

Bezpodstawna groźba likwidacji przez PKP wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych i przejść na drogach wewnętrznych niesie za sobą poważne konsekwencje społeczne.

Takiego zdania jest Zarząd Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego. Swoje obawy zawarł w stanowisku podjętym 8 sierpnia br. w Zielonej Górze.

Odnosi się w nim do informacji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na temat obowiązku likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych i przejść zlokalizowanych na drogach wewnętrznych.

W czerwcu PKP poinformowało gminy województwa lubuskiego, że w związku z wejściem w życie 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 (rozporządzenie) w terenie mogą pozostać jedynie przejazdy kolejowo-drogowe kategorii A-D na skrzyżowaniach z drogami mającymi status drogi publicznej. Jednocześnie PKP poinformowało, że zgodnie z § 12 rozporządzenia, przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych mogą istnieć tylko jako przejazd użytku niepublicznego kategorii F na podstawie umowy zawartej pomiędzy PKP i użytkownikiem takiego przejazdu.

W związku z tym PKP wezwało gminy, na terenie których istnieją przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, aby w celu ich zachowania przekształciły przedmiotowe drogi wewnętrzne na drogi publiczne albo spowodowały zawarcie umów pomiędzy PKP a użytkownikami dróg wewnętrznych (według zaproponowanego wzoru), pod rygorem zlikwidowania powyższych przejazdów.

W ocenie ZGWL wskazana w piśmie PKP interpretacja przepisów rozporządzenia pozostaje w oderwaniu od jego istoty oraz prowadzi do wywołania zbędnego zagrożenia do zachowania prawidłowej komunikacji na terenach gmin.

Przede wszystkim nie znajduje żadnego oparcia w przepisach omawianego rozporządzenia teza, zgodnie z którą w terenie mogą pozostać jedynie przejazdy kolejowo-drogowe kategorii A-D na skrzyżowaniach z drogami mającymi status drogi publicznej, a przejazdy kategorii F na skrzyżowaniach z drogami wewnętrznymi muszą zostać zlikwidowane. W ocenie ZGWL jest przeciwnie. - *Rozporządzenie w § 5 wymienia rodzaje dopuszczalnych kategorii przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, w tym w punkcie 6 dopuszcza istnienie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść zlokalizowanych właśnie na drogach wewnętrznych – czytamy w stanowisku.*

Ponadto, jak zauważają gminy lubuskie w przywołanym przez PKP § 12 rozporządzenia brak jest normy obligującej do zawarcia umowy w przedmiocie użytkowania przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia zlokalizowanego na drodze wewnętrznej, jako warunku istnienia takiego przejazdu. W paragrafie tym przewidziano jedynie, że ww. przejazd musi być wyposażony w rogatki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników lub w inne zabezpieczenia zgodne z warunkami technicznymi określonymi dla przejazdów kategorii A albo B. Jednocześnie w ust. 3 tego paragrafu przewidziano jedynie, że tego typu przejazdy są użytkowane na podstawie umowy zawartej między zarządcą kolei a użytkownikiem przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, która określa w szczególności sposoby ich zabezpieczenia i użytkowania.

Oznacza to, że przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia zlokalizowane na drodze wewnętrznej mogą istnieć, a jedynie muszą zostać wyposażone w rogatki stale zamknięte lub inne zabezpieczenia właściwe dla przejść kategorii A i B. Jednocześnie zawarcie umowy pomiędzy użytkownikiem przejazdu (a więc de facto właścicielem drogi wewnętrznej) i PKP stanowi jedynie warunek konieczny dla możliwości korzystania przez użytkownika drogi z tego przejazdu, a nie warunek istnienia tego przejazdu. Jeżeli tego typu przejazd jest wyposażony w rogatkę stale zamkniętą, otwieraną w razie potrzeby przez użytkowników, to umowa właśnie winna określać sposób zabezpieczenia i użytkowania takiego przejazdu.

Zaproponowany przez PKP wzór umowy użytkowania przejazdu kolejowo-drogowego, o którym mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia, zawiera postanowienia naruszające przepisy rangi ustawowej. Umowa ta przewiduje bowiem 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. Tymczasem zgodnie z art. 28 ust. 1 ustawy o drogach publicznych 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.

Wskazana przez PKP w istocie bezpodstawna groźba likwidacji wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych i przejść na drogach wewnętrznych niesie za sobą poważne konsekwencje społeczne.

*- Omawiane przejazdy niejednokrotnie stanowią jedyną lub najkrótszą drogę umożliwiającą komunikację z polami uprawnymi, szpitalami, czy komendami straży pożarnej i innymi instytucjami. Przerwanie tego kanału komunikacyjnego spowoduje, że mieszkańcy, karetki pogotowia, czy wozy bojowe straży pożarnej, aby dojechać do niektórych części gmin, będą zmuszone pokonać o wiele dłuższą odległość, co nie tylko drastycznie zakłóci funkcjonowanie lokalnych społeczności, ale może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa mieszkańców, jak również ich życia i zdrowia – dowiadujemy się ze stanowiska.*

Dlatego Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego zwraca się do PKP z apelem o rewizję dotychczasowego stanowiska a ostatecznie o wycofanie się z planów zlikwidowania wszystkich omawianych przejazdów.