

## **Stanowisko Burmistrza Miasta i Gminy Mirsk oraz Rady Miejskiej Gminy Mirsk**

**z dnia 28 października 2021 r.**

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

Burmistrz Miasta i Gminy Mirsk oraz Rada Miejska Gminy Mirsk zwracają 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 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 przypadku nieprzekwalifikowania dróg wewnętrznych na drogi publiczne przejazdy na tych drogach zastaną 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 wiązała się 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), przy czym czynsz przejazdu kolejowo-drogowego obowiązuje również w wypadku przejazdu na liniach nieeksploatowanych.

Zarządca traktuje 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 innego ryzyka, 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.

Działania Zarządcy Kolei poparte Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. to przerwienie na użytkownika drogi wewnętrznej i przejazdu odpowiedzialności za działanie urządzeń rogatkowych oraz obowiązku pokrycia kosztów remontów przejazdu oraz odtworzenia nawierzchni drogi w granicach przejazdu.

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

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, ale i także karetok pogotowia.

W oparciu o przedstawione argumenty Burmistrz Miasta i Gminy Mirsk oraz Rada Miejska Gminy Mirsk wnoszą 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.