



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 01 października 2020 r.

Znak sprawy: DTK-4.054.26.2020.AG.1

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w nawiązaniu do interpelacji poselskiej nr 11231 posłanek Joanny Frydrych, Zofii Czernow i Ewy Kołodziej oraz posła Killiona Munyamy w sprawie likwidacji przejazdów i przejść kolejowo-drogowych, przedstawiam poniższe informacje.

Zgodnie z § 12 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.), do kategorii F zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, tj. nieposiadających statusu dróg publicznych w rozumieniu art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.).

Zarządcy infrastruktury kolejowej, realizując obowiązki nałożone rozporządzeniem przystąpili do weryfikacji kategorii poszczególnych przejazdów kolejowo-drogowych na zarządzanej przez siebie sieci, identyfikując tym samym wszystkie przejazdy zlokalizowane w ciągach dróg nieposiadających statusu drogi publicznej.

W takich przypadkach zarządcy podjęli działania zmierzające do zmiany kategorii tych przejazdów na kategorię F, co ma na celu wskazanie osób uprawnionych – właściwych do odpowiedzialnego i bezpiecznego przekraczania linii kolejowej. Podjęte przez zarządców infrastruktury działania, dążące do optymalizacji przejazdów kolejowo-drogowych pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa ich użytkowników, są w ocenie Ministra Infrastruktury postępowaniem jak najbardziej zasadnym.

W przypadku braku zgłoszenia do właściwego terenowo Zakładu Linii Kolejowych przez podmiot zainteresowany podpisaniem umowy umożliwiającej dalsze funkcjonowanie ww. przejazdu kolejowo-drogowego, jako użytku niepublicznego kategorii F lub nieuzyskania przez ww. drogę statusu drogi publicznej wraz z nadaniem numeru drogi stosownie do przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.), przedmiotowy przejazd będzie podlegał likwidacji.

Warto przy tym wskazać, że na podstawie art. 38 ust 3 ustawy z dnia 23 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r., poz. 710, z późn. zm.) koszty utrzymania infrastruktury kolejowej (w tym przypadku przejazdów kolejowo-drogowych, jeśli zostanie im zmieniona kategoria na kategorię F) mogą być finansowane (lub współfinansowane) przez jednostki samorządu terytorialnego.

niepodległa

POLEKA
STURDZIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Umowa z zarządcą infrastruktury, o której mowa powyżej, może przewidywać więcej niż jednego użytkownika danego przejazdu kolejowo-drogowego, a większa liczba potencjalnych użytkowników skutkuje także solidarnym rozłożeniem opłaty pomiędzy wszystkich zainteresowanych. Użytkownikami przejazdów kolejowo-drogowych kategorii F mogą być także służby ratownicze, co ma miejsce również obecnie.

Z informacji uzyskanych z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynika, iż opłata za użytkowanie przejazdu kat. F uwzględnia zarówno koszty bezpośrednie, jak i pośrednie (najem terenu, amortyzacja, podatki oraz koszty diagnostyki, narzuty), bez marży zysku.

Stawka czynszu za użytkowanie przejazdu kolejowo-drogowego kategorii F zabezpieczonego tak jak przejazd kategorii A lub B wynosiłaby ok. 3000 – 4000 zł netto miesięcznie. Na ww. koszt składałyby się m.in.: obsługa przejazdu, utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym i samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, oświetlanie przejazdu, nadzorowanie lub wykonywanie robót na przejeździe.

Z uwagi na konieczność prowadzenia diagnostyki infrastruktury kolejowej, jak również odprowadzania podatków do gmin, roczny koszt czynszu przejazdu kolejowo-drogowego ponoszonego przez jego użytkownika wynosi dla większości przejazdów 300 – 900 PLN. Dla przejazdów na liniach nieeksploatowanych opłaty wynoszą odpowiednio 300 – 500 PLN. Opłaty te, dotyczą przejazdów wyposażonych w rogatki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników.

Rozporządzenie nie przewiduje wyjątków dla przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych w ciągu dróg wewnętrznych stanowiących dojazd do zamieszkałych nieruchomości.

Jednocześnie informuję, że w najbliższym czasie w Ministerstwie Infrastruktury nie przewiduje się podjęcia prac nad zmianą 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 przedmiotowym zakresie, z uwagi na powyższe, w tej materii rozmowy z Zarządem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie są prowadzone.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu