



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.9.2026

Warszawa, 16 kwietnia 2026

Pan

**Włodzimierz Czarzasty**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na zapytanie poselskie nr 3346 Poseł na Sejm RP pani Pauliny Matysiak, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie należy zaznaczyć, że do Ministra Infrastruktury, a także do innych instytucji kierowane były liczne wystąpienia dotyczące przywrócenia zlikwidowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej „PLK” lub „Spółka”) ww. przejazdu kategorii C. Pierwsze wystąpienie które zostało skierowane w tej sprawie do Ministra Infrastruktury jest datowane na dzień 18 września 2021 r.

Sposób postępowania PLK, którego konsekwencją była likwidacja ww. przejazdu oraz brak możliwości utrzymania go w dotychczasowej kategorii C wynikał z następujących okoliczności:

- 1) droga na której położony jest rzeczony przejazd nie spełniała warunków dla przejazdów kategorii C, gdyż nie była to droga publiczna, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889, t.j.), zwanej dalej „ustawą” zatem stanowiła ona drogę wewnętrzną. Zgodnie z art. 7 ustawy do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu. Natomiast zgodnie z art. 8 ust. 1. ustawy, drogi niezaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych, m.in. dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych są drogami wewnętrznymi;
- 2) zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowaniem, oraz warunków technicznych ich użytkowania (Dz. U. z 2025 r. poz. 1105), które było poprzedzone rozporządzeniem 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 usytuowaniem (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744, z późn. zm.), przejazdy kategorii A, B, C oraz D mogą znajdować się wyłącznie w ciągu drogi publicznej. Przepis ten w sposób jednoznaczny nałożył zatem na PLK wymóg przekwalifikowania kategorii przejazdu do kategorii F, tj. kategorii która może zostać utrzymana na drodze wewnętrznej.

Przejazdy kategorii F są to przejazdy, których użytkowanie jest dedykowane konkretnym użytkownikom drogi wewnętrznej, stąd roгатki tych przejazdów są podnoszone i opuszczane ręcznie w takcie pokonywania przejazdu przez jego użytkowników, natomiast w czasie niekorzystania z przejazdu roгатki pozostają zamknięte na kłódkę, do której klucze posiadają wyłącznie upoważnieni na podstawie stosownej umowy z PLK użytkownicy tego przejazdu. Rozwiązanie to pozwala na pozostawienie przejazdu w kategorii F i nielikwidowanie go dla osób zainteresowanych dalszym z niego korzystaniem - dotyczy to niejednokrotnie jedynego dojazdu do danej posesji, osady czy też rolników posiadających pola zlokalizowane po obydwu stronach linii kolejowej. Rozwiązanie to zapewnia dostęp ww. osób do ich nieruchomości.

Jednocześnie należy nadmienić, że rozporządzenie 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 usytuowaniem nałożyło na PLK obowiązek dostosowania wszystkich zarządzanych przejazdów kolejowo-drogowych przez Spółkę do warunków tego rozporządzenia w terminie 5 lat od dnia wejścia w życie tj. do dnia 14 listopada 2020 r.

Obowiązek ten zatem dotyczył także skrzyżowania usytuowanego w km 203,670 linii kolejowej nr 18 Kutno - Piła Główna na przejeździe kolejowo-drogowym we wsi Jadwiżyn.

Rozwiązaniem zaistniałego problemu były dwa scenariusze, a mianowicie:

- 1) pozostawienie przejazdu w dotychczasowej kategorii C, co wymagałoby przekształcenia drogi wewnętrznej, w ciągu której znajdował się przedmiotowy przejazd do kategorii drogi publicznej;
- 2) przekwalifikowanie przejazdu do kategorii F, co pociągałoby za sobą konieczność zawarcia odpłatnej umowy z PLK przez podmiot, osobę lub grupę osób zainteresowanych dalszym korzystaniem z przejazdu. Koszt najmu tego przejazdu wynosił około 200 zł brutto rocznie w okresie wszczęcia procedury likwidacji przedmiotowego przejazdu (stawki czynszu najmu podlegają corocznej waloryzacji). Mając na względzie, że z przejazdu korzystaliby mieszkańcy wsi, to koszt ten, w przypadku rozłożenia go solidarnie na każdego z mieszkańców wsi, oscylowałby w wysokości 1 zł na mieszkańca rocznie. Natomiast PLK odtworzyłaby przejazd kategorii F z własnych środków, nie obciążając tym kosztem mieszkańców.

Z informacji przekazanych do Ministra Infrastruktury wynika, że w dniu 31 sierpnia 2017 r. miało miejsce spotkanie komisji w sprawie ustalenia warunków funkcjonowania ww. przejazdu z udziałem przedstawiciela Gminy Sadki, Gminy Wyrzysk oraz przedstawiciela PLK. Z protokołu z przywoływanego spotkania wynika, że Gmina Wyrzysk zamierzała wystąpić o przekwalifikowanie drogi, w ciągu której znajdował się przedmiotowy przejazd na drogę publiczną, natomiast PLK wstrzyma się z działaniami mającymi na celu zmianę kategorii lub likwidację skrzyżowania. Należy zaznaczyć, że PLK wstrzymała czynności związane z przekwalifikowaniem lub likwidacją przedmiotowego przejazdu do czasu uzyskania informacji o braku możliwości upublicznienia drogi przebiegającej przez ww. skrzyżowanie.

Wznowienie działań Spółki mające na celu dostosowanie przejazdu do przepisów rozporządzenia nastąpiło w 2020 r. po otrzymaniu informacji, że Gmina Wyrzysk nie widzi możliwości zaliczenia odcinka drogi wewnętrznej, w ciągu której znajduje się omawiany przejazd, do kategorii drogi publicznej.

Urząd Gminy Wyrzysk wskazywał, że przedmiotowy przejazd nie znajduje się w ciągu drogi gminnej oraz nie ma możliwości wyznaczenia przebiegu takiej drogi przez wskazane skrzyżowanie. W związku z powyższym pismem z dnia 4 maja 2020 r. PLK powiadomiła Gminę Wyrzysk oraz Gminę Sadki o wszczęciu procedury mającej na celu likwidację przejazdu kolejowo-drogowego kategorii C lub przekwalifikowania go do kategorii F. Pomimo upublicznienia informacji o możliwości dalszego funkcjonowania ww. przejazdu jako kategorii F do PLK nie zgłosił się żaden podmiot/osoby zainteresowane zawarciem stosownej umowy ze Spółką.

Ponadto Gmina Wyrzysk (pismem z dnia 24 czerwca 2020 r.) poinformowała Spółkę, że nie jest zainteresowana zawarciem umowy na użytkowanie przedmiotowego przejazdu kolejowo-drogowego jako użytku niepublicznego kategorii F. Tym samym PLK przystąpiła do likwidacji przedmiotowego skrzyżowania, co nastąpiło finalnie w dniu 26 stycznia 2021 r. Aktualnie najbliższy przejazd względem zlikwidowanego skrzyżowania znajduje się w km 202,839 linii kolejowej nr 18 Kutno - Piła Główna, a więc w odległości 831 metrów.

Konsekwencją powyższych działań były skierowane w dniu 29 listopada 2021 r. do Ministerstwa Infrastruktury wystąpienia mieszkańców wsi wskazujące że droga, w ciągu której znajdował się omawiany przejazd, posiada jednak status drogi publicznej.

Mając powyższe na względzie Departament Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury zwrócił się w celu weryfikacji przekazanej informacji do Gminy Wyrzysk prosząc jednocześnie o ponowne przeanalizowanie sprawy oraz stanowisko, a także o potwierdzenie czy ww. droga jest zaewidencjonowana w gminie jako droga publiczna. Gmina Wyrzysk w swojej odpowiedzi z dnia 3 marca 2022 r. po raz kolejny wskazała, że nie zamierza zabiegać o pozyskanie kluczowej dla niniejszej sprawy działki nr 1080, co powoduje iż nie można nadać ww. drodze statusu drogi publicznej. Tym samym zarówno do Minister Infrastruktury, jak i zarządca infrastruktury nie dysponowali narzędziami

prawnymi pozwalającymi, na utrzymanie przejazdu w dotychczasowej kategorii.

Jednocześnie należy wyjaśnić, że przepisy nie pozwalały na pozostawienie przedmiotowego przejazdu w dotychczasowej kategorii. Przepisy § 93 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 usytuowaniem były przepisami przejściowymi, stanowiącymi o terminie, w jakim zarządcy kolei byli zobowiązani zmienić kategorię przejazdu kolejowo-drogowego i dostosować urządzenia zabezpieczające ruch na tym przejeździe, do wymagań określonych w § 7-10 ww. rozporządzenia, czyli do wymagań dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A, B, C lub D. Termin określony w przepisie przejściowym rozporządzenia już upłynął. Z tego względu odtworzenie zlikwidowanego przejazdu mogło się odbyć wyłącznie na zasadach budowy nowego skrzyżowania kategorii F wraz z zawarciem umowy najmu ze Spółką, o czym Ministerstwo Infrastruktury wielokrotnie informował mieszkańców wsi.

Należy mieć na uwadze, że na terenie całej sieci kolejowej PLK funkcjonuje ponad 800 przejazdów kategorii F, co wskazuje na dobrą wolę Spółki w zakresie zawierania umów z użytkownikami tych przejazdów w przypadku odmowy lokalnych samorządów do przekwalifikowywania dróg wewnętrznych do kategorii dróg publicznych.

Minister właściwy do spraw transportu nie posiada środków administracyjnego oddziaływania na poszczególne decyzje jednostek samorządu terytorialnego w zakresie ich bieżącego działania. Jak wydaje się roczna kwota 200 zł stanowiąca koszt utrzymania przez PLK przedmiotowego przejazdu nie była wygórowana, z pewnością nie była także barierą do podpisania przez mieszkańców ze Spółką stosownej umowy na użytkowanie przejazdu. Ponadto likwidacja przedmiotowego przejazdu nie powoduje odcięcia wsi od drogi publicznej. Przez wieś Jadwiżyn przebiega droga publiczna, natomiast po drugiej stronie linii kolejowej na wysokości zlikwidowanego przejazdu występują pola uprawne.

We wspomnianym w niniejszym zapytaniu piśmie z dnia 27 lipca 2023 r. nr DTK-4.051.43.2021.DB.11 wskazano, „*że podjęte decyzje, o których mowa w ww. pismach (tj. decyzji Wojewody Wielkopolskiego z dnia 26 czerwca 2023 r. przekazującej działkę nr 1080 na rzecz Gminy Sadki, a także piśmie Burmistrza Wyrzyska do Wójta Gminy Sadki w dnia 9 maja 2023 r. informującym o podjęciu decyzji o nieodpłatnym przekazaniu działki nr 1101 na rzecz Gminy Sadki), otwierają możliwość przeprowadzenia przez Wójta Gminy Sadki procedur upublicznienia dróg dojazdowych leżących na ww. działkach, prowadzących do zlikwidowanego przejazdu kolejowo-drogowego w km 203,670 linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła Główna*”. Natomiast w piśmie z dnia 10 października 2023 r. nr DTK-4.051.43.2021.DB.12 wskazano, że „*Fakt uzyskania statusu drogi publicznej przez drogi dojazdowe, w ciągu których znajdował się zlikwidowany przejazd kolejowo-drogowy należy zgłosić do zarządcy infrastruktury tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz tutejszego resortu (należy dołączyć dowody świadczące o statusie przedmiotowych dróg)*”.

W międzyczasie pojawił się problem z zawarciem porozumienia pomiędzy Gminą Wyrzysk a Gminą Sadki w przedmiocie współdziałania w zarządzie drogą gminną położoną w miejscowości Osiek nad Notecią w Gminie Wyrzysk, Powiat Piłski w Województwie Wielkopolskim na nieruchomości oznaczonej jako działka nr 1101/1 oraz jako działka nr 1080, stanowiących własność Gminy Sadki, a także problem z nadaniem numeru ww. drodze, która przebiega przez przedmiotowy przejazd.

Departament Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury udzielił wyjaśnień w powyższym zakresie pismem z dnia 31 lipca 2025 r. nr DTK-4.051.43.2021.DB.17 wskazując, że numery drogom powiatowym i gminnym, po zaliczeniu ich do kategorii dróg publicznych nadają zarządy województw. Ponadto pismem z dnia 11 lutego 2026 r. nr DTK-4.051.43.2021.DB.18 Ministerstwo Infrastruktury poinformowało, że nie ma możliwości oddziaływania na organy samorządu terytorialnego w zakresie zawarcia porozumienia pomiędzy Gminą Wyrzysk a Gminą Sadki dotyczącego zarządzania ww. drogą gminną. Należy mieć również na uwadze autonomię jednostek samorządu terytorialnego, którą gwarantuje Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, w tym samodzielne wykonywanie zadań publicznych o charakterze lokalnym w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Z tego też względu Minister Infrastruktury nie posiada środków administracyjnego oddziaływania na poszczególne decyzje organów samorządu terytorialnego.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Załączniki:

- pismo z dnia 10 października 2023 r. nr DTK-4.051.43.2021.DB.12
- pismo z dnia 31 lipca 2025 r. nr DTK-4.051.43.2021.DB.17
- pismo z dnia 11 lutego 2026 r. nr DTK-4.051.43.2021.DB.18