

Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych



Stanowisko

Ogólnopolskiego Porozumienia Organizacji Samorządowych¹ z dnia 12 października 2020 r.

w sprawie: **przejazdów kolejowych na drogach gruntowych i drogach leśnych.**

Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych zwraca się do Ministra Infrastruktury z apelem o pilną zmianę 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 (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744 z późn. zm).

Zgodnie z § 93. w/w rozporządzenia w terminie 5 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zarządca kolei zmieni kategorię przejazdu kolejowo-drogowego i dostosuje systemy zabezpieczenia ruchu na tym przejeździe do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu, jeżeli zgodnie z przepisami § 7–10 przejazd kolejowo-drogowy powinien zostać zaliczony do kategorii innej niż dotychczasowa. Powołując się na powyższe regulacje, zarządcy linii kolejowych wymuszają na gminach zmianę kategorii dróg wewnętrznych, służących głównie rolnikom w celu dojazdu do gruntów rolnych, na drogę publiczną w wypadku, kiedy drogi te krzyżują się liniami kolejowymi na istniejących przejazdach. W/w istniejące przejazdy kolejowo-drogowe niejednokrotnie stanowią jedyną możliwość dojazdu do gruntów dla rolnika, w związku z tym konieczne jest ich dalsze funkcjonowanie. Przekształcenie drogi wewnętrznej (przeznaczonej do transportu rolnego) w drogę publiczną w wielu przypadkach nie jest jednak w żaden sposób możliwe z powodu istniejących szerokości i braku możliwości pozyskania terenów przyległych. Odrębną kwestią są także bardzo wysokie koszty, które gminy musiałyby ponieść w celu dostosowania nośności i osiągnięcia pozostałych standardów dot. dróg publicznych.

¹ Stanowisko OPOS zostało przyjęte przez następujące organizacje-sygnatariuszy Porozumienia: Podkarpackie Stowarzyszenie Samorządów Terytorialnych, Stowarzyszenie Gmin Regionu Południowo-Zachodniego Mazowsza, Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski, Śląski Związek Gmin i Powiatów, Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego, Związek Gmin Lubelszczyzny, Związek Gmin Pomorskich, Związek Gmin Warmińsko-Mazurskich.

W wypadku nieprzekwalifikowania dróg wewnętrznych na drogi publiczne przejazdy na tych drogach zostaną zakwalifikowane do przejazdów kategorii F, do których zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych. Przejazdy te mogą być zabezpieczone stale zamkniętymi rogatkami otwieranymi przez użytkowników lub wyposażone zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla przejazdów kategorii A lub B. Zmiana dotychczasowego przejazdu kolejowo-drogowego (w ciągu drogi niepublicznej) na kategorię F będzie się wiązała z koniecznością podpisania przez użytkowników tego przejazdu z zarządcą kolei umowy na użytkowanie przejazdu kolejowo-drogowego i ponoszeniem związanej z tym wysokiej opłaty z tytułu użytkowania przejazdu (obejmującej zarówno koszty bezpośrednie, jak i pośrednie, tj. najem terenu, amortyzacja, podatki oraz koszty diagnostyki, narzuty), przy czym czynsz przejazdu kolejowo-drogowego obowiązuje również w wypadku przejazdów na liniach nieeksploatowanych.

PKP. traktują zawieranie umów w przedmiocie użytkowania przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia na drodze wewnętrznej, jako bezwarunkowe kryterium istnienia przejazdu.

Nie sposób sobie wyobrazić, że rolnicy oraz inni indywidualni użytkownicy w/w przejazdów będą podpisali umowy w zakresie użytkowania przejazdu oraz ponosili związane z tym koszty. Trudno wymagać od rolników zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, obarczać odpowiedzialnością za przestrzeganie przepisów BHP, ppoż., sanitarno-epidemiologicznych, czy ochrony środowiska, a dodatkowo wymagać ponoszenia kosztów ubezpieczenia z tych tytułów i innych ryzyk, w tym ponoszenia kar nałożonych przez właściwe organy. Zgodnie z propozycją umowy to rolnik lub inna osoba miałyby odpowiadać za widoczność przejazdu, wycinkę krzaków tak, aby z punktu obserwacyjnego zlokalizowanego 5 m od skrajnych szyn w osi drogi widoczny był nadjeżdżający pociąg. To rolnikowi PKP próbuje przypisać umową „wykonywanie bieżącego utrzymania i konserwacji przejazdu², wymianę rogatek oraz przygotowywanie najmowanej infrastruktury kolejowej do pracy w okresie zimowym³.

Działania Polskich Linii Kolejowych S.A. poparte rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 20 października 2015 r. to przerzucenie na użytkownika drogi wewnętrznej i przejazdu odpowiedzialności za działanie urządzeń rogatkowych oraz obowiązek pokrycia kosztów remontów przejazdu oraz odtworzenia nawierzchni drogi w granicach przejazdu. Zapisy te naruszają przepisy ustawy z dn. 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r. poz. 470). Art. 28 ust.1 ustawy brzmi: *Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn, wraz z zaporami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi, jak również nawierzchnią drogową w obszarze między rogatkami, a w przypadku ich braku – w odległości 4 m od skrajnych szyn, należy do zarządu kolei*”.

² w tym utrzymywanie rogatek w stanie sprawności technicznej, utrzymywanie i oczyszczanie żłobków na przejeździe, pozwalającym na swobodne przejście obrzeży kół pojazdu szynowego pomiędzy nawierzchnią drogową przejazdu ułożoną pomiędzy tokami szyn toru, a szynami” - *Wzór PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna umowy najmu przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia kategorii „F” zlokalizowanego na drodze wewnętrznej*”.

³ w tym jej odśnieżanie, usuwanie oblodzenia, śliskości, utrzymywanie szorstkości nawierzchni na przejeździe oraz w granicach przejazdu (zgodnie z „Instrukcją o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17” - *Wzór PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna umowy najmu przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia kategorii „F” zlokalizowanego na drodze wewnętrznej*”.

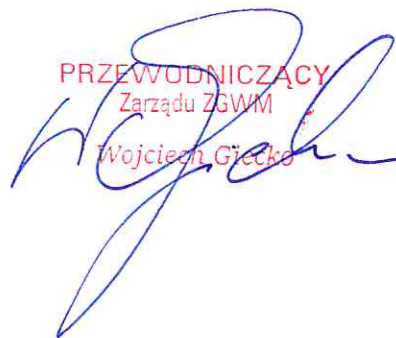
Przedmiotowa sprawa dotyczy również przejazdów kolejowych zlokalizowanych na obszarach leśnych, które znajdują się w ciągu dróg leśnych pełniących funkcje dojazdów pożarowych. Likwidacja przejazdów kolejowych na w/w drogach może spowodować istotne utrudnienia dla prowadzenia akcji ratowniczych poprzez znaczne wydłużenie czasu dojazdu służb ratowniczych do miejsca zdarzenia takiego jak pożar czy nagła potrzeba udzielenia pomocy poszkodowanemu. W przypadku wystąpienia pożaru lasu, opóźnienie dojazdu jednostek straży pożarnych spowodowane likwidacją przejazdów kolejowych może być przyczyną powstania katastrofalnych skutków zarówno w wymiarze przyrodniczym jak i finansowym.

Odrębnie należy ocenić problem pod kątem konsekwencji społecznych, pod kątem ponoszenia odpowiedzialności w przypadku następstw, jakie mogą wystąpić przez spowodowanie utrudnień nie tylko w komunikacji służb bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego, ale też karettek pogotowia. Kto odpowie za bezpieczeństwo społeczności lokalnych, zdrowie i życie? W tym zakresie uznajemy, że to społeczność lokalna powinna być podmiotem przychylności prawa, nie jednostki gospodarcze. Społeczeństwo musi mieć poczucie opieki Państwa.

Opisany problem wymaga pilnego rozwiązania. Zarówno gminy jak organizacje samorządowe w ich imieniu występowały w tej sprawie wielokrotnie⁴.

W oparciu o przedstawione argumenty Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych wnosi o zmianę w/w rozporządzenia w taki sposób, aby z regulacji, o których mowa wyłączone zostały drogi transportu rolnego oraz drogi będące dojazdami pożarowymi na obszarach leśnych.

PRZEWODNICZĄCY
Zarządu ZGWM
Wojciech Gięcko



⁴ Stanowisko Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego (13/2016 z dn. 8.08.2016 r.); Związek Gmin Warmińsko-Mazurskich do Przewodniczącego KSTiPR Sejmu RP (0720.5.2018 z dn. 10.05.2020 r.); Stanowisko Ogólnopolskiego Porozumienia Organizacji Samorządowych z dn. 6.07.2018 r.); Śląski Związek Gmin i Powiatów (z dn. 28.02.2020 r., z dn. 4.09. 2020 r.) – w załączeniu.