



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.25.2026
Warszawa, 23 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 3630 z 8 lipca 2026 r., Posła na Sejm RP Pana Łukasza Kmity, przedstawiam poniższe informacje.

Nadrzędnym celem zarówno Ministerstwa Infrastruktury, jak i zarządców infrastruktury kolejowej, jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz drogowego, a przede wszystkim ochrona życia i zdrowia uczestników ruchu. Przejazdy kolejowo-drogowe są jedynymi miejscami na sieci kolejowej, na których dochodzi do bezpośredniego przecięcia ruchu kolejowego z ruchem drogowym i pieszym. Tym samym stanowią one miejsca o podwyższonym ryzyku występowania zdarzeń z udziałem użytkowników dróg i pociągów. Z tego względu jednym z podstawowych kierunków działań zarządców infrastruktury jest sukcesywne ograniczanie liczby przejazdów kolejowo-drogowych oraz zastępowanie ich skrzyżowaniami bezkolizyjnymi. Należy podkreślić, że ww. działania prowadzone są przede wszystkim w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz drogowego i mają one charakter prewencyjny. Każdorazowo decyzja o likwidacji lub przebudowie przejazdu kolejowo-drogowego poprzedzona jest analizą uwzględniającą poziom bezpieczeństwa, funkcję komunikacyjną przejazdu, natężenie ruchu drogowego i kolejowego, koszty utrzymania infrastruktury oraz możliwość zapewnienia alternatywnych połączeń komunikacyjnych. Jednocześnie podkreślamy, że sam fakt prowadzenia takich analiz nie jest jednoznaczny z podjęciem decyzji o likwidacji przejazdu.

W ramach analizy zasadności utrzymywania przejazdów kolejowo-drogowych spółka PKP PLK rozpatrywała możliwość likwidacji przejazdu kolejowo-drogowego kategorii „C” w km 15,830 linii kolejowej nr 62 Tunel – Sosnowiec Główny zlokalizowanego w miejscowości Jeżówka.

Analogicznie spółka PKP LHS, po przychyleniu się do wniosku PKP PLK, przystąpiła do analizy zasadności dalszego utrzymywania przejazdu kolejowo-drogowego w km 349,550 linii kolejowej nr 65 oraz rozważenia możliwości jego likwidacji w terminie skoordynowanym z planowaną likwidacją przejazdu w km 15,830 linii kolejowej nr 62.

Przesłankami do podjęcia ww. analiz były m.in. bardzo niskie natężenie ruchu drogowego, wysoki koszt utrzymania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej w stosunku do stopnia wykorzystania przejazdu, możliwość korzystania z alternatywnych połączeń drogowych oraz niekorzystny układ drogowy w rejonie przedmiotowych przejazdów.

Jednym z najistotniejszych elementów przeprowadzonych analiz były lokalne uwarunkowania geometryczne. Na krótkim odcinku drogi występują dwa przejazdy kolejowo-drogowe (w km 15,830 linii kolejowej nr 62 zarządzany przez PKP PLK oraz około km 349,460 linii kolejowej nr 65 zarządzany przez PKP LHS) oraz liczne zmiany kierunku jazdy i niwelety, co z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu stanowi rozwiązanie niekorzystne, a kierujący pojazdem ma ograniczony czas na obserwację sytuacji zarówno na drodze, jak i na przejeździe kolejowo-drogowym. Co warto podkreślić, oba wyżej wymienione przejazdy leżą w ciągu tej samej drogi gminnej i ewentualna likwidacja przejazdu jednego z nich skutkowałaby przerwaniem całego ciągu drogowego.

Na obecnym etapie, wobec czasowego wstrzymania dalszych działań dotyczących przejazdu w km 15,830 linii kolejowej nr 62, nie są prowadzone wspólne działania zmierzające do likwidacji przejazdu na linii kolejowej nr 65. Ewentualne dalsze czynności będą uzależnione od wyników prowadzonych analiz oraz ustaleń wypracowanych w toku dialogu z zainteresowanymi stronami.

Podkreślenia wymaga, że brak odnotowanych wypadków lub kolizji na przedmiotowym przejeździe nie oznacza, że nie występują okoliczności mogące wpływać na poziom bezpieczeństwa. Ocena zasadności utrzymywania przejazdu nie opiera się wyłącznie na historii zdarzeń, lecz obejmuje również analizę uwarunkowań technicznych i geometrycznych, których celem jest identyfikacja potencjalnych zagrożeń oraz podejmowanie działań zapobiegawczych.

Obaj zarządcy infrastruktury (PKP PLK i PKP LHS) odnotowali wpływ wystąpień mieszkańców oraz przedstawicieli lokalnej społeczności w sprawie planowanej likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych. Zgłaszane uwagi i argumenty są przedmiotem szczegółowych analiz. W związku z przedstawionymi uwagami dotyczącymi znaczenia zachowania przejazdów dla mieszkańców oraz użytkowników terenów rolnych podjęto decyzję o czasowym wstrzymaniu dalszych działań związanych z planowaną likwidacją.

Obecnie planowane jest zorganizowanie spotkania z udziałem Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie (jednostka organizacyjna PKP PLK), przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego oraz zainteresowanych mieszkańców. Celem spotkania będzie ponowne przeanalizowanie wszystkich uwarunkowań technicznych, komunikacyjnych i społecznych oraz wypracowanie rozwiązania uwzględniającego zarówno wymagania bezpieczeństwa, jak i potrzeby lokalnej społeczności. Termin spotkania zostanie ustalony po uzgodnieniu możliwości udziału wszystkich zainteresowanych stron.

Do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez PKP PLK, spółka PKP LHS również wstrzymała proces likwidacji zarządzanego przez siebie przejazdu.

Oprócz ww. przejazdu kolejowo-drogowego spółka PKP PLK prowadzi analizy w zakresie likwidacji jednego przejazdu zlokalizowanego na linii kolejowej nr 62. Przejazd w km 26,190 na omawianej linii kolejowej zaplanowano do likwidacji w związku z realizacją inwestycji pn. „Opracowanie wielowariantowej koncepcji budowy IV etapu obwodnicy Wolbromia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 794 wraz z pozyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”, prowadzonej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie. Należy podkreślić, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia pozostaje obecnie na etapie prac koncepcyjnych, a ewentualna likwidacja przejazdu stanowi odległą

perspektywę i jest uzależniona od przebiegu procesu inwestycyjnego oraz uzyskania wymaganych decyzji administracyjnych.

Jednocześnie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje zestawieniem przedstawiającym łączną liczbę przejazdów kolejowo-drogowych, które zaplanowano do likwidacji w latach 2026 – 2027 w skali całej sieci kolejowej. Każda decyzja o likwidacji przejazdu kolejowo-drogowego podejmowana jest indywidualnie, po przeprowadzeniu analiz uwzględniających m.in. natężenie ruchu kolejowego i drogowego, lokalne uwarunkowania komunikacyjne oraz możliwość zapewnienia alternatywnego układu drogowego.

Niemniej od 2024 r. zlikwidowano łącznie 438 przejazdów kolejowo-drogowych, w tym:

- 174 przejazdy w 2024 r.;
- 168 przejazdów w 2025 r.;
- 96 przejazdów (stan na 1 czerwca 2026 r.) w 2026 r.

Zaznaczam przy tym, że od 2024 r. 44 przejazdy kolejowo-drogowe zostały zastąpione skrzyżowaniami dwupoziomowymi.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu