temat harmonogramu prac dotyczących opracowania dokumentacji projektowej i planowanych robót przewidzianych na linii kolejowej nr 18, na odcinku Kutno – Toruń Główny.

W grudniu ubiegłego roku i na wiosnę br. kontaktowała się z nami firma IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo sp. z o.o., działająca na Państwa zlecenie w zakresie opracowania dokumentacji tzw. przedprojektowej. Nie mamy jednak wiedzy na temat ostatecznego kształtu tego opracowania, ani dalszych zamierzeń PKP.

W piśmie z dnia 05.12.2014 r., w toku prac projektowych, prosiliśmy o szczegółową analizę w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Nerozwiązana pozostała również sprawa zmiany kategorii przejazdu w km 69,979 Lubanie – Parcele z D na B. W świetle ostatniego tragicznego zdarzenia na przejeździe kolejowym w miejscowości Mikanowo te problemy niestety nic nie straciły ze swojej aktualności.

Wójt Gminy Lubanie od 2012 r. wielokrotnie zwracał się do PKP PLK S.A. o podjęcie czynności zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na przejeździe Lubanie – Parcele poprzez zmianę kategorii przejazdu na kategorię B, co pozwoliłoby na zamontowanie samoczynnej sygnalizacji świetlnej z półrogatkami. Pomiary natężenia ruchu, stanowiące jedną z przesłanek dla ustalenia kategorii przejazdu, wykonane były w dniach 18 i 19 września 2013 r., stosownie do Rozporządzenia 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. Celem badań natężenia ruchu było ustalenie wskazań dla właściwej kategorii przejazdu i jego odpowiedniego zabezpieczenia. W piśmie z dnia 26 listopada 2013 r. Wójt Gminy Lubanie informował Spółkę, iż iloczyn ruchu na przejeździe w km 69,979 jest większy niż 50.000 i dwukrotnie przekracza dopuszczalne normy dla przejazdu kategorii B. Komisja składająca się z przedstawicieli Spółki i przedstawicieli Urzędu Gminy w Lubaniu w dniu 12.12.2013 r. wskazała na zasadność przekwalifikowania kategorii przejazdu z „D” na kategorię B. Pomimo tego nie zostały podjęte przez Spółkę czynności skutkujące poprawą bezpieczeństwa na przejeździe. Tymczasem brzmienie powołanego rozporządzenia wskazuje w sposób jednoznaczny na przyporządkowanie kategorii przejazdu stosownie do spełnienia przesłanek skrzyżowania z drogą odpowiedniej kategorii oraz iloczynu ruchu. Spełnienie obu przesłanek przesądza o kategoryzacji przejazdu i w konsekwencji sposobie zabezpieczenia przejazdu.

Od zgłoszenia przedsięwzięcia do Centrum Realizacji Inwestycji w I półroczu 2014 r., Wójt Gminy Lubanie nie jest informowany o postępach w przygotowaniu zabezpieczenia tego przejazdu, ani też o innych decyzjach dotyczących sposobu zabezpieczenia pozostałych przejazdów na terenie gminy.

Głęboko wierzę, że tragedia, która wydarzyła się na przejeździe, przyspieszy ostateczną decyzję o sposobie zabezpieczenia przejazdów w sposób jaki przewidują to przepisy prawa.

„Bezpieczeństwo na terenach kolejowych jest wspólną sprawą: kolejarzy, władz, służb porządkowych, kierowców i pieszych. Kształtowanie i utrwalenie właściwych postaw, podnoszenie świadomości o zagrożeniach wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności to nadrzędny cel działań PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Od 2005 r. w ramach kampanii Bezpieczny Przejazd, PLK uświadamia, do czego może prowadzić brawura, pośpiech, rutyna oraz skłonność do ryzyka przy przekraczaniu skrzyżowań na terenach kolejowych” – słowa te pochodzą z akcji społecznej „Bezpieczny przejazd”, która ma na celu zwrócenie uwagi kierowców na zagrożenia jakie niosą tory kolejowe. Aby zdarzenia tragiczne, które pociągają za sobą ofiary śmiertelne przypisywać wyłącznie brawurze, pośpiechowi i rutynie kierowców, należy w sposób wynikający z przepisów i doświadczenia kolejarzy zabezpieczać miejsca niebezpieczne. Bardzo często przy wypadkach śmiertelnych, z ustaleń komisji wynika niewłaściwe zabezpieczenie przejazdu – poprzez brak właściwych zabezpieczeń lub chociażby niewłaściwe utrzymanie zieleni ograniczającej widoczność przejazdu.

Przez ostatnich 10 lat kampania „Bezpieczny przejazd” koncentrowała się przede wszystkim na informowaniu o tragicznych skutkach zderzenia z pędzącym pociągiem.

Doceniam znaczenie prowadzonej przez PKP akcji i fakt, że jest ona jedną z największych tego typu w Europie, ale pragnę zwrócić uwagę, iż nawet najlepsza akcja społeczna nie osiągnie celu, jeśli przejazdy kolejowe nie będą właściwie zabezpieczone.

W związku z powyższym bardzo proszę o przyjrzenie się rzeczywistej sytuacji – nawet jeśli przepisy prawa nie wymagają zabezpieczenia przejazdu innego, niż jest obecnie, proszę wziąć pod uwagę warunki szczególne – konfigurację terenu, bilans wypadków.

Jeszcze raz uprzejmie proszę o rozważenie naszych postulatów.

WÓJT GMINY

  
mgr Larysa Krzyżañska

Otrzymują:

- 1) adresat
- 2) a/a