



FUNDACJA PRO KOLEJ

Konferencja naukowo-techniczna Przejazdy Kolejowo-Drogowe 2015

**Skrzyżowania torów i dróg kołowych - konieczne zmiany
odpowiedzialności zarządców i źródeł finansowania**

Warszawa, 18 marca 2015 r.

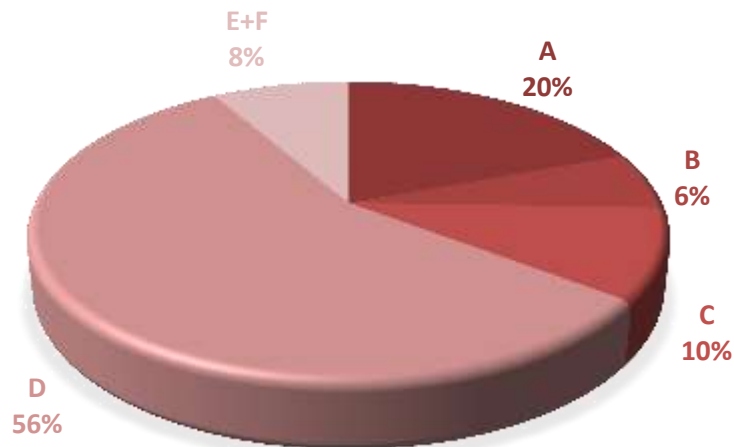
Agenda

- Koszty przejazdów kolejowych
- Regulacje prawne
- Kategorie przejazdów i ich koszty
- Kierunki ograniczenia kosztów kolei
- Podsumowanie



Koszty przejazdów kolejowych - skala problemu

- Sieć PKP PLK to 18,5 km linii oraz 15,7 przejazdów kolejowo-drogowych
- średnia odległość między przejazdami kolejowo-drogowymi to 1,2 km
- koszty aktywnej ochrony dotyczą 35% przejazdów (kat. A, B i C) natomiast utrzymania 100% przejazdów



Koszty przejazdów kolejowych - składowe

- budowa przejazdu/skrzyżowania dwupoziomowego
- przebudowy i modernizacje – w tym podnoszenie kategorii przejazdu
- bieżące utrzymanie i eksploatacja infrastruktury drogowej i kolejowej
- system informowania uczestników ruchu drogowego o zbliżającym się pociągu
- system informowania maszynistów o sytuacji na przejeździe
- system wstrzymywania ruchu kołowego
- oznakowanie przejazdu od strony drogi i toru
- zagwarantowanie widoczność w obszarze przejazdu kolejowego
- utrzymanie nawierzchni drogi kołowej w rejonie przejazdu
- odwodnienie i oświetlenie przejazdu

Ustawa o drogach publicznych

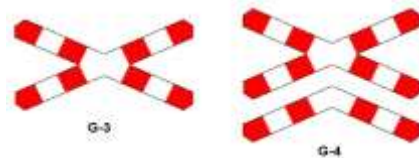
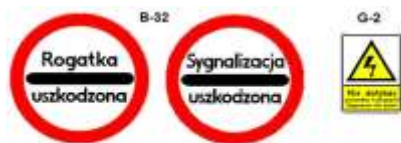
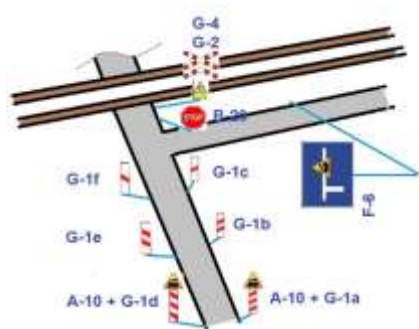
ustawa z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(Dz.U. z 2007 r. nr 19 poz. 115 ze zm.)

Zgodnie z art. 28 ust. 1 zarządca infrastruktury kolejowej (zarząd kolei) jest zobowiązany ponosić koszty:

- budowy, przebudowy, remontu, utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych
- ochrony skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi, wraz z zaporami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi
- nawierzchni drogowej w obszarze między rogatkami, a w przypadku ich braku - w odległości 4 m od skrajnych szyn

Rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach

Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003r. Nr 177, poz. 1729)



Umieszczanie i utrzymanie znaków drogowych, realizuje na własny koszt zarząd drogi

Jednostki kolejowe realizują zadania w zakresie:

- znaków drogowych B-32 „Rogatka uszkodzona/Sygnalizacja uszkodzona”, G-2 „sieć pod napięciem”, G-3 i G-4 „krzyż św. Andrzeja”
- urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz urządzeń sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej umieszczanych na przejazdach kolejowych

Rozporządzenie ws. warunków technicznych skrzyżowań kolei z drogami

*Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie
(Dz. U. z 1996 r. Nr 33 poz. 144 z późn. zm.)*

- § 22. sposób zabezpieczenia przejazdu, kategorię i warunki widoczności ustala kolej w porozumieniu z zarządem drogi i Policją (ustalenia te zawiera metryka przejazdu)
- § 14. o kategorii przejazdu decyduje m.in. iloczyn ruchu na przejeździe
 - pomiary obejmują wszystkie kategorie przejazdów
 - natężenie ruchu drogowego nie rzadziej niż co 5 lat mierzy zarząd drogi
 - natężenie ruchu kolejowego analogicznie mierzy zarządca infr. kolejowej
 - obliczenia iloczynu dokonuje zarządca infr. kolejowej

Kategorie przejazdów i ich koszty - skrzyżowania dwupoziomowe

- § 4 Rozporządzenia ws. warunków technicznych wskazuje, że skrzyżowania dwupoziomowe (dla nowych linii lub dróg) buduje się gdy:
 - linia kol. krzyżuje się z autostradą lub drogą ekspresową
 - linia kol. krzyżuje się z z drogą krajową oznaczoną numerem jedno- lub dwucyfrowym
 - prędkość pociągów przekracza 160 km/h
 - przejazd znajduje się w obrębie stacji (pomiędzy semaforami wjazdowymi)
 - łączny czas zamknięcia przejazdu przekracza 12 godzin na dobę
 - istnieją dogodne warunki terenowe i skrzyżowanie dwupoziomowego jest uzasadnione pod względem ekonomicznym lub obronnym
 - gdy jest to niezbędne do poprawienia przepustowości drogi
- Rodzi to konieczność ponoszenia kosztów inwestycji i utrzymania obiektu inżynierskiego

Kategorie przejazdów i ich koszty - kategoria A

- § 10 Rozporządzenia ws. warunków technicznych wskazuje, że kategorię A stosuje się jeżeli:
 - droga przecina więcej niż dwa tory główne
 - droga przecina tory, po których są staczane lub odrzucane wagony
 - przejazd nie może być zaliczony do kategorii B, C lub D
- Rodzi to konieczność ponoszenia kosztów inwestycji, utrzymania i strzeżenia przejazdu kolejowo-drogowego

Kategorie przejazdów i ich koszty - kategoria B

- § 11 Rozporządzenia ws. warunków technicznych wskazuje, że kategorię B stosuje się jeżeli:
 - linia kolejowa krzyżuje się z drogą krajową, oznaczoną numerem jedno- lub dwucyfrowym
 - iloczyn ruchu jest równy lub większy od liczby 50.000
 - prędkość pociągów przekracza 140 km/h
- Rodzi to konieczność ponoszenia kosztów inwestycji, serwisowania urządzeń srk i utrzymania przejazdu kolejowo-drogowego

Kategorie przejazdów i ich koszty - kategoria C

- § 12 Rozporządzenia ws. warunków technicznych wskazuje, że Kategorię C stosuje się jeżeli:
 - iloczyn ruchu zawiera się pomiędzy 20.000 - 50.000
 - iloczyn ruchu jest mniejszy niż 20.000, a widoczność przejazdu nie odpowiada warunkom określonym dla przejazdu kategorii D
 - prędkość pociągów przekracza 120 km/h
- Rodzi to konieczność ponoszenia kosztów inwestycji, serwisowania urządzeń srk i utrzymania przejazdu kolejowo-drogowego

Kategorie przejazdów i ich koszty - kategoria D

- § 13 Rozporządzenia ws. warunków technicznych wskazuje, że kategorię D stosuje się jeżeli:
 - iloczyn ruchu jest mniejszy od liczby 20.000
 - prędkość pociągów nie przekracza 120 km/h
 - bez względu na warunki prędkość pociągów nie przekracza 20 km/h
- Rodzi to konieczność ponoszenia kosztów inwestycji i utrzymania przejazdu kolejowo-drogowego

Kierunki ograniczenia kosztów kolei – likwidacja przejazdów

- § 6 Rozporządzenia ws. warunków technicznych wskazuje, że skrzyżowanie dwupoziomowe należy projektować w sposób umożliwiający likwidację przejazdów znajdujących się w odległości do 3 km z każdej strony obiektu
- § 23 definiuje że przy nowych liniach kolejowych średnia gęstość przejazdów nie powinna przekraczać jednego obiektu na 3 km
- Zgodnie z § 22. o likwidacji przejazdu decyduje kolej w porozumieniu z zarządem drogi i Policją

Ale zarządcy dróg nie partycypując w utrzymaniu przejazdów kolejowych i chcą utrzymać ich jak najwięcej

- praktyka pozostawiania przejazdów po wybudowaniu skrzyżowań dwupoziomowych wynika ze sprzeciwu samorządów terytorialnych
- tymczasem wg. § 6 zaniechanie likwidacji przejazdów wymaga zgody zarządu kolei

Kierunki ograniczenia kosztów kolei – zaangażowanie zarządców dróg

Obecnie aktywność zarządców dróg ogranicza się do udziału w komisjach terenowych, które biorąc pod uwagę rosnące natężenie ruchu samochodowego, wnioskuje o przekwalifikowywanie przejazdów do wyższych kategorii

- często trudno wyegzekwować od zarządców dróg nawet wyników pomiarów natężenia ruchu drogowego, które są zobowiązani przeprowadzać cyklicznie co 5 lat

Kierunki ograniczenia kosztów kolei – zaangażowanie zarządców dróg

- Natężenie ruchu kolejowego znacznie spadło i obecnie jest stabilne
- Natężenie ruchu drogowego systematycznie rośnie
- Koszty infrastruktury drogowej pokrywane są z budżetu państwa i budżetów samorządowych (przez użytkowników tylko na 0,95% sieci drogowej)
- Koszty infrastruktury kolejowej pokrywane są przez budżetu państwa i użytkowników (na 100% sieci)
- bardzo dynamiczny wzrost ruchu drogowego wymusza
 - powoduje wzrost iloczynu ruchu i automatycznie kategorii przejazdu
 - zwiększa koszty napraw nawierzchni drogowej na przejazdach
 - wymusza nowe nakłady na bezpieczeństwo (w tym budowę skrzyżowań dwupoziomowych)

Kierunki ograniczenia kosztów kolei – zmiany prawa krajowego

NIK w *Informacji o wynikach kontroli zarządzania drogami publicznymi na skrzyżowaniach z liniami kolejowymi* (w części 2.3 Uwagi końcowe i wnioski) wskazuje, że „nie można oczekiwać, iż znajdujące się w bardzo trudnej sytuacji finansowej PKP PLK SA sprostają zadaniom w zakresie utrzymania, przebudowy i budowy (zwłaszcza bezkolizyjnych) skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi”.

- dotychczasowe próby włączenia przez PKP zarządców dróg i lokalnych samorządów wobec nieprecyzyjnych rozwiązań prawnych nie przyniosły efektów
- konieczne jest obligatoryjne zobowiązanie zarządców dróg i samorządów lokalnych do udziału w finansowaniu utrzymania skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi
- potrzebna jest zmiana w przepisach dotyczących zarządzania drogami i liniami kolejowymi
- podjęcie skutecznych działań w tym zakresie jest podstawową przesłanką usunięcia nieprawidłowości ujawnionych podczas kontroli bezpieczeństwa na przejazdach

Kierunki ograniczenia kosztów kolei – zmiany prawa krajowego

Zapisy Strategii dla transportu kolejowego do 2013, rozdział „Finansowanie budowy, modernizacji i eksploatacji skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi”

- koszty budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i obsługi przejazdów kolejowo-drogowych zostaną podzielone pomiędzy zarządcę infrastruktury kolejowej oraz zarządcę (właściciela) drogi
- do zarządców dróg będą należały zadania obejmujące znaki drogowe, oświetlenie, odwodnienie pasa drogowego, konstrukcję drogi do linii rozgraniczających oddalonych 0,7 m od skrajnych szyn
- utrzymanie obiektów dwupoziomowych będzie należało od zarządcy infrastruktury znajdującej się na wiadukcie
- inwestycje w skrzyżowania dwupoziomowe sfinansuje zarządca drogi przy budowie lub przebudowie drogi, a infrastruktury kolejowej przy budowie lub przebudowie linii kolejowych

Kierunki ograniczenia kosztów kolei – stosowanie wprost prawa unijnego

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 z 26 czerwca 1969 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych

- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969 umożliwia zarządcy infrastruktury dochodzenie od państwa rekompensaty w związku z ponoszeniem przez niego kosztów utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych.
- Artykuł 4 w punkcie d) odnosi się do ponoszenia przez przedsiębiorstwa kolejowe kosztów związanych z przejazdami kolejowymi i tym samym umożliwia dochodzenie od państwa rekompensaty w związku z ponoszeniem kosztów utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969

Załącznik IV Rozporządzenia wskazuje, że nieproporcjonalnie duży udział w kosztach występuje:

- a) gdy nowa droga budowana jest na wniosek podmiotu innego niż kolej, a kolej ponosi koszty urządzeń przejazdowych na tej drodze
- b) gdy skrzyżowanie dwupoziomowe jest modernizowane lub ma zastąpić przejazd kolejowo-drogowy na wniosek podmiotu innego niż kolej, a kolej ponosi koszty tej modernizacji
- c) gdy modernizowany jest przejazd i kolej ponosi więcej niż połowę kosztów**
- d) gdy z powodu utrzymania i eksploatacji kolej ponosi więcej niż połowę kosztów**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969

Sposób obliczania rekompensaty

- dla przypadku (a) – nowa droga – rekompensata to koszty kolei pomniejszone o ewentualne zmiany na jej żądanie
- dla przypadku (b) – skrzyżowania dwupoziomowe – rekompensata to koszty kolei pomniejszone o ewentualne zmiany na jej żądanie i wartość korzyści, jakie modernizacja przyniesie kolei
- dla przypadku (c) – przekroczenie połowy kosztów inwestycji – rekompensata to koszty które przekroczyły 50%
- dla przypadku (d) – utrzymanie i eksploatacja przejazdu – rekompensata to koszty które przekraczają 50%

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969

W Polsce regulacja zaczęła obowiązywać 1 maja 2004 r

- nie zmodyfikowano jednak krajowych regulacji i nie przyjęto przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych
- postępowania, w sprawie rekompensaty z tytułu utrzymywania przejazdów kolejowo-drogowych, kończyły się dotychczas decyzjami negatywnymi dla zarządcy infrastruktury kolejowej. Formalnym uzasadnieniem odmowy był **brak szczegółowych przepisów określających treść i termin złożenia wniosku o wypłatę rekompensaty.**

Próby tworzenia barier administracyjnych i unikania odpowiedzialności nie zmieniają faktu istnienia możliwości powołania się bezpośrednio na zapisy Rozporządzenia 1192/69, a w konsekwencji na korzystania z uprawnień przyznanych przepisami unijnymi

Precedens z roku 2012

- po raz pierwszy w historii w 2012 r PKP PLK wystąpił z wnioskiem o rekompensatę z tytułu utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych
- PLK z wnioskiem do Skarbu Państwa za pośrednictwem Ministra Infrastruktury
- Kwotę rekompensaty obliczono jako 50% wydatków planowanych na utrzymanie przejazdów kolejowo-drogowych, pomniejszone o korzyści uzyskane dzięki ujęciu kosztów utrzymania przejazdów w stawkach dostępu
- jako podstawę wskazano na rozporządzenie EWG 1192/69
- pieniądze w wysokości kilkudziesięciu mln zł zostały przyznane

Podsumowanie

- nadmierna liczba przejazdów powoduje nieuzasadnione koszty oraz obniża bezpieczeństwo ruchu (kolejowego i drogowego)
- obecny jednostronny podział kosztów wynika jedynie z zasłóci historycznych i wpływa negatywnie na poczucie odpowiedzialności zarządców oraz bezpieczeństwo użytkowników transportu
- brak rekompensat dla zarządcy przejazdów kolejowo-drogowych zakłóca zasady równej konkurencji między różnymi gałęziami transportu
- zgodnie z deklaracją podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury (odp. na interpelację 2925 r. z 26.05.2008) wprowadzenie podziału obowiązków między zarządców wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu, doprowadzi do optymalizacji liczby przejazdów oraz przyspieszy proces automatyzacji ich obsługi

Podsumowanie

Należy wprowadzić w życie obowiązujące regulacje unijne gwarantujące proporcjonalny podział kosztów budowy, przebudowy, remontów, utrzymania i obsługi przejazdów kolejowo-drogowych pomiędzy zarządców infrastruktury kolejowej i drogowej

- należy opracować i wprowadzić w życie akty wykonawcze implementujące zapisy Rozporządzenia 1192/69
- należy uruchomić mechanizm przekazywania należnych subwencji autoryzowanym zarządcom infrastruktury kolejowej
- połowa kosztów przejazdów kolejowo-drogowych musi zostać wyłączona z bazy kosztowej stanowiącej podstawę do określenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej
- proporcjonalne rozłożenie kosztów modernizacji i utrzymania przejazdów wprowadzi ścisłą współpracę i współodpowiedzialność zarządców w dziedzinie stanu technicznego oraz bezpieczeństwa



ProKolej

działaj!