



ZRZESZENIE GMIN
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO

STANOWISKO

Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego

nr 13/2016 z dnia 08.08.2016 r.

w sprawie: informacji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na temat obowiązków likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych i przejść zlokalizowanych na drogach wewnętrznych

Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego, działając na podstawie § 6 pkt 1 i 4 w związku z § 19 ust. 1 pkt 14 Statutu Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego, pragnie wyrazić swoje stanowisko w sprawie informacji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. o likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych i przejść zlokalizowanych na drogach wewnętrznych w przypadku zaniechania przekształcenia przez gminy tych dróg na drogi publiczne lub zawarcia przez użytkowników drogi wewnętrznej umowy z PKP w przedmiocie sposobu ich użytkowania i zabezpieczenia przejazdu.

Pismem sygnatura IZDKb-5003-67/16 z dnia 15 czerwca 2016 r. (kopia w załączeniu) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP) poinformowały 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.

W pierwszej kolejności należy podnieść, że **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. 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.

Ponadto, 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. Z powyższego wynika więc, że przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia zlokalizowane na drodze wewnętrznej mogą istnieć, a jedynie muszą zostać wyposażone w roгатki 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 roгатkę stale zamkniętą, otwieraną w razie potrzeby przez użytkowników, to umowa właśnie winna określać sposób zabezpieczenia i użytkowania takiego przejazdu.

Ponadto, należy zwrócić uwagę, że 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 roгатkowych 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 roгатkami, a w przypadku ich braku - w odległości 4 m od skrajnych szyn, należy do zarządu kolei.

Należy również zwrócić uwagę, że 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.

Z uwagi na powyższe Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego zwraca się do PKP z apelem o rewizję dotychczasowego stanowiska, w szczególności poprzez wnikliwie zapoznanie się z argumentacją zaprezentowaną w niniejszym stanowisku, a ostatecznie o wycofanie się z planów zlikwidowania wszystkich omawianych przejazdów, jako działania zbędnego i nie znajdującego oparcia w obowiązku płynącym z przepisów rangi ustawowej lub jakiegokolwiek aktu niższego rzędu.

PREZES
Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego
Wadim Tyszkiewicz


Załącznik:

1. Pismo PKP PLK SA z dnia 15.06.2016 r., sygnatura IZDKb-5003-67/16, wraz z załącznikiem

Otrzymują:

1. Pan Marek Kuchciński – Marszałek Sejmu RP
2. Pan Stanisław Karczewski – Marszałek Senatu RP
3. Pani Beata Szydło – Prezes Rady Ministrów
4. Pan Andrzej Dera - Sekretarz Stanu w Kancelarii Prezydenta RP
5. Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury i Budownictwa
6. Pan Mariusz Błaszczak – Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
7. Pan Andrzej Maciejewski – Przewodniczący Sejmowej Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, Poseł na Sejm RP
8. Pan Wojciech Jasiński – Przewodniczący Sejmowej Komisji Finansów Publicznych, Poseł na Sejm RP
9. Pan Szymon Wróbel – Sekretarz Strony Rządowej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego
10. Pan Andrzej Porawski - Sekretarz Strony Samorządowej, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego
11. Pan Ireneusz Merchel – Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
12. Pan Mariusz Nowakowski – Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze, PKP PLK S.A.
13. Pan Władysław Dajczak – Wojewoda Lubuski
14. Pani Elżbieta Połak – Marszałek Województwa Lubuskiego
15. Pan Mirosław Glaz – Przewodniczący Konwentu Powiatów Województwa Lubuskiego, Starosta Krośnieński
16. Pani Iwona Wieczorek – Dyrektor Narodowego Instytutu Samorządu Terytorialnego
17. Pan Czesław Fiedorowicz – Przewodniczący Sejmiku Województwa Lubuskiego
18. Pan Stefan Niesiołowski – Poseł na Sejm RP
19. Pani Bożenna Bukiewicz – Poseł na Sejm RP
20. Pani Katarzyna Osos – Poseł na Sejm RP
21. Pani Krystyna Sibińska – Poseł na Sejm RP
22. Pan Tomasz Kucharski – Poseł na Sejm RP
23. Pani Elżbieta Rafalska – Poseł na Sejm RP
24. Pan Marek Ast – Poseł na Sejm RP
25. Pan Jerzy Materna – Poseł na Sejm RP
26. Pan Artur Zasada – Poseł na Sejm RP
27. Pan Jacek Kurzępa – Poseł na Sejm RP
28. Pan Jarosław Porwich – Poseł na Sejm RP
29. Pan Paweł Pudłowski – Poseł na Sejm RP
30. Pan Władysław Komarnicki – Senator RP
31. Pan Waldemar Sługocki – Senator RP
32. Pan Robert Dowhan – Senator RP
33. Pan Zygmunt Frankiewicz - Prezes Związku Miast Polskich
34. Pan Marek Olszewski – Przewodniczący Zarządu Związku Gmin Wiejskich RP
35. Pan Rafał Dutkiewicz – Prezes Zarządu Unii Metropolii Polskich
36. Pan Wojciech Długoborski – Prezes Zarządu Unii Miasteczek Polskich
37. Pan Ludwik Węgrzyn - Przewodniczący Zarządu Związku Powiatów Polskich
38. Sygnatariusze Ogólnopolskiego Porozumienia Organizacji Samorządowych
39. „Wspólnota”
40. „Gazeta Wyborcza”
41. „Rzeczpospolita”
42. „Gazeta Prawna”
43. TVP Gorzów Wielkopolski
44. Radio Zachód
45. portalsamorzadowy.pl
46. wartowiedziec.org
47. samorzad.pap.pl

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Zielonej Górze
Dział Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich,
Budynków i Budowli
ul. Traugutta 10, 65-025 Zielona Góra
tel. + 48 68 419 23 44
tel. + 48 95 712 11 42
fax + 48 95 712 11 42
malgorzata.radzi@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

URZĄD GŁÓWNY PRACOWNICZY WPŁYNEZO - SEKRETARIAT	
27. 06. 2016	
L.Dz. 2052	pość zał.
Podpis	<i>[Signature]</i>

Nr IZDKb-5003-67/16

Zielona Góra 15 czerwca 2016r

Dot.: dot. : statusu przejazdów kolejowo-drogowych
na drogach niepublicznych

Przebieg o rozmoż
[Signature]

Wg rozdzielnika

W nawiązaniu do naszego wcześniejszego wystąpienia (pismami nr IZDKb-5003-127/15 z dnia 24.11.2015r. oraz 14.01.2016r) odnośnie wejście w życie nowego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju poz. 1744 z dnia 30.10.2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze zwraca uwagę, iż w terenie mogą pozostać jedynie przejazdy kolejowo-drogowe kat. A, B, C lub D na skrzyżowaniach z drogami mającymi status drogi publicznej.

Zgodnie z § 12 wyżej wymienionego Rozporządzenia przejazd kolejowo-drogowy w ciągu drogi niepublicznej może funkcjonować tylko jako przejazd użytku niepublicznego kat. F, na podstawie zawartej umowy pomiędzy Zakładem Linii Kolejowych a użytkownikiem przejazdu.

Dlatego też, zwracamy się do Państwa z prośbą o wszczęcie działań dla nadania drogom niepublicznym statusu drogi publicznej na skrzyżowaniach linii kolejowych lub też umieszczenie w miejscu publicznym zawiadomienia, iż zostanie wdrożona procedura likwidacji przejazdu kolejowo - drogowego, jeżeli w ciągu 30 dni od dnia ogłoszenia nie zgłosi się do naszego Zakładu potencjalny przyszły użytkownik (osoba fizyczna lub firma), zdecydowany zawrzeć stosowną umowę na użytkowanie przejazdu jako użytku niepublicznego – kategorii F.

Prosimy Państwa o przesłanie wykazu przejazdów, które krzyżują się z drogami niepublicznymi w obrębie Państwa Miasta, Gminy lub Nadleśnictwa. Nasz zakład wówczas również umieści w obrębie takiego przejazdu tablice informacyjną o zamiarze likwidacji przejazdu.

Po terminie 30 dni od dnia wywieszenia stosownych komunikatów, w przypadku gdy nasz Zakład nie otrzyma zgłoszenia na użytkowanie przejazdu jako kategorii F, a samorząd lokalny nie poinformuje nas o podjęciu działań dla statusu drogi na publiczną, Zakład wszczyna obowiązującą w naszej Spółce procedurę likwidacji przejazdu

D Y R E K T O R
wz.
[Signature]
Janusz Staniewicz
Z-ca Dyrektora

W przypadku wątpliwości proszę o kontakt telefoniczny lub mailowy

Opracowała: Małgorzata Radzi tel. 95 71 21 142

Rozdzielnik:

Urzędy Miejskie:

Babimost, Bytom Odrzański, Czerwieńsk, Dębno, Drezdenko, Gorzów Wlkp., Grodzisk, Iłowa, Żagańska, Jasień, Kostrzyn n/O, Kożuchów, Krosno Odrzańskie, Krzyż Wlkp., Lubsko, Małomice, Mieszkowice, Międzychód, Międzyrzecz, Mirostowice, Nowa Sól, Nowogród Bobrzański, Ośno Lubuskie, Rakoniewice, Rzepin, Skwierzyna, Stęszew, Sulechów, Sulęcín, Szprotawa, Świebodzin, Torzym, Trzciánka, Trzciel, Wieleń, Witnica, Wolsztyn, Zbąszynek, Zbąszyń, Zielona Góra, Żagań, Żary;

Urzędy Gmin:

Bledzew, Bogdaniec, Boleszkowice, Brody, Brzeźnica, Bytnica, Dąbie Lubuskie, Deszczno, Górzycza, Granowo, Gubin, Kolsko, Komorniki, Lipinki Łużyckie, Lubrza, Łągów, Małomice, Międzichowo, Niegostawice, Nowa Sól, Otyń, Przemęt, Przewóz, Przytoczna, Pszczew, Santok, Siedlec, Sieraków, Stare Kurowo, Świdnica, Trzebiel, Włoszakowice, Wymiarki, Zwierzyn, Żagań, Żary;

Nadleśnictwa:

Bogdaniec, Brzózka, Bytnica, Dębno, Gubin, Krosno Odrzańskie, Lipinki, Lubsko, Międzyrzecz, Nowa Sól, Ośno Lubuskie, Przemków, Rzepin, Skwierzyna, Sulechów, Szprotawa, Świętoszów, Wymiarki, Zdrojowa Góra, Żagań.

Opracowała: Małgorzata Radzi, tel. +48 95 712 11 42

UMOWA Nr

Zawarta w dniu w Zielonej Górze pomiędzy Spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74, zarejestrowaną przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS0000037568, wysokość kapitału zakładowego: zł w całości wpłacony, NIP 113-23-16-427, działającą przez Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze ul. Traugutta 10, 65-025 Zielona Góra, reprezentowaną na podstawie pełnomocnictw przez:

1. Mariusz Nowakowski – Dyrektor Zakładu IZ Zielona Góra
2. Janusz Stankiewicz – Z-ca Dyrektora ds. Technicznych

zwaną w dalszej części umowy **Użyczającym**

a

Firmą
reprezentowanym przez:

1.
2.

zwanym dalej **Biorącym do używania (Biorącym)**

§ 1.

Przedmiotem umowy jest nieodpłatne udostępnienie przejazdu kolejowego położonego w km na linii- na rzecz **Biorącego**, z zachowaniem następujących warunków:

- 1 **Biorący** zobowiązuje się używać udostępniony przejazd zgodnie z jego właściwościami i przeznaczeniem.
- 2 **Biorący** przyjmuje na siebie całkowitą odpowiedzialność materialną za szkody i zobowiązuje się do naprawienia wszelkich szkód, jakie poniesie **Użyczający** jak również osoby trzecie w związku z korzystaniem z przejazdu oraz działaniem urządzeń rogatkowych, na zasadach określonych w art. 435 Kodeksu Cywilnego.
- 3 **Biorący** zobowiązuje się zwrócić **Użyczającemu** wszelkie koszty, jakie **Użyczający** byłby zobowiązany wypłacić na mocy wyroku sądowego albo ugody sporządzonej przy udziale **Biorącego** a powstałe w związku z udostępnieniem przejazdu na skutek nieszczęśliwych wypadków, powstałych z winy **Biorącego**.
- 4 W przypadku konieczności prowadzenia robót utrzymania toru przez **Udostępniającego**, **Udostępniający** obciąży **Biorącego** kosztami demontażu i zabudowy nawierzchni na przejeździe. Sposób kosztorysowania w/w robót zostanie każdorazowo uzgodniony między stronami.
- 5 Roboty związane z utrzymaniem przejazdu zostaną wykonane kosztem i staraniem **Biorącego** pod nadzorem pracownika **Udostępniającego**.

§ 2.

1. Z przejazdu kolejowego korzystać będzie **Biorący** lub osoby przez niego upoważnione.
2. **Biorący** zobowiązuje się dopilnować, aby rogatki, w które przejazd jest zaopatrzony były stale zamknięte na klucz z wyjątkiem momentów, gdy z przejazdu korzystają osoby wymienione w ust. 1. **Biorący** zobowiązuje się przechowywać klucz w ten sposób, aby nikt nieupoważniony nie miał do niego dostępu.
3. **Biorący** zobowiązuje się stosować do postanowień „Regulaminu korzystania z przejazdu użytku niepublicznego kat. „F”, stanowiącego Załącznik Nr 1 do niniejszej umowy oraz do wszelkich zarządzeń wydanych przez organa kolejowe, a w szczególności dotyczących bezpieczeństwa ruchu i ochrony mienia kolejowego.

§ 3.

1. Umowa niniejsza obowiązuje od dniana czas nieokreślony.
2. **Biorącemu** oraz **Użyczającemu** przysługuje prawo rozwiązania umowy przez jej wypowiedzenie na piśmie, z zachowaniem 1 miesiąca okresu wypowiedzenia, ze skutkiem na koniec miesiąca kalendarzowego.
3. **Użyczający** zastrzega sobie prawo rozwiązania umowy w trybie natychmiastowym w razie naruszenia przez **Biorącego** postanowień niniejszej umowy.

§ 4.

1. Wszelkie spory wynikłe z tytułu realizacji niniejszej umowy, Strony zobowiązują się rozstrzygać polubownie, a w przypadku braku takiego porozumienia, rozstrzyganie sporów odbywać się będzie przez sąd miejscowo właściwy dla Zamawiającego.
2. W sprawach nie uregulowanych w niniejszej umowie stosuje się powszechnie obowiązujące przepisy prawa, w tym przepisy Kodeksu Cywilnego oraz Prawa Budowlanego.

§ 5.

Wszelkie zmiany i uzupełnienia niniejszej umowy wymagają pod rygorem nieważności formy pisemnej – aneksu, uzgodnionej przez obie Strony umowy.

§ 6.

Umowę niniejszą sporządza się w 2 / dwóch / jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden otrzymuje **Użyczający** a drugi **Biorący do używania**.

Użyczający

Biorący do używania

Załącznik nr 1
do umowy

**REGULAMIN KORZYSTANIA
Z PRZEJAZDU UŻYTKU NIEPUBLICZNEGO KAT „F”**

- a/. Biorący zobowiązany jest znać rozkład jazdy pociągów kursujących na danym szlaku.
- b/. Przed otwarciem rogatek należy się przekonać – oglądając się w obu kierunkach czy nie zbliża się pociąg lub inny pojazd (poza rozkładem jazdy) oraz nasłuchiwać sygnałów dźwiękowych pojazdów kolejowych.
- c/. W razie mgły lub innych niekorzystnych warunków atmosferycznych należy stosować jak najdalej idącą ostrożność lub zaniechać korzystania z przejazdu.
- d/. Przy zbliżaniu się pociągów lub pojazdów nie wolno pod żadnym warunkiem otwierać rogatek ani też pozostawiać ich otwartych.
- e/. W porze nocnej należy unikać korzystania z przejazdu bez koniecznej potrzeby.
- f/. W czasie przekraczania przejazdu nie wolno zatrzymywać się na torach kolejowych.
- g/. Po przekroczeniu przejazdu należy natychmiast opuścić rogatki i zamknąć na klucz.
- h/. W razie jakiegokolwiek zanieczyszczenia przejazdu należy go niezwłocznie oczyścić przy zachowaniu wszelkich zasad ostrożności.
- i/. Utrzymanie dróg rogatkowych, posypywanie piaskiem w okresie zimy należy do Biorącego.
- j/. Biorący zobowiązany jest do wykaszania trójkąatów widzialności w obrębie przejazdu.

Użyczający

Biorący do używania