

**IX Ogólnopolska Konferencja naukowo- Techniczna:  
Rozwiązania skrzyżowań kolei z drogami kołowymi w poziomie szyn w aspekcie  
prawnym, ekonomicznym i technicznym, Kroczyce 09-10 czerwiec 2022 r.**

**Opis przebiegu Konferencji**

1. Referat wprowadzający, omówiono podstawowe zmiany wprowadzone przez nowe rozporządzenie, wskazano problemy właściwego oznakowania przejazdów od strony drogi w świetle zobowiązań zarządców dróg wynikających z przepisów względem konieczności doboru środków ostrzegania przy zbliżaniu się do przejazdów kolejowo-drogowych. Przedstawiono problematykę projektowania przejazdów w poziomie szyn w terenach górskich, szczególnie kąty najazdów i pochylenia podłużne jezdni na dojazdach do przejazdów kolejowo-drogowych.

2. Przedstawiciele WORD w Katowicach przedstawili aspekty realizacyjne powstającego Krajowego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Katowicach, wraz szeroką gamą założeń nowoczesnych systemów i narzędzi szkoleniowych dla kierowców.

3. Przedstawiciele PKBWK omówili wymagania Dyrektywy 798/2016, omówiono tematykę zapewnienia ergonomii pracy dróżnika przejazdowego. Wskazano na czynniki wpływające na powstanie zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych w aspekcie ustaleń Komisji powypadkowych.

4. (p. Szafranski) Ostrzeganie Użytkowników Dróg - działania oczekiwane. Omówiono zagadnienie wpływu zabudowanych urządzeń oraz zapisów instrukcji kolejowych, oraz wymagań podawania dźwiękowego sygnału „Bacność” przez maszynistów zbliżających się do przejazdów, wpływu na otaczające nas środowisko oraz okolicznych mieszkańców. Przedstawiono oraz omówiono rozwiązania wskazanego problemu w wybranych krajach europejskich.

5. **Pan Krzysztof Bińkowski**, biegły sądowy – przedstawiono w jaki sposób prowadzone są dochodzenia w sprawach wypadków komunikacyjnych na przejazdach kolejowo-drogowych. Szczególną uwagę zwrócono na nazewnictwo w dokumentach, które włączane są do sądowych akt procesowych. Na podstawie doświadczeń z sal sądowych wskazano w jaki sposób Komisje powypadkowe PKP PLK S.A. winny prowadzić dochodzenia w celu ustalenia przyczyny oraz jakiego nazewnictwa używać dla uzyskania jednoznaczności interpretacji ustaleń w sądach. Pokazano obszerną dokumentację fotograficzną nieprzemyślanych lokalizacji kontenerów automatyki przejazdowej, czy też tablic ostrzegawczych, które przyczyniły się do ograniczenia widzialności na przejazdach, na których doszło do wypadków.

6. **Referat** dotyczący Bezpieczeństwa na przejazdach i aspektów biznesowych. Na przykładzie rzeczywistych przypadków na sieci PKP wskazano kilka lokalizacji przejazdów z nowo zabudowanymi urządzeniami SSP, gdzie pomimo ich zabudowania warunki miejscowe oraz warunki wynikające z instrukcji nie pozwoliły na przejazd taboru przez przejazd kolejowo-drogowy z wyższą prędkością niż przed ich zabudowaniem.

7. Wpływ żółtej naklejki na urządzeniach przejazdowych na bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Sformułowanie Przejazdy kolejowo-drogowe oznacza współodpowiedzialność obu zarządców infrastruktury (kolejowej i drogowej) za stan oznakowania, bezpieczeństwo w tych miejscach, a także za zaistniałe tam wypadki.

Omówiono skutki działań informacyjnych na świadomość społeczną w zakresie występujących zagrożeń w miejscach skrzyżowań dróg z koleją.

**8.** Firma KOMBUD. Elektroniczne Systemy wymiany informacji – kolejowa wersja aplikacji YANOSIK. Omówiono perspektywy rozszerzenia działających na rynku aplikacji użytkowanych przez kierowców samochodów o monitorowanie zbliżania się do przejazdów kolejowo-drogowych. Zaproponowano współpracę w zakresie dostarczenia do nowo powstałego Krajowego centrum Bezpieczeństwa WORD w Katowicach stanowisk szkoleniowych z zakresu urządzeń sygnalizacji przejazdowej.

**9.** KZN Rail – Problematyka realizacyjna projektu POIiŚ 5-2.9 ETAP - Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach. Omówiono i wskazano problemy przy projektowaniu i realizacji inwestycji kolejowych mających na celu poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg ze względu na:

- warunki stawiane przez zarządców dróg na przejazdach kolejowych;
- konieczność dopasowania nawierzchni na przejazdach;
- konieczność koordynacji przez PKP PLK S.A. kilku inwestycji kolejowych na tym samym lub przyległym obszarze.

**10.** Referat dotyczący powiązań urządzeń srk na przejazdach z urządzeniami stacyjnymi – interfejsy. Poruszono tematykę uzyskania pewności współdziałania urządzeń sterowania ruchem kolejowym pochodzących od różnych producentów.

**11.** GAWMAR – Przetwornice statyczne. Omówiono przykłady pionierskiej realizacji zastosowania przetwornic statycznych 3 kV/mn, zaczerpniętych z taboru kolejowego w zastosowaniu do podstawowego lub rezerwowego zasilania urządzeń kolejowych. Podkreślono możliwości uniezależnienia się w ten sposób od Dystrybutorów energii elektrycznej.

**12.** Nowoczesne oświetlenie przejazdu – zmienne natężenie oświetlenia w zależności od ruchu pojazdów drogowych i kolejowych na przejeździe.

**13.** ELMONTAŻ. Omówienie możliwości zalet systemu safecross (systemu monitoringu i analizy zdarzeń na przejazdach). Wskazano sposób działania próbnie zabudowanych urządzeń w kilku lokalizacjach na przejazdach. Poza pełną archiwizacją i analizą powstania wykroczenia podczas przejazdu pojazdu samochodowego przez przejazd, istnieje możliwość automatycznego wypełnienia przez system druku zgłoszenia wykroczenia celem podpisania przez przedstawicieli zarządcy do właściwej terenowo jednostki policji. System umożliwia pełną współpracę z systemami użytkowymi przez ITD.

**14.** Georuszty wielokierunkowe. Przedstawiono zalety stosowania wzmocnień nawierzchni drogowej w pobliżu przejazdów kolejowych.

**15.** Nowa generacja Urządzeń Zdalnej Kontroli w kontekście zapisów Instrukcji Ie-104.

**16.** p. Godziejewski – Technologia ITS i jej zastosowanie na przejazdach. Omówiono wdrażane na świecie systemy integrujące systemy bezpieczeństwa w transporcie.

**17.** Realizacje związane z systemami dodatkowej informacji dynamicznej dla kierowców zbliżających się do przejazdów (szczególnie w warunkach ograniczonej widoczności).

**18.** Przedstawiciel Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie. Omówiono sposób przeprojektowania przejazdów kolejowych na linii kolejowej nr 61 na odcinku, gdzie linia kolejowa przylega niemal bezpośrednio do przebudowywanej obecnie Drogi Krajowej nr 46 na odcinku w granicach miasta Częstochowa, w rejonie skrzyżowań z ul. Główną i Przejazdową – wylot z Częstochowy na Opole. Zastosowano odmienne od dotychczasowych na tych przejazdach rozwiązania, uniemożliwiające powstawanie incydentów związanych z brakiem możliwości wyjazdu na drogę krajową z pierwszeństwem przez pojazdy stojące na przejeździe. Jest to przykład wzorowej współpracy i niestawiania przez Zarządcę drogi wymagań, które powodowałyby powstawanie podwyższonego ryzyka przy pokonywaniu przejazdów przez kierowców.

**Podsumowanie:**

- a) W referatach przewijał się wątek problematycznej współpracy zarządców kolei z zarządcami dróg
- b) Przewijał się wątek finansowania przebudowy skrzyżowań drogi kołowej z koleją – gdzie całkowite koszty tej inwestycji ponoszą zarządcy kolei.
- c) W kilku referatach wskazano na brak widoczności na przejazdach zarówno od strony drogi kołowej jak i od strony toru. Czynnikiem pogarszającymi tę widzialność są np. tablice i oznaczniki oraz zabudowana infrastruktura i urządzenia takie jak kontenery SSP, czy też zabudowane perony wraz z infrastrukturą.

**Komisja Wnioskowa IX Ogólnopolskiej Konferencji Naukowo-Technicznej p.n. „Rozwiązania skrzyżowań kolei w poziomie szyn w aspekcie prawnym, ekonomicznym i technicznym” która odbywała się w dniach 09-10.06.2022 r. pracowała w składzie:**

- 1. Przewodniczący** Karol Trzoński - Zastępca Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych
- 2. Sekretarz** Dorota Przybyła
- 3. Członek Komisji** Marek Białek - Dyrektor Biura Automatyki i Telekomunikacji
- 4. Członek Komisji** Krzysztof Szafranski - Dyrektor Biura Dróg Kolejowych
- 5. Członek Komisji** Mikołaj Zajac - Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Sosnowcu

**sformułowała następujące wnioski:**

1. Nowo powstałe Krajowe Centrum Bezpieczeństwa WORD proponuje się wyposażać w stanowiska szkoleniowe umożliwiające zapoznanie z zasadami działania urządzeń sygnalizacji przejazdowej.
2. Należy ujednoczyć stosowane nazewnictwo dla skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami. Proponowana forma „przejazd kolejowo-drogowy”. Wszelkie akty prawne dotyczące ww. skrzyżowań powinny zawierać wyłącznie taką jednolitą formę.
3. Stworzenie ram prawnych w celu umożliwienia stosowania systemów podnoszących bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych umożliwiających m.in. automatyczne zgłoszenia wykroczeń do właściwych terenowo jednostek Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego.
4. Ujęcie w przepisach prawnych systemów podnoszących bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D (niewyposażonych w systemy zabezpieczenia ruchu).
5. W Rozporządzeniu 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 (z późn. zm. – dalej Rozporządzenie) proponuje się wprowadzić zapisy w zakresie warunków i zasad stosowania systemów kontroli zajętości strefy przejazdu kolejowo-drogowego.
6. Podczas modernizacji skrzyżowań dróg kołowych zlokalizowanych w okolicy przejazdów kolejowo-drogowych Projektanci powinni uwzględnić możliwość bezpiecznego wjazdu i zjazdu z przejazdu kolejowo-drogowego np. poprzez zaprojektowanie dodatkowego pasa włączania/wyłączania do ruchu. Rozwiązania, uniemożliwiające powstawanie incydentów związanych z brakiem możliwości wyjazdu na drogę z pierwszeństwem przez pojazdy stojące na przejeździe. Rozszerzenie zapisów § 21. 2 Rozporządzenia.
7. Podjęcie działań celem uporządkowania zapisów Rozporządzenia w zakresie określenia, które przepisy stosuje się dla przejazdów kolejowo-drogowych istniejących, które dla przebudowywanych, a które dla przejazdów kolejowo-drogowych nowych.

8. Podjęcie działań celem zmiany wzoru znaku drogowego A10 i A9. Proponowany wzór:



**Komisja wnioskowa:**

1. *grom* .....

2. ....

3. *MB* .....

4. *adw* .....

5. *Lop* .....

*Q*