



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.10.2026
Warszawa, 30 marca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie poselskie nr 3138 Poseł na Sejm RP Pani Wioletty Marii Kulpy, po uzyskaniu stanowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK S.A.” lub „Spółka”), przedstawiam poniższe informacje.

PKP PLK S.A. w przeszłości podejmowała działania mające na celu określenie zarządcy drogi i ustalenie zakresu korzystania z przejazdu kolejowo-drogowego kategorii C w km 43,439 na linii kolejowej nr 33 Kutno – Brodnica.

W 2015 roku miała miejsce zmiana przepisów 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*. Po wejściu w życie przedmiotowego rozporządzenia Spółka została zobowiązana w terminie 5 lat do likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych, które nie znajdują się w ciągu drogi publicznej. Spółka wielokrotnie sygnalizowała samorządowi lokalnemu konieczność podjęcia niezbędnych kroków dla utrzymania ruchu drogowego na przejeździe. Po upływie 5 letniego terminu zarządca kolei rozpoczął procedurę likwidacji przejazdu drogowo-kolejowego w km 43,439 linii kolejowej nr 33 i w styczniu 2023 roku umieścił na drodze przebiegającej przez działkę nr 116/1 betonowe bloki uniemożliwiające korzystanie z drogi i prowadzenie ruchu drogowego.

Należy nadmienić, iż termin dostosowania przejazdów był dwukrotnie wydłużany: do dnia 30 czerwca 2023 roku, na podstawie § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2018 r. *zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie*; następnie do 19 września 2024 roku zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 czerwca 2023 r. w *sprawie zmiany rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie*.

Odnosząc się do kwestii wyroku Sądu Okręgowego w Płocku z 12 lipca 2024 r., sygn. akt IV Ca 311/24 Sąd Okręgowy uznał działanie Spółki za uzasadnione co do zasady, ale przedwcześnie. Sąd Okręgowy stwierdził, że działania, które zostały podjęte przez pozwanego, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. były słuszne, chociażby w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lądowym z uwagi na brak wyposażenia przejazdu kolejowo-drogowego w wymagane systemy zabezpieczeń, zgodne z obowiązującymi przepisami prawa. Ponadto zarówno strona powodowa, jak i pozwana znały i znają treść

rozporządzenia Ministra Infrastruktury, dlatego od lat pomiędzy nimi toczy się burzliwa dyskusja nad dostosowaniem przedmiotowej drogi do standardu drogi publicznej. Termin jaki obligował pozwanego również był wiadomy, niemniej żadna ze stron nie przeprowadziła zmian w tym zakresie i Spółka dokonała umieszczenia bloków betonowych z naruszeniem tego terminu. Sąd Okręgowy stwierdził, że w pełni należałoby się zgodzić z wywodem Sądu Rejonowego, zgodnie z którym *„Usytuowanie bloków betonowych nastąpiło w celu wyłączenia przejazdu z korzystania, bowiem niedostosowanie go wymogów zagrażało bezpieczeństwu w ruchu lądowym. Zatem nie doszło do samowolnego naruszenia posiadania, gdyż istniała podstawa prawna, która usprawiedliwiała wkroczenie w zakres cudzego posiadania, gdyby nie zmiana terminu na dostosowanie przejazdów do wymogów ww. Rozporządzenia”*.

Sąd Okręgowy wskazał, że termin na dostosowanie przejazdów do wymogów Rozporządzenia został zmieniony 19 września 2024 roku, o czym była mowa wyżej. Jedynie, dlatego Sąd uwzględnił powództwo i nakazał PKP PLK S.A. usunięcie betonowych bloków, ułożonych na przejeździe kolejowo-drogowym w km 43,439 linii kolejowej nr 33 szlaku Łąck – Płock Radziwie.

Spółka wykonała wyrok Sądu, zaś po 19 września 2024 roku dokonała ponownej zabudowy bloków na ww. przejeździe, co w świetle wyroku Sądu Okręgowego było zgodne z obowiązującymi przepisami.

Na podstawie informacji PKP PLK S.A. wynika, iż gmina Nowy Duninów nie jest jedyną stroną sprawy. Uprawnionym z tytułu służebności jest Skarb Państwa – Lasy Państwowe. Kwestia statusu drogi wymaga współdziałania właściwych jednostek samorządu terytorialnego.

Gmina Duninów jest jednym z uczestników postępowania, w którym Spółka, działając jako zarządca kolei próbuje, dostosować przejazd kolejowo-drogowy kategorii C w km 43,439 na linii kolejowej nr 33 Kutno – Brodnica do warunków zgodnych z postanowieniami 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(dalej: Rozporządzenie)*.

Pisma w tej sprawie PKP PLK S.A. kierowała do Urzędu Miasta w Płocku, Starostwa Powiatowego w Płocku, Powiatowego Zarządu Dróg w Płocku, Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Łodzi, Nadleśnictwo Łąck, PKP S.A. oraz Urzędu Gminy w Nowym Duninowie. Wielokrotne spotkania i rozmowy nie doprowadziły do ustalenia zarządcy drogi, w ciągu której znajduje się ww. skrzyżowanie.

Spółka nie przerzuca odpowiedzialności na gminę w Nowym Duninowie. Niemniej zapewnienie dojazdu mieszkańcom to ustawowy obowiązek gminy. Zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* zaspokojenie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gmin.

W latach 2017-2023 odbywały się spotkania robocze z udziałem przedstawicieli Spółki, Gminy Nowy Duninów oraz Miasta Płock.

Pierwsze spotkanie w sprawie odbyło się 12 maja 2017 roku. Na spotkanie nie stawili się przedstawiciele Urzędu Gminy Nowy Duninów, Nadleśnictwa Łąck, Powiatowego Zarządu Dróg w Płocku, Starostwa Powiatowego w Płocku.

17 maja 2015 roku wystąpiono do Urzędu Gminy w Nowym Duninowie i Miasta Płock z prośbą o ustalenie zarządcy drogi. Spółka nie otrzymała odpowiedzi.

28 maja 2017 roku Spółka wysłała do Urzędu Gminy Nowy Duninów i Miasta Płock kolejne pismo z informacją o planowanym zamknięciu przejazdu. 23 października 2017 roku odbyła się komisja w sprawie likwidacji przejazdu, na którą nie stawili się przedstawiciele Urzędu Gminy Nowy Duninów. Dalsza wymiana pism nie przyniosła oczekiwanego rezultatu – nikt z uczestników postępowania, tj. Urząd Gminy Nowy Duninów i Miasto Płock nie był zainteresowany zarządzaniem drogą w ciągu omawianego przejazdu kolejowo-drogowego.

13 lutego 2023 roku odbyło się spotkanie, na którym przedstawiciele Urzędu Gminy Nowy Duninów zadeklarowali inicjację procesu ustalenia statusu drogi wspólnie z Miastem Płock i PKP S.A., jednak dotychczas status przedmiotowej drogi nie został uregulowany.

Miasto Płock uczestniczyło w rozmowach dotyczących zmiany kategorii drogi. Nie doszło jednak do nadania jej statusu drogi publicznej.

Spółka wykonała wyrok Sądu Okręgowego w Płocku z 12 lipca 2024 r., sygn. akt IV Ca 311/24, demontując betonowe bloki z omawianego przejazdu. Następnie, po 19 września 2024 roku (tj. po upływie terminu z § 93 Rozporządzenia) Spółka ponownie wyłączyła przejazd z użytkowania poprzez ustawienie bloków betonowych z uwagi na to, że status drogi, w ciągu której znajduje się przedmiotowe skrzyżowanie, nie został uregulowany. Zgodnie z uzasadnieniem ww. wyroku funkcjonowanie przejazdu jako przejazd kategorii „C” po 19 września 2024 roku było niemożliwe.

Ponowne ustawienie bloków nastąpiło po upływie ostatecznego terminu dostosowania omawianego przejazdu do wymagań § 93 Rozporządzenia, tj. do 19 września 2024 roku oraz wobec niespełnienia wymogów formalnych i technicznych umożliwiających dalsze funkcjonowanie przejazdu, zgodnie z treścią uzasadnienia wyroku Sądu Okręgowego w Płocku z 12 lipca 2024 r., sygn. akt IV Ca 311/24.

Obowiązki zarządcy kolei w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa wynikają bezpośrednio z przepisów prawa. Sąd Okręgowy stwierdził, że działania, które zostały podjęte przez Spółkę, były słuszne, chociażby w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lądowym.

Najszybszym rozwiązaniem problemu byłoby nadanie drodze w ciągu przejazdu statusu drogi publicznej albo zawarcie umowy ze Spółką przez użytkownika drogi niepublicznej dla przejazdu kategorii F i jego dostosowanie do obowiązujących wymogów prawa.

Zapory drogowe blokujące wjazd na omawiany przejazd kolejowo-drogowy znajdują się na terenie zarządzanym przez Spółkę.

Trwałe usunięcie blokad będzie możliwe po zapewnieniu zgodności przejazdu z obowiązującymi przepisami prawa, tj. po nadaniu drodze w ciągu przejazdu statusu drogi publicznej albo zawarciu umowy ze Spółką przez użytkownika drogi niepublicznej dla przejazdu kategorii F i jego dostosowanie do obowiązujących wymogów prawa.

Samowolne usuwanie zabezpieczeń infrastruktury kolejowej przez osoby trzecie stanowiłoby naruszenie obowiązujących przepisów. Zabronione jest jakiegokolwiek samowolne przesuwanie barier betonowych znajdujących się przy przejeździe przez osoby postronne. Teren Spółki jest terenem zamkniętym, na którym bez pisemnej zgody

zarządcy infrastruktury nie wolno poruszać się żadnymi pojazdami lub sprzętem budowlanym, jak również ingerować w infrastrukturę.

Spółka wskazuje, że respektuje prawomocne orzeczenia sądów i wykonuje je. Decyzje w sprawie były podejmowane przez osoby uprawnione zgodnie z obowiązującą strukturą organizacyjną Spółki oraz zakresem kompetencji.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu