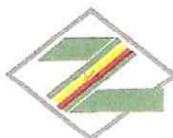


Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych



Stanowisko Ogólnopolskiego Porozumienia Organizacji Samorządowych¹ z dnia 6 lipca 2018 r.

w sprawie: postępowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczącego obowiązku likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych i przejść zlokalizowanych na drogach wewnętrznych.

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2015 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie* PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wystąpiły z pismem do gmin informującym, że w terenie gmin mogą pozostać jedynie przejazdy kolejowo-drogowe kat. A-D na skrzyżowaniach z drogami mającymi status drogi publicznej. PKP poinformowało, że na podst. § 12 tegoż rozporządzenia przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia, które są zlokalizowane na drogach wewnętrznych mogą istnieć tylko jako przejazdy użytku niepublicznego kategorii F, na podstawie umowy zawartej między zarządcą kolei (PKP), a użytkownikiem przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, umowa zaś określa w szczególności sposoby ich zabezpieczenia i użytkowania. Gminy, na terenie których na drogach wewnętrznych znajdują się przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia zostały wezwane przez PKP do przekształcenia tychże dróg wewnętrznych w drogi publiczne.

¹ Stanowisko OPOS zostało przyjęte przez dziewięć organizacji-sygnatariuszy Porozumienia, tj.:

Podkarpackie Stowarzyszenie Samorządów Terytorialnych
Stowarzyszenie Gmin Regionu Południowo-Zachodniego Mazowsza
Stowarzyszenie Związków Gmin i Powiatów Regionu Łódzkiego
Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
Śląski Związek Gmin i Powiatów
Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego
Związek Gmin Lubelszczyzny
Związek Gmin Pomorskich
Związek Gmin Warmińsko-Mazurskich

Nieprzekształcenie przez zarządców dróg - dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A-D jako niepublicznych, zostało obarczone przez PKP rygorem wdrożenia „30 dniowej” procedury likwidacji tych przejazdów lub przeklasyfikowanie ich do kat. F użytku niepublicznego. PKP wysłało też do mieszkańców gmin umowy na użytkowanie przejazdów kolejowo-drogowych kat. F zawierające sposoby zabezpieczeń przejazdu oraz koszty, jakie muszą pokrywać użytkownicy przejazdów kat. F (od 445-800 zł netto za rok: w kosztach PKP ujmuje koszt najmu terenu PKP, amortyzację, podatki, diagnostykę, a także część kosztu likwidacji przejazdu).

PKP w swoich pismach wskazały drobiazgowo uregulowania dotyczące ustalania kategorii przejazdu, sposobu jego zabezpieczania, zobowiązań zarządcy drogi do sprawdzania widoczności przejazdów i przejść od strony drogi, a także obowiązków zarządcy drogi do sprawdzania odległości widoczności przejazdu, czy przejścia oraz przeprowadzania pomiarów natężenia ruchu. Może drobiazgowość PKP wywoływałyby mniejsze zdziwienie, gdyby nie fakt, że kierowane żądania dotyczą także torowisk zamkniętych od ok. 20 lat np.:

- między Wielbarkiem, a Nidzicą (województwo warmińsko-mazurskie). Obecnie PKP żąda, aby gmina przejęła przejazd, albo żeby mieszkaniec opłacał za przejazd. Paradoks sytuacji polega na tym, że od wielu lat przejazd jest zarośnięty krzakami, drzewami, tory są porozkręcane (skradzione);

- kolejny przykład: gminy Wielbark, Janowo, Nidzica (województwo warmińsko-mazurskie) zaproponowały PKP rozebranie nieczynnych torów, aby gminy w tym miejscu mogły zrobić ścieżkę rowerową (na całym terenie jest wyznaczona Natura 2000. Do chwili obecnej nie ma żadnej oficjalnej odpowiedzi, natomiast mieszkańcy otrzymali informację o opłacie za przejazd przez tory.

Problem wynikający z odmiennego podejścia do prawidłowej komunikacji na terenie gmin, a także ze sposobu interpretacji przepisów powoduje brak porozumienia pomiędzy gminami, a PKP. Sytuacja trwa od dawna i z każdym dniem problem coraz bardziej nabrzmiewa. Już w sierpniu 2016 r. Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego zwracało się do PKP z apelem o rewizję stanowiska w *sprawie obowiązku likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych i przejść zlokalizowanych na drogach wewnętrznych* (nr 13/2016 z dn. 8.08.2016 r.). W załączonym stanowisku Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego podważyło interpretację PKP, wg której na terenie gmin „mogą pozostać wyłącznie przejazdy kolejowo-drogowe kat. A-D na skrzyżowaniach z drogami o statusie drogi publicznej, a przejazdy kat. F na skrzyżowaniach z drogami wewnętrznymi muszą zostać zlikwidowane”. Zrzeszenie w swoim wystąpieniu słusznie wskazało § 5 pkt 6 przedmiotowego

rozporządzenia, który dopuszcza istnienie przejazdów na drogach wewnętrznych, czym zasadnie podważa interpretację PKP. Tak samo słusznie Zrzeszenie wskazało nadinterpretację PKP traktującą zawieranie umów w przedmiocie użytkowania przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia na drodze wewnętrznej, jako bezwarunkowe kryterium istnienia przejazdu. § 12 Rozporządzenia określa sposoby zabezpieczenia i użytkowania przejazdów i przejść kat. F. Zdaniem Ogólnopolskiego Porozumienia Organizacji Samorządowych brak jest w rozporządzeniu, jakichkolwiek zakazów obecności na drogach wewnętrznych przejazdów drogowych i przejść – jak interpretuje przepisy PKP. OPOS popiera stanowisko Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego, że zawarcie umowy pomiędzy użytkownikiem przejazdu, a PKP jest warunkiem koniecznym do korzystania przez użytkownika drogi z przejazdu, co jednak nie jest warunkiem jego istnienia. Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych zwraca też uwagę (co wskazywało w Stanowisku nr 13/2016 z dn. 8.08.2016 r. Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego) na zapisy proponowane przez PKP we wzorach umowy: „*przerzucenie na użytkownika drogi wewnętrznej i przejazdu odpowiedzialności za działanie urządzeń rogatkowych oraz obowiązku 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 (Dz.U. z 2017 r. poz. 2222). 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*”.

Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych uznaje działania PKP zmierzające do likwidacji wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych i przejść na drogach wewnętrznych, jako bezpodstawne. Stawianie bezwarunkowych żądań opartych na błędnych interpretacjach jest niedopuszczalne.

Odrębnie należy ocenić postępowanie PKP pod kątem konsekwencji społecznych. Należy zadać pytanie o ponoszenie odpowiedzialności w przypadku następstw, jakie mogą wystąpić przez spowodowanie utrudnień w komunikacji dla wozów straży pożarnej, karetka pogotowia, służb bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego. Kto odpowie za bezpieczeństwo społeczności lokalnych, zdrowie i życie?

W oparciu o przedstawione argumenty Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych prosi o podjęcie interwencji dotyczącej postępowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A w stosunku do jednostek samorządu terytorialnego oraz mieszkańców społeczności lokalnych.

PRZEWODNICZĄCY
Zarządu ZGWM
Stanisław Trzaskowski

Otrzymują:

1. Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury
2. Pan Marek Kuchciński – Marszałek Sejmu RP
3. Pan Stanisław Karczewski – Marszałek Senatu RP
4. Pan Andrzej Maciejewski – Przewodniczący Sejmowej Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, Poseł na Sejm RP
5. Pan Piotr Zientarski – Przewodniczący Senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, Senator RP
6. Pan Szymon Wróbel – Sekretarz Strony Rządowej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego
7. Pan Andrzej Porawski - Sekretarz Strony Samorządowej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego
8. portalsamorzadowy.pl
9. wartowiedziec.org
10. samorzad.pap.pl