



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.73.2026
Warszawa, 08 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16800 Posła na Sejm RP Wojciecha Michała Zubowskiego, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi działania na rzecz dostosowania istniejących przejazdów kolejowo-drogowych do warunków zawartych w obowiązujących przepisach prawa, tj. m.in. rozporządzeniu 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 usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania (Dz.U.2025.1105) (dalej; „rozporządzenie”).

Działania te polegają m.in. na informowaniu jednostek samorządu terytorialnego o zmianach w przepisach oraz obowiązku upublicznienia dróg, w ciągu których znajdują się przejazdy kolejowo-drogowe. Ponadto PKP PLK S.A. wprowadziła wewnętrzną procedurę polegającą na wywieszaniu ogłoszeń na przejazdach kolejowo-drogowych znajdujących się w ciągu dróg niepublicznych, wobec których gminy nie podjęły działań zmierzających do upublicznienia drogi.

Ogłoszenia te wywieszane były w okresie wzmożonych prac polowych tj. od maja do września. O wdrożeniu ww. procedury informowane były również urzędy gmin i miast, z prośbą o rozwieszenie ogłoszeń na tablicach ogłoszeniowych. W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na terenach leśnych Spółka prowadziła również korespondencję z właściwymi terenowo nadleśnictwami.

Wprowadzenie ww. procedury miało na celu poinformowanie mieszkańców o statusie drogi, w ciągu której usytuowany jest przejazd oraz o możliwości zawarcia umowy na najem przejazdu kolejowo-drogowego kategorii F, a w przypadku braku osób chętnych o konieczności likwidacji przejazdu.

PKP PLK S.A. każde rozpoczęcie procesu inwestycyjnego poprzedza konsultacjami społecznymi i uzgodnieniami z jednostkami samorządu terytorialnego. W przypadku działań związanych z funkcjonowaniem przejazdów kolejowo-drogowych, Spółka jeszcze na etapie przygotowania dokumentacji projektowej uzgadnia z Urzędami Gmin czy Miast ostateczną siatkę dróg i połączeń lokalnych, uwzględniając miejscowe uwarunkowania.

Należy podkreślić, że w przypadku likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych PKP PLK S.A. niejednokrotnie organizowała komisje terenowe z udziałem przedstawicieli gmin, sołtysów, radnych a nawet samych mieszkańców. Natomiast decyzje o ich likwidacji poprzedzone były wyrażeniem zgody gminy lub nadleśnictwa.

Jednocześnie informuję, że linie kolejowe stanowią istotny element krajowego i regionalnego układu transportowego, dlatego w perspektywie kolejnych lat przewiduje się dalszą poprawę ich parametrów eksploatacyjnych, obejmującą likwidację wąskich gardeł oraz sukcesywne podnoszenie dopuszczalnych prędkości jazdy pociągów, w celu zwiększenia ich przepustowości.

W ramach tych działań PKP PLK S.A. będzie analizowała i podejmowała stosowne działania związane z likwidacją przejazdów kolejowo-drogowych w lokalizacjach znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie zarówno terenów leśnych, jak i rolniczych, gdzie iloczyn ruchu jest bardzo niski. Powyższe ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa zarówno dla uczestników ruchu drogowego, jak również pasażerów oraz obsługi pociągów.

Odnosząc się do przywołanego w interpelacji przejazdu kolejowo-drogowego w km 23,475 linii kolejowej nr 284 Jerzmanice-Zdrój – Legnica informuję, że PKP PLK S.A. przed przystąpieniem do rewitalizacji ww. linii kolejowej prowadziła korespondencję z jednostką samorządu terytorialnego, tj. Urzędem Miejskim w Złotoryi. Urząd Miejski w 2024 r. wyraził pozytywną opinię w sprawie likwidacji przejazdu kolejowo-drogowego w km 23,475 linii kolejowej nr 284.

Spółka zwracała m.in. uwagę, że pochylenia drogi były niezgodne z obowiązującymi przepisami, a kąt skrzyżowania niewłaściwy. Ponadto po opadach grunt spływał na tor, co w konsekwencji groziło degradacją infrastruktury kolejowej po jej rewitalizacji oraz mogło powodować sytuacje potencjalnie niebezpieczne. Dodatkowo omawiany przejazd był położony w rejonie upraw rolniczych, które powodują przez część roku ograniczoną widoczność pociągu od strony drogi, co stwarzało bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego.

Ze względu na obowiązujące postanowienia ww. rozporządzenia nie ma możliwości przywrócenia przejazdu kolejowo-drogowego kat. „D” w km 23,475 linii kolejowej nr 284, który został zlikwidowany i usunięty z bazy przejazdów.

Budowa nowego przejazdu w omawianym kilometrażu nie jest możliwa, ponieważ zgodnie z postanowieniami § 25 ust. 2 ww. rozporządzenia „nowego przejazdu kolejowo-drogowego nie projektuje się na skrzyżowaniu istniejącej linii kolejowej lub bocznicy kolejowej z drogą, jeżeli w odległości nieprzekraczającej 3 km od projektowanego przejazdu kolejowo-drogowego znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub skrzyżowanie wielopoziomowe”. Informuję, że obecnie od strony Jerzmanic-Zdrój najbliższy przejazd zlokalizowany jest w stacji technicznej Jerzmanice-Zdrój w odległości około 850 m od zlikwidowanego przejazdu w km 23,475 linii kolejowej nr 284.

Jednocześnie informuję, że istnieją przejazdy, na których zachowano niższą klasyfikację (np. kategoria „D” lub „C”), mimo że w wyniku modernizacji linii podniesiono prędkość szlakową pociągów.

Warunki pozostawienia zastanej kategorii przejazdu kolejowo-drogowego po modernizacji linii kolejowej określone są w ww. rozporządzeniu. Jeśli po podniesieniu prędkości pociągów przejazd będzie mógł funkcjonować w danej kategorii, nie ma konieczności zmiany jego kategorii. Przejazdy kat. „D” usytuowane w ciągu dróg publicznych mogą funkcjonować na linii kolejowej, na której ruch prowadzony jest z prędkością nie większą niż 120 km/h, droga przecina nie więcej niż 2 tory, iloczyn ruchu nie przekracza wartości 60 000 oraz zostaną spełnione wymagane warunki widoczności.

Warto zaznaczyć, że przy planowaniu modernizacji linii kolejowej i przy ustalaniu docelowej kategorii przejazdu, poza prognozami natężenia ruchu kolejowego, w uzgodnieniu z samorządami terytorialnymi uwzględnia się również prognozy natężenia ruchu drogowego (zwłaszcza na obszarach o dynamicznej zabudowie). Takie działania mają na celu określenie właściwej kategorii przejazdu na najbliższe lata, tak aby uniknąć konieczności zmiany kategorii tuż po upływie gwarancji lub po zakończeniu inwestycji.

Odnosząc się do poruszonej kwestii przejazdów kolejowo-drogowych kategorii F, uprzejmie informuję, że ich funkcjonowanie jest możliwe po podpisaniu odpowiedniej umowy najmu. Koszty najmu określone są na podstawie wewnętrznych wytycznych PKP PLK S.A., gdzie czynnikami mającymi największy wpływ na wzrost kosztów jest utrzymanie półsamoczynnych lub samoczynnych systemów przejazdowych.

W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych wyposażonych w rogatki stale zamknięte (zamykane na kłódki), użytkownik nie ponosi kosztów utrzymania urządzeń. Zaznaczyć

należy, że umowę na najem przejazdu może zawrzeć więcej niż jeden użytkownik, co daje realne korzyści finansowe w postaci podziału kosztów proporcjonalnie na każdego z użytkowników. Ponadto możliwe jest wnoszenie opłat w comiesięcznych ratach.

W odniesieniu do kwestii finansowania infrastruktury zapewniającej dostępność komunikacyjną dla lokalnych producentów rolnych w ramach Programu Kolej+ informuję, że zgodnie z postanowieniami § 10 ust. 7 pkt 7 wytycznych naboru projektów do Programu wydatki poniesione na infrastrukturę towarzyszącą, niebędącą infrastrukturą kolejową w myśl załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym (m.in. drogi i chodniki do przystanków, parkingi, węzły przesiadkowe, infrastruktura handlowa) stanowią wydatki niekwalifikowane. Są one w całości pokrywane przez samorząd terytorialny.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu