

**Oświadczenie złożone
przez senatora Zygmunta Frankiewicza
na 15. posiedzeniu Senatu
w dniu 11 września 2020 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Ministrze!

PKP Polskie Linie Kolejowe SA wystąpiły do gmin z pismami wzywającymi do przekształcania dróg wewnętrznych w drogi publiczne, które krzyżują się z liniami kolejowymi i są zabezpieczone przejazdami kolejowymi. Treść pisma uzasadniana jest rozporządzeniem ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

W dalszej części pisma stwierdza się, że w razie pozostawienia drodze statusu drogi wewnętrznej przejazd kolejowy będzie przekształcony w przejazd kat. F, jeśli będzie podpisana odpłatna umowa, lub ów przejazd zostanie zlikwidowany w razie niepodpisania takiej umowy z użytkownikami. Ultimatum to uzasadnia się §12 wspomnianego rozporządzenia. Paragraf ten, poświęcony przejazdom kat. F, wspomina o umowie na użytkowanie przejazdu, lecz kładzie akcent nie na odpłatność, a na określenie sposobów zabezpieczenia i użytkowania. Należy też wspomnieć, że w treści omawianego rozporządzenia nigdzie nie wspomina o konieczności likwidacji przejazdów kolejowych.

W umowach proponowanych użytkownikom dróg (drogi leśne, rolne i podobne) w istocie przerzuca się na użytkowników dróg wewnętrznych i przejazdów odpowiedzialność za działanie rogatek oraz pokrywanie wszelkich kosztów (koszty podatkowe, koszty najmu terenu od PKP, amortyzacji, diagnostyki, remontów przejazdu oraz dróg w granicach przejazdu). Wydaje się, że te działania PKP spowodowane są szukaniem finansów na realizację omawianego rozporządzenia.

Należy pamiętać, że umowy takie naruszałyby przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471, 1087). Art. 28 ust. 1 tej 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 zarządcy kolei”.

Intencją rozporządzenia zmieniającego wymagania techniczne co do skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi było nie tylko poprawienie komfortu korzystania z przejazdów i przejść kolejowych, ale i zwiększenie bezpieczeństwa. Można przewidywać, że w razie likwidacji przejazdów na drogach wewnętrznych powstawać tam będą dzikie, niestrzeżone przejazdy i przejścia. W przypadku przejazdów kat. F stale zamkniętych na kłódki i otwieranych tylko przez użytkowników, którzy podpisali umowy, można sobie wyobrazić utrudnienia dla służb ratunkowych w docieraniu do miejsc, gdzie jest potrzebna pomoc.

PKP sposobem realizacji rozporządzenia zaprzepaszcza intencji rozporządzenia, działa przeciwko interesowi społecznemu oraz doprowadza do nabrzmiewania napięć na terenach rolniczych między gminami a PKP.

W związku z tym zwracam się z prośbą o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania.

1. Czy przejazdy kolejowe na drogach wewnętrznych przy braku umowy z użytkownikami będą nadal likwidowane?

2. Czy możliwe jest podciągnięcie skrzyżowań kolejowych z drogami wewnętrznymi, w uzasadnionych interesem społecznym przypadkach, do rozwiązania z §2 ust. 2, któremu podlegają skrzyżowania linii kolejowych z drogami wewnętrznymi podlegającymi PKP?

3. Czy Ministerstwo Infrastruktury ułatwia PKP uzyskanie odpowiednich dotacji na realizację rozporządzenia?

4. Czy, a jeśli tak, to kiedy, Ministerstwo Infrastruktury zamierza interweniować w PKP co do sposobów rozwiązywania problemów związanych ze skrzyżowaniami linii kolejowych z drogami, których nie da się przekształcić w drogi publiczne?

Z poważaniem
Zygmunt Frankiewicz