



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

KABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 01.08.2017 r.
nr 4134 podpis [signature]

Warszawa, 28 lipca 2017 r.

DTK.4.054.91.2017.MP.1.

NK: 119821117

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich

Wpłynęło dn. 2.08.17 r.
nr 4254 podpis [signature]

**Pan
Stanisław Karczewski**
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku

w odpowiedzi na oświadczenie z dnia 22 czerwca 2017 r. Pana Stanisława Gogacza, w sprawie zapytania radnych gminy Niedźwiada, przedstawiam poniżej stosowne informacje.

W wyniku przeprowadzonych przez PKP PLK S.A. w 2017 r. pomiarów ruchu drogowego na przejeździe kolejowym kategorii „D” w km 71,396 na linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin Północny, z uwzględnieniem wzrostu dobowej liczby pociągów po 11 czerwca 2017 r., informuję, że iloczyn ruchu przejazdów wyższych kategorii, na których zgodnie z *Rozporządzeniem 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) stosowana jest sygnalizacja informująca o nadjeżdżającym pociągu. Uprzejmię informuję, że iloczyn ruchu określony jest dla kategorii „B” na poziomie równym lub większym od 150.000, a dla kategorii „C” zawiera się w wartościach od 60.000 do 150.000.

Dodatkowo z danych uzyskanych od PKP PLK S.A. wynika, że zakres widoczności czoła pociągu na przejeździe kolejowo-drogowym w miejscowości Tarło wynosi 5 m od skrajnej szyny dla kierunku nieparzystego (od strony Parczewa) z prawej strony toru - 550 m, z lewej strony toru - 560 m. Dla kierunku parzystego (od strony Lubartowa) widoczność dla obu stron przejazdu wynosi minimum 1000 m i spełnia warunki ww. Rozporządzenia dla prędkości 100 km/h. Z uwagi na ograniczoną widoczność czoła pociągu z odległości 20 m od skrajnej szyny, przejazd został oznakowany zgodnie z ww. Rozporządzeniem (gdzie także zainstalowano wskaźnik zobowiązujący maszynistów do podawania sygnału dźwiękowego w określonej odległości od przejazdu) oraz zastosowano wygradzenie z betonowych słupów.

Niezależnie od ww. uwarunkowań w celu podwyższenia poziomu bezpieczeństwa osób korzystających z przedmiotowego przejazdu, PKP PLK S.A. podjęła decyzję o podwyższeniu kategorii z „D” do „B”, przy założeniu możliwości zabudowy urządzeń odzyskanych z obecnie modernizowanej linii kolejowej nr 7. Zalety takiego rozwiązania to przede wszystkim prosta i szybka procedura zawarcia umowy o realizację prac. Jednakże należy podkreślić, że termin wykonania prac związanych z zainstalowaniem ww. urządzeń musi być skorelowany z realizacją zadań inwestycyjnych na projekcie POIiŚ pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin”. W związku z powyższym PKP PLK S.A. poinformowała, że przeprowadzenie prac związanych z instalacją sygnalizacji na przedmiotowym przejeździe będzie możliwe w połowie 2018 r.

[Signature]

z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
[Signature]
Andrzej Bittel
Podsekretarz Stanu