

Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych



033.10.47.25.2020

Olsztyn, 15.10.2020 r.

**Szanowny Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury**

W imieniu Ogólnopolskiego Porozumienia Organizacji Samorządowych przesyłam stanowisko w sprawie przejazdów kolejowych na drogach gruntowych i drogach leśnych podjęte w dniu 12 października 2020 r., 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.

Z poważaniem

PRZEWODNICZĄCY
Zarządu ZGW
Wojciech Glecho

Otrzymują:

1. Pan Tomasz Ławniczak, Przewodniczący Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, Poseł na Sejm RP
2. Serwis Samorządowy PAP

3. Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego - Zespół Do Spraw Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska
4. Parlamentarzyści
5. Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych
6. Członkowie Związku Gmin Warmińsko-Mazurskich
7. Pismo Samorządu Terytorialnego „Wspólnota”

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 miałaby 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*”.

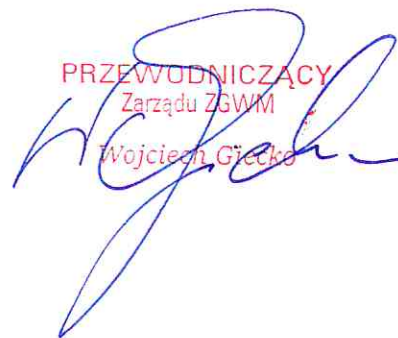
Przedmiotowa sprawa dotyczy również przejazdów kolejowych zlokalizowanych na obszarach leśnych, które znajdują się w ciągu dróg leśnych pełniących funkcje dojazdów pożarowych. Likwidacja przejazdów kolejowych na w/w drogach może spowodować istotne utrudnienia dla prowadzenia akcji ratowniczych poprzez 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 karetek 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 Giecko



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.

**Wzór umowy najmu
przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia kategorii „F”
zlokalizowanego na drodze wewnętrznej**
(obowiązuje od dnia 1 stycznia 2017 r.)

Umowa Nr.....

zawarta w dniu r. w pomiędzy:
PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, 03-734 Warszawa,
ul. Targowa 74, zarejestrowaną w rejestrze przedsiębiorców prowadzonym przez Sąd
Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru
Sądowego pod numerem KRS 0000037568, NIP 113-23-16-427, REGON 017319027,
wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: zł,

w imieniu której działa **Zakład Linii Kolejowych** w.....,
adres.....
NIP..... REGON.....
reprezentowany przez upoważnionych przedstawicieli:
1)
2)

zwany dalej **Wynajmującym**

a

1)
2)

zwany/ą dalej **Najemcą**

a łącznie dalej zwanych **Stronami**.

§ 1. Przedmiot Umowy

1. Przedmiotem umowy jest najem przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia kategorii „F” zlokalizowanego na drodze wewnętrznej o powierzchni położonego w km..... linii kolejowej nr.....znajdujący się.....
2. Budowa przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia kategorii „F”, zostanie wykonana kosztem i staraniem **Wynajmującego** w terminie do....., zgodnym z zaplanowanym harmonogramem wydatków finansowych na rok.....
/jeżeli umowa nie dotyczy budowy nowego przejazdu- ust.2 usunąć/.

Uwaga dla IZ: budowa nowego przejazdu może nastąpić po:

- przeprowadzeniu przez Zakład oceny znaczenia zmiany, zgodnie z procedurą SMS/MMS PR-03 Zarządzanie zmianą.

uzyskaniu, za pośrednictwem Biura Dróg Kolejowych, zgody Członka Zarządu PKP
PLK S.A. na budowę przejazdu
Termin budowy powinien być określony przez IZ w oparciu o posiadane środki finansowe
i opracowany harmonogram robót.

3. Wszelkie roboty związane z likwidacją przejazdu (tj. demontaż nawierzchni drogowej, demontaż rogatek, zabezpieczenie dojazdów przed wjazdem pojazdów drogowych na przejazd), zostaną wykonane kosztem i staraniem **Wynajmującego**.
4. Stan techniczny przedmiotu najmu zostanie opisany w protokole przekazania, który stanowi Załącznik nr 2 do umowy, na podstawie którego nastąpi wydanie przedmiotu najmu, a odbiór przedmiotu najmu przez **Wynajmującego** nastąpi na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego stanowiącego Załącznik nr 3 do umowy.

§ 2. Prawa i obowiązki Stron

1. **Najemca** ma prawo korzystać z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia kategorii „F” oraz osoby przez niego upoważnione, na jego odpowiedzialność, zgodnie z dołączonym do umowy **Regulaminem korzystania z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia kategorii „F” zlokalizowanego na drodze wewnętrznej**, zwanego dalej **Regulaminem**, stanowiącego Załącznik nr 1 do umowy.

2. **Wynajmujący** ma prawo:

- 1) do kontroli wykonywania umowy i do wydawania wiążących zaleceń w przypadku niewłaściwego lub niezgodnego z umową sposobu korzystania z przedmiotu najmu, a w szczególności pogorszenia stanu wynajmowanej infrastruktury;
- 2) do korzystania z przedmiotu najmu przy realizacji zadań związanych z zapobieganiem lub usuwaniem skutków wypadków kolejowych;
- 3) dokonywania czynności sprawdzających związanych z przestrzeganiem przepisów prawa, w tym z zakresu ochrony środowiska oraz zapewnieniem bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu kolejowego;
- 4) do demontażu nawierzchni drogowej przejazdu na czas robót torowych na okres do trzech godzin bez uprzedzenia oraz na okres dłuższy niż 3 godziny z tygodniowym powiadomieniem o fakcie prowadzenia robót.

3. Do obowiązków **Najemcy** należy:

- 1) używanie przedmiotu najmu zgodnie z jego przeznaczeniem i warunkami przewidzianymi w niniejszej umowie oraz postanowieniach **Regulaminu**, stanowiącego Załącznik nr 1 do niniejszej umowy i będącego jej integralną częścią oraz respektowanie wszelkich zarządzeń **Wynajmującego**, a w szczególności dotyczących bezpieczeństwa ruchu i ochrony mienia kolejowego;
- 2) zapewnienie bezpieczeństwa ruchu, zgodnie z **Regulaminem**, stanowiącego Załącznik nr 1 do niniejszej umowy;
- 3) ponoszenie pełnej i wyłącznej odpowiedzialności za wszelkie szkody wynikłe z realizacji przedmiotu umowy; w tym szkody w środowisku, powstałe z jego winy, na skutek działania lub zaniechania, z winy osób przez niego

upoważnionych, lub z winy osób trzecich, którymi posłużył się przy realizacji umowy oraz ponoszenia kosztów napraw tych szkód;

- 4) przestrzeganie przepisów BHP, przeciwpożarowych, sanitarno-epidemiologicznych oraz ochrony środowiska wraz z ponoszeniem kosztów ubezpieczenia z tego tytułu i innych ryzyk. Wszelkie kary nałożone z tego tytułu przez organy upoważnione do kontroli będą przenoszone na Najemcę;
- 5) zachowanie dobrych warunków widzialności w trójkącie widoczności przejazdu tj. wykonywanie bieżącej wycinki krzaków, wysokiej trawy, chwastów itd. tak, aby z punktu obserwacyjnego zlokalizowanego 5 m od skrajnych szyn w osi drogi widoczny był nadjeżdżający pociąg co najmniej z odległości m ($3,5 \times V_{max}$ pociągów);
- 6) wykonywanie bieżącego utrzymania i konserwacji przejazdu, w tym między innymi:
 - a) utrzymywanie rogatki w stanie sprawności technicznej,
 - b) 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;

Uwaga dla IZ: jeżeli przedmiotem umowy jest dodatkowo świadczenie przez Wynajmującego usług związanych z bieżącym utrzymaniem i konserwacją przejazdu, należy treść pkt. 6 przenieść do Obowiązków Wynajmującego - § 2 ust. 4 i wprowadzić stosowne zapisy do § 1 ust. 1.

- 7) utrzymywanie czystości i estetyki w obrębie przedmiotu najmu;
- 8) dopinowanie, aby rogatki były zawsze zamknięte na klucz, z wyjątkiem tych momentów, gdy korzystają z niego osoby upoważnione. Najemca zobowiązuje się przechowywać klucz w miejscu, do którego nie mają dostępu osoby nieupoważnione;
- 9) przestrzeganie by drągi rogatkowe zamykały całą szerokość drogi i były pomalowane na przemian w pasy czerwone i białe, prostopadle do osi podłużnej drąga, o długości po 50 cm każdy, przy czym pierwszy pas począwszy od cieńszego końca drąga powinien być koloru czerwonego;
- 10) w przypadku uszkodzenia lub zużycia rogatki niezwłoczne dokonanie ich naprawy, wymiany lub uzupełnienia na koszt własny;
- 11) zachowanie szczególnej ostrożności podczas użytkowania przejazdu np. przez pojazdy drogowe, rolnicze wysokogabarytowe itp. ze względu na zabudowaną sieć trakcyjną nad torami;
- 12) umożliwienie uprawnionym przedstawicielom Wynajmującego i państwowym organom kontroli i nadzoru wstępu na teren i do obiektu najmowanego w celu przeprowadzenia kontroli, czy sposób użytkowania jest zgodny z obowiązującymi przepisami;
- 13) ponoszenie odpowiedzialności za spowodowanie bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkodę w środowisku i podjęcie działań zapobiegawczych i naprawczych na własny koszt;

14) niedopuszczalne jest umieszczanie reklam na terenie lub obiekcie budowlanym będącym przedmiotem najmu;

15) niezwłoczne informowanie Wynajmującego o wszystkich zmianach w zakresie reprezentacji, bądź danych teleadresowych;

16) przygotowywanie najmowanej infrastruktury kolejowej do pracy w okresie zimowym oraz utrzymywanie jej w odpowiednim stanie, 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”- wersja instrukcji do wydruku dostępna jest na stronie internetowej www.plk-sa.pl lub pod adresem internetowym: http://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przeписy/Instrukcje/Wydruk_Ir-17.pdf

17) po zakończeniu umowy Najemca zwraca przedmiot umowy na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego, stanowiącego Załącznik nr 3, w stanie nie pogorszonym w terminie wskazanym przez Wynajmującego. Niepodpisanie przez Najemcę protokołu zdawczo-odbiorczego stanowi dowód na bezumowne korzystanie przez Najemcę z przedmiotu najmu.

4. Do obowiązków Wynajmującego należą:

- 1) wydanie przedmiotu najmu na podstawie Protokołu przekazania który stanowi Załącznik nr 2 do umowy;
- 2) nieodpłatne przeszkolenie użytkownika/ów przejazdu lub przejścia kategorii „F” w kwestii właściwej obsługi przejazdu, bezpieczeństwa ruchu itp.
- 3) diagnostyka, naprawa lub wymiana pomostu (nawierzchni drogowej) na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu kategorii „F”;
- 4) nadzorowanie lub wykonywanie robót na przejeździe w trakcie jego najmu na koszt Najemcy;
- 5) odebranie przedmiotu umowy po zakończeniu terminu jej obowiązywania na podstawie Protokołu zdawczo-odbiorczego, stanowiącego Załącznik nr 3 do umowy.

§ 3. Czynnosc najmu

Uwaga dla IZ: do kalkulacji wycenianej stawki czynszu za użytkowanie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia kategorii „F”;

- 1) wliczamy koszty bezpośrednio: koszty najmu terenu, koszty amortyzacji *, stosowne podatki oraz koszty diagnostyki;
- 2) wliczamy koszty pośrednio: k. wydziałowe i k. zarządu;
- 3) nie doliczamy marży zysku;
- 4) jeżeli przedmiotem umowy jest dodatkowo świadczenie przez PLK usług związanych z bieżącym utrzymaniem i konserwacją przejazdu, należy w § 3 ust. 1 wprowadzić stosowne zapisy i za wyższe usługi ustalić stawkę bez doliczenia marży zysku (lub wliczyć usługę do wycenianej stawki za najem przejazdu);
- 5) jeżeli przedmiotem umowy jest świadczenie przez PLK dodatkowych usług takich jak: obsługa przejazdu, utrzymanie urządzeń sft, oświetlenie przejazdu, nadzorowanie lub wykonywanie robót na przejeździe w trakcie jego najmu itp. należy

w § 3 ust. 1 wprowadzić stosowne zapisy i za powyższe usługi ustalić stawki z doliczeniem marży zysku w wysokości stosowanej w danym Zakładzie.

*koszty amortyzacji doliczamy do kalkulacji w przypadku, gdy koszty budowy ponosi PLK (zgodnie z zapisem w § 1 ust.2).

1. **Najemca** za korzystanie z przedmiotu najmu określonego w § 1, zobowiązany jest wnieść na rzecz **Wynajmującego** (wybrać pkt. 1 lub 2):

1) miesięczny czynsz najmu w kwocie nettozł (słownie:.....), określony w fakturze wystawionej przez **Wynajmującego** w terminie 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego;

2) miesięczny/kwartalny/półroczny czynsz najmu w kwocie nettozł (słownie:.....), określony w fakturze wystawionej przez **Wynajmującego** z „góry” do dnia okresu rozliczeniowego.

2. Do opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt.1./pkt.2 **Wynajmujący** nie dolicza marży zysku. Uwaga dla IZ: zastosować ust.2 w przypadku, gdy czynsz dotyczy wyłącznie usług wymienionych przy uwagach dla IZ- pkt.1,2 i 4.

3. Do opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt.1./pkt.2 dolicza się należny podatek VAT według stawki obowiązującej w okresie powstania obowiązku podatkowego.

Uwaga dla IZ: preferowane są umowy fakturowane z „góry”. Płatności ustalone raz na kwartał, raz na półroczne lub raz do roku mogą być wyłącznie fakturowane „z góry”, nie mogą być fakturowane po zakończeniu okresu rozliczeniowego.

4. Czynsz najmu wnoszony jest przez **Najemcę** (wpisać: z góry, z dołu) na podstawie faktury wystawionej przez **Wynajmującego** – w terminie 21 dni od dnia wystawienia faktury na rachunek bankowy **Wynajmującego** wskazany w fakturze.

5. **Najemca** wnosząc czynsz najmu podaje na dokumencie płatności numer faktury oraz numer umowy, której opłata dotyczy.

6. Za datę zapłaty uznaje się dzień, w którym kwota zostanie zaksięgowana na rachunku bankowym **Wynajmującego**. Nie ulega przesunięciu termin płatności przypadający na sobotę. Fakturę uznaje się za uregulowaną w dniu, w którym nastąpiło uznanie rachunku bankowego **Wynajmującego**, kwotą równą wartości wystawionej faktury;

7. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane będą odsetki ustawowe, zgodnie z art. 481 Kodeksu cywilnego.

8. Stawki czynszu najmu podlegają corocznej waloryzacji wskaźnikiem wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłoszonym przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego po ogłoszeniu wskaźnika inflacji za ubiegły rok statystyczny. W przypadku deflacji stawki czynszu najmu pozostają na dotychczasowym poziomie.

9. W przypadku wprowadzenia nowych obciążeń publicznoprawnych, które będzie ponosił **Wynajmujący** w związku z przedmiotem umowy lub zwiększeniu już istniejących, kwota czynszu najmu ulegać będzie odpowiednio zwiększeniu.

10. O zmianie stawki czynszu w sytuacjach określonych w ust. 3, 8 i 9 niniejszego paragrafu **Wynajmujący** poinformuje **Najemcę** wraz z pierwszą zwaloryzowaną fakturą.

11. Zmiana stawki czynszu w sytuacjach określonych w ust. 3, 8 i 9 niniejszego paragrafu nie wymaga sporządzenia aneksu do umowy i uzyskania zgody **Najemcy**.

§ 4. Okres obowiązywania umowy

1. Umowa zostaje zawarta na okres 3 lat tj. od dnia..... do dnia, z możliwością przedłużenia na kolejny okres.

2. W celu przedłużenia czasu trwania umowy na kolejny okres, **Strony** na 30 dni przed upływem terminu ważności niniejszej Umowy, uzgodnią przedłużenie umowy na kolejny okres lub umowa zostanie zakończona z dniem obowiązywania.

3. Wygaśnięcie niniejszej Umowy i nie uzgodnienie jej przedłużenia, jest podstawą dla **Wynajmującego** do wszczęcia działań dla likwidacji przejazdu, o czym **Wynajmujący** powiadomi **Najemcę** pisemnie.

§ 5. Wypowiedzenie umowy

1. **Wynajmującemu** przysługuje prawo wypowiedzenia umowy bez zachowania terminów wypowiedzenia, z następujących przyczyn:

1) nieuregulowania przez **Najemcę** czynszu najmu co najmniej:

a) za jeden pełny okres płatności (wpisać w przypadku płatności fakturowanych „z góry” raz na miesiąc, lub raz na rok, gdy nie zastosowano zabezpieczenia wierzytelności),

b) za dwa pełne okresy płatności (wpisać w przypadku wprowadzenia do umowy - w § 6 ust.2 zabezpieczenie wierzytelności).

2) używania przedmiotu najmu w sposób sprzeczny z jego przeznaczeniem lub rażącego jego zaniedbania, uszkodzenia lub braku zabezpieczenia rogatek;

3) naruszenia innych, niż wskazane w pkt. 1 – 2 niniejszego ustępu, postanowień zawartych w umowie oraz w **Regulaminie**, pod warunkiem wcześniejszego wyznaczenia 10-dniowego terminu do usunięcia nieprawidłowości;

4) nie wywiązania się **Najemcy** z obowiązku, o którym mowa w § 6 ust.(pkt. 4 wpisać w przypadku zastosowania zabezpieczenia wierzytelności w § 6 ust.2);

5) wystąpienia sytuacji kryzysowych i nadzwyczajnych związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa.

2. Każda ze **Stron** może wypowiedzieć umowę z zachowaniem jednomiesięcznego okresu wypowiedzenia na koniec miesiąca kalendarzowego, w szczególności, gdy w trakcie obowiązywania Umowy powstanie potrzeba przejścia przez **Wynajmującego** terenu stanowiącego przedmiot najmu wynikająca z planowanych lub prowadzonych przez **Wynajmującego** modernizacji, remontów lub innych robót.

3. Oświadczenie o wypowiedzeniu umowy wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności.

4. W przypadku wypowiedzenia umowy z przyczyn wskazanych w ust. 1 – 2 niniejszego paragrafu, **Wynajmujący** ma prawo do zdemontowania rogatek i pomostu (nawierzchni drogowej) na przejeździe, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz uniemożliwienia korzystania z przejazdu.

§ 6. Inne warunki umowy

1. **Strony** zobowiązują się do wykonywania z należytą starannością zobowiązań wynikających z umowy.

2. **Zabezpieczenie wiarytelności Wynajmującego -uwaga dla IZ:**
gdy umowa najmu zawierana jest z osobami fizycznymi nie prowadzącymi działalności gospodarczej i rozliczana jest z góry za miesiąc lub za cały rok - w takim przypadku dopuszcza się odstąpienie od zabezpieczenia wiarytelności, za zgodą kierownika jednostki organizacyjnej Spółki. W innych wypadkach należy zastosować zabezpieczenie wiarytelności określone w Instrukcji If-6 i Uchwale 866/2014 z 6 listopada 2014 r.

3. **Wynajmujący** oświadcza, że zapoznał się z zasadami bezpieczeństwa informacji obowiązującymi Partnerów Biznesowych **PLK**, tzn. z dokumentem „Polityka Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZB-Ibi-1a”, dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl (zakładka „Dla klientów i kontrahentów” - „Bezpieczeństwo Informacji Spółki”).

4. **Strony** zobowiązują się do nieujawniania osobom trzecim bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej **Strony** informacji dotyczących drugiej **Strony**, których ujawnienie mogłoby narazić tę **Stronę** na szkodę majątkową lub niemajątkową, w tym w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa drugiej **Strony** w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tekst jednolity: Dz. U. z 2003 r. poz. 1503 ze zm.) oraz tajemnicę przedsiębiorcy **PLK** w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r. poz. 782 ze zm.), jeżeli informacje te zostały uzyskane w trakcie prowadzonych rozmów oraz w związku z wykonywaniem obowiązków wynikających z Umowy, z wyjątkiem przypadków, w których:

- 1) ujawnienie informacji jest wymagane przez przepisy prawa, w tym jeśli ujawnienia informacji zażądały uprawnione organy państwa lub instytucji unijnych;
- 2) **Strony** ujawniają informacje w celu ochrony przysługujących **Stronom** praw w ramach postępowań przed sądami lub organami administracji;
- 3) informacje były dostępne publicznie przed zawarciem Umowy;
- 4) ujawnienie informacji jest konieczne w związku ze sporządzeniem sprawozdań finansowych oraz obowiązków informacyjnych związanych z publicznym obrotem papierami wartościowymi.

5. W przypadku przesłania pocztą elektroniczną danych stanowiących informację chronioną, należy w sposób uzgodniony pomiędzy **Stronami** Umowy zabezpieczyć informację przed nieuprawnionym dostępem.

6. **Wynajmujący** wyznacza następującą osobę:, tel., e-mail:@plk-sa.pl.

§ 7. Postanowienia końcowe

1. Wszelkie zmiany do umowy wymagają formy pisemnej, pod rygorem nieważności, w postaci aneksu stanowiącego integralną jej część, przy czym stronami dla ich wprowadzenia są zawsze **Strony** umowy.

Zawarcia Aneksu nie wymagają zmiany wprowadzane w trybie § 3 ust.3, 8 i 9 umowy.

2. Załączniki Nr 1, 2 i 3 do niniejszej umowy stanowią jej integralną część.

3. W sprawach nieuregulowanych umową stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego oraz przepisy bezpieczeństwa związane z prowadzeniem ruchu kolejowego obowiązujące w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., o ile mają zastosowanie.

4. W przypadku zmiany powszechnie obowiązujących przepisów prawa, przepisy te obowiązują z mocy prawa, bez konieczności zmian postanowień niniejszej umowy.

5. **Strony** zgodnie postanawiają, że w razie sporów wynikłych z umowy lub z nią związanych, będą współdziałać w celu ich ugodowego rozstrzygnięcia.

6. W przypadku niezawarcia przez **Strony** ugody w ciągu 30 dni od daty otrzymania przez **Stronę** pisemnego wezwania do ugody, **Strony** poddadzą spory wynikłe z niniejszej umowy lub z nią związane pod rozstrzygnięcie sądu właściwego miejscowo dla siedziby **Wynajmującego**, a w sprawach dotyczących windykacji należności pod rozstrzygnięcie sądu właściwego dla siedziby Centrali Spółki PKP PLK S.A. w Warszawie.

7. **Najemca** nie może przenieść umowy automatycznie na inne osoby, w przypadku zmiany właściciela bądź użytkownika przyległego terenu.

8. Umowę sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze **Stron**, podpisanych przez **Strony** i parafovanych na każdej stronie. Egzemplarz umowy niosący cechy, o których mowa w zdaniu poprzednim, nie może stanowić dowodu ustaleń w niej zawartych.

Wykaz załączników:

1. Załącznik nr 1 – Regulamin korzystania z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejeścia kategorii „F” zlokalizowanego na drodze wewnętrznej.
2. Załącznik nr 2 – Protokół przekazania.
3. Załącznik nr 3 – Protokół zdawczo – odbiorczy.

za Wynajmującego

.....
pieczęćka i podpis

za Najemcę

.....
pieczęćka i podpis

**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 przeliczenie 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 bezpodstawną groźbą 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
Zrzeszenie 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

0720.5.2018

Olsztyn, 10.05.2018 r.

Szanowny Pan
Andrzej Maciejewski
Przewodniczący Komisji
Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej

Szanowny Panie Przewodniczący,

Związek Gmin Warmińsko-Mazurskich sprawujący prezydencję Ogólnopolskiego Porozumienia Organizacji Samorządowych zwraca się z prośbą o podjęcie interwencji poselskiej (art.20 ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora – tekst jed. Dz.U.2016 poz.150) dotyczącej postępowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A w stosunku do jednostek samorządu terytorialnego oraz mieszkańców społeczności lokalnej.

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 go gmin informującym, że w terenie 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. 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 ujmując 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 wywoływałaby mniejsze zdziwienie, gdyby nie fakt, że kierowane żądania dotyczą także torowisk zamkniętych od ok. 20 lat np.:

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

- kolejny przykład: gminy Wielbark, Janowo, Nidzica 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. Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego już w sierpniu 2016 r. 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 podważa 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 wskazuje § 5 pkt 6 przedmiotowego rozporządzenia, który dopuszcza istnienie przejazdów na drogach wewnętrznych, czym zasadnie podważa interpretację PKP. Tak samo słusznie Zrzeszenie wskazuje 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. Brak jest zatem

w rozporządzeniu jakichkolwiek zakazów obecności na drogach wewnętrznych przejazdów drogowych i przejść – jak interpretuje PKP. Jak dowodzi Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego zawarcie umowy pomiędzy użytkownikiem przejazdu, a PKP jest warunkiem koniecznym do korzystania przez użytkownika drogi z przejazdu – co nie jest warunkiem jego istnienia. W swoim Stanowisku (nr 13/2016 z dn. 8.08.2016 r.) Zrzeszenie zwraca też uwagę 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 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*”.

Związek Gmin Warmińsko-Mazurskich, tak jak Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego 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, karettek pogotowia, służb bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego. Kto odpowie za bezpieczeństwo społeczności lokalnych, zdrowie i życie?

W oparciu o przedstawione argumenty Związek Gmin Warmińsko-Mazurskich prosi o podjęcie interencji poselskiej dotyczącej postępowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A w stosunku do jednostek samorządu terytorialnego oraz mieszkańców społeczności lokalnej.

Otrzymują:

Parlamentarzyści województwa
warmińsko-mazurskiego

PRZEWODNICZĄCY
Zgromadzenia ZGWM
Waldemar Szymański

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, karettek 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. portalsamorządowy.pl
9. wartowiedziec.org
10. samorząd.pap.pl



**Stanowisko Zarządu
Śląskiego Związku Gmin i Powiatów
z dnia 28 lutego 2020 r.**

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

Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów zwraca się do Ministra Infrastruktury z wnioskiem o 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).

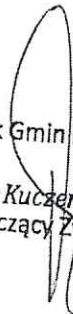
Zgodnie z § 93. w/w rozporządzenia w terminie 5 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zarządca kolei zmieni kategorię przejazdu kolejowo-drogowego i dostosuje systemy zabezpieczenia ruchu na tym przejeździe do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu, jeżeli zgodnie z przepisami § 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 z istniejącymi liniami kolejowymi na istniejących przejazdach. W/w istniejące przejazdy kolejowe 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.

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 rogatekami 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. Trudno sobie wyobrazić, że rolnicy oraz inni indywidualni użytkownicy w/w przejazdów będą podpisywali umowy w zakresie użytkowania przejazdu oraz ponosili związane z tym koszty.

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 pożarnej spowodowane likwidacją przejazdów kolejowych może być przyczyną powstania katastrofalnych skutków zarówno w wymiarze przyrodniczym jak i finansowym.

W związku z powyższym Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów 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.

Śląski Związek Gmin i Powiatów
Piotr Kuczera
Przewodniczący Związku





ŚLĄSKI ZWIĄZEK GMIN I POWIATÓW

40-048 Katowice, ul. Kościuszki 43/5
tel.: +48 32 25-11-021, 25-11-241 fax: +48 32 25-10-985
www.silesia.org.pl, email: zwiazek@silesia.org.pl
NIP:634-10-87-850, Konto ING Bank Śląski 03 1050 1214 1000 0007 0001 3261

Ldz/ 81 /PK/04092020

Katowice, dn. 4 września 2020 r.


Szanowny Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

W nawiązaniu do stanowiska Zarządu Śląskiego Związku Gmin i Powiatów z dnia 28 lutego 2020 r. w sprawie przejazdów kolejowych na drogach gruntowych i drogach leśnych (przesłanego przy piśmie z dnia 6 marca br. - sygn. Ldz/46/PK/09032020) oraz odpowiedzi udzielonej w tej sprawie przez Departament Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury początkiem maja br. (znak sprawy: DTK-4.051.10.2020.AG.1), z przykrością odnotowaliśmy, iż w działaniach podjętych przez Resort w w/w zakresie pominięta została całkowicie bardzo istotna dla społeczności lokalnych kwestia, dotycząca przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na drogach nieposiadających statusu drogi publicznej, a stanowiących dojazd do gruntów rolnych.

W/w istniejące przejazdy kolejowo-drogowe niejednokrotnie stanowią jedyną możliwość dojazdu rolnika do użytków rolnych, 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. W ostatnich dniach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. informują gminy, na których terenie występują tego typu przejazdy o wdrożeniu w terminie 30-dniowym procedury likwidacji w/w przejazdów (z możliwością zawarcia w tym okresie przez osoby zainteresowane przejęciem przejazdu w użytkowanie – dot. to m.in. rolników dojeżdżających do pól - stosownej umowy na użytkowanie przejazdu jako przejazdu użytku niepublicznego kategorii „F” i opłaty czynszu najmu na rzecz wynajmującego, tj. PKP PLK S.A., pokrywającego wszelkie koszty związane z funkcjonowaniem przejazdu).

W związku z powyższym w imieniu 140 gmin i powiatów członkowskich Śląskiego Związku Gmin i Powiatów ponownie zwracam się do Pana Ministra 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 w taki sposób, aby możliwe było dalsze funkcjonowanie przejazdów kolejowych na drogach transportu rolnego.

Z wyrazami szacunku


Piotr Kuczera
Przewodniczący
Śląskiego Związku Gmin i Powiatów