



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.110.2026

Warszawa, 23 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 17830 Posła na Sejm RP Patryka Wichra wraz z grupą Posłów, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że podstawowym celem zarządcy infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK S.A. jest zapewnienie bezpiecznego, niedyskryminacyjnego i powszechnie dostępnego dostępu do transportu kolejowego dla wszystkich grup pasażerów.

W ramach realizowanych inwestycji PKP PLK S.A. koncentruje się przede wszystkim na budowie i modernizacji elementów bezpośrednio związanych z funkcjonowaniem systemu kolejowego, takich jak stacje, przystanki, dojścia do peronów, infrastruktura dla osób o ograniczonej mobilności, ciągi piesze oraz rozwiązania służące integracji różnych środków transportu zbiorowego.

Należy podkreślić, że zgodnie z obowiązującymi przepisami inwestycje w infrastrukturę towarzyszącą typu Park & Ride, nie będącą częścią infrastruktury kolejowej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym nie należą do zakresu działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK S.A. W związku z powyższym, finansowanie tych elementów spoczywa przede wszystkim na jednostkach samorządu terytorialnego, zgodnie z aktualnymi programami i przepisami.

Pragnę zwrócić uwagę, że jedynie w ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2026, PKP PLK S.A. realizuje budowę parkingów samochodowych i rowerowych jako integralny element przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu oraz poprawy dostępności transportu kolejowego, a działania te wynikają z bezpośredniego celu Programu.

Jednocześnie podkreślam, że organizacja lokalnych systemów transportowych, w tym planowanie sieci węzłów przesiadkowych, parkingów Park & Ride, układu komunikacji autobusowej oraz zagospodarowania przestrzennego terenów otaczających stacje i przystanki kolejowe, pozostaje przede wszystkim w kompetencjach jednostek samorządu terytorialnego. To samorządy posiadają narzędzia planistyczne oraz wiedzę o lokalnych potrzebach transportowych, pozwalające optymalnie określać lokalizacje i skalę tego typu przedsięwzięć.

Jednocześnie informuję, że podejmowane są działania mające na celu ułatwienie jednostkom samorządu terytorialnego udostępnianie terenów kolejowych na potrzeby realizacji ich określonych zadań, z poszanowaniem bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej i planów rozwoju sieci kolejowej.

Wymagania z zakresie gospodarowania zasobami majątkowymi należącymi do spółki PKP S.A. regulują przepisy ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (dalej: „ustawy o PKP”). Zgodnie z ww. ustawą zbycie przez PKP S.A. składników aktywów trwałych następuje w drodze przetargu, z zastrzeżeniem możliwości zbycia bez

przeprowadzenia przetargów w ściśle określonych przypadkach, w tym m.in. gdy nabywca jest jednostką samorządu terytorialnego lub Skarbem Państwa, a przedmiotem zbycia są nieruchomości przeznaczone na cele publiczne w planie zagospodarowania przestrzennego lub w decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego.

Ponadto mienie PKP S.A. może być przekazane nieodpłatnie, w drodze umowy, na własność jednostkom samorządu terytorialnego, na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu.

Natomiast mienie PKP S.A., którego zagospodarowanie – poprzez wnoszenie do spółek, sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania w drodze umów prawa cywilnego, a także zbywanie – nie jest możliwe, a względy ekonomiczne nie uzasadniają jego utrzymywania, w myśl art. 39 ust. 4 ustawy o PKP, może zostać zlikwidowane lub przekazane nieodpłatnie, między innymi, jednostkom samorządu terytorialnego.

Powyższe wskazuje, że na gruncie przepisów ustawy o PKP nieodpłatnemu przekazaniu na rzecz jednostek samorządu terytorialnego mogą podlegać nieruchomości zbędne dla działalności statutowej PKP S.A., tj. nieruchomości niezagospodarowane i/lub generujące niepokryte przychodami koszty, które nie wykazują potencjału komercyjnego. Nieruchomości te powinny służyć zaspokojeniu potrzeb społeczności lokalnych i być zagospodarowane przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach realizacji ich zadań własnych.

Powyższe regulacje dają jednostkom samorządu terytorialnego stosunkowo szeroki wachlarz możliwości nabywania od PKP S.A. nieruchomości na potrzeby realizacji określonych zadań.

Dodatkowo informuję, że PKP PLK S.A. na etapie przygotowania i realizacji inwestycji współpracuje z samorządami oraz innymi interesariuszami w zakresie zapewnienia odpowiedniej integracji transportowej. W przypadku zgłoszenia przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego potrzeb dotyczących budowy lub rozwoju infrastruktury przesiadkowej, możliwe jest analizowanie takich rozwiązań w ramach uzgodnień projektowych oraz przedsięwzięć komplementarnych realizowanych przez właściwe podmioty.

Należy także zauważyć, że efektywna integracja transportowa nie ogranicza się do budowy parkingów dla samochodów osobowych. Równie istotne znaczenie mają rozwiązania zapewniające sprawne powiązanie kolei z transportem autobusowym, ruchem pieszym, rowerowym oraz innymi formami mobilności, co pozwala na zapewnienie dostępu do kolei możliwie szerokiej grupie użytkowników i odpowiada zasadom zrównoważonego rozwoju transportu.

PKP PLK S.A. deklaruje gotowość do współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, aby wspólnie wypracować efektywne i zgodne z przepisami rozwiązania, z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań i potrzeb przewozowych, które przyczynią się do rozwoju infrastruktury towarzyszącej i poprawy dostępności transportu kolejowego.

Mając na uwadze powyższe, inicjatorem ewentualnego opracowania szczegółowej analizy potencjalnej sieci obiektów Park & Ride na obszarze województwa zarówno przy istniejących, jak i planowanych liniach kolejowych powinien być Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego.

Jednocześnie informuję, że w ramach inwestycji Podłęża - Piekietko nie jest przewidziane doprojektowanie i realizacja węzłów przesiadkowych i parkingów – wskazane prace wykraczają poza zakres zarówno prowadzonych prac projektowych, jak i budowlanych w ramach ww. zadania.

Powyższe wynika m.in. z prac przygotowawczych realizowanych na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego i prowadzonych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, który w ramach konsultacji m.in. ze stroną społeczną, jednostkami samorządu terytorialnego oraz PKP PLK S.A. przygotował opracowanie pn. „Studium transportowe dla obszaru oddziaływania nowej linii kolejowej Podłęże - Piekiełko wraz z odcinkami modernizowanymi do Zakopanego i Nowego Sącza”, będące w posiadaniu ww. instytucji.

Z przekazanych przez PKP PLK S.A. informacji wynika, że dokument ten zawiera m.in. rozwiązania projektowe lokalizacji parkingów i węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie stacji i przystanków położonych w ciągu linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz oraz nowo projektowanych linii nr 622 Podłęże R401 – Tymbark i nr 623 podg. Fornale – Szczyrzyc, a także węzłów i parkingów w sąsiedztwie linii kolejowej nr 96 w dolinie Popradu oraz linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane.

Ponadto informuję, że w ramach realizowanej umowy na opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Budowa połączenia kolejowego Kraków - Myślenice” nie jest przewidywana budowa parkingów Park & Ride.

Jednocześnie należy podkreślić, że w sporządzonej koncepcji programowo-przestrzennej wskazano możliwe lokalizacje parkingów w związku z projektowanymi peronami. Dojazd do nich byłby możliwy z wykorzystaniem istniejącej sieci dróg publicznych, a docelowe zapewnienie parkingów znajdować się będzie w gestii właściwych władz samorządowych.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz stanu