



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.103.2026  
Warszawa, 04 września 2026

**Pan**  
**Włodzimierz Czarzasty**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 17645 Posła na Sejm RP Mariusza Krystiana, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że głównym celem działań podejmowanych przez PKP PLK S.A. jako zarządcy narodowej sieci kolejowej jest zapewnienie bezpiecznego, sprawnego i punktualnego prowadzenia ruchu pociągów. Spółka odpowiada za utrzymanie, modernizację i rozwój infrastruktury kolejowej oraz zapewnienie warunków technicznych umożliwiających prowadzenie ruchu kolejowego przez wszystkich przewoźników korzystających z sieci kolejowej.

Realizacja powyższych zadań wymaga nie tylko inwestowania w infrastrukturę kolejową służącą obsłudze pasażerów, ale również podejmowania działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Jednym z elementów tych działań jest analiza zasadności utrzymywania przejazdów kolejowo-drogowych w poziomie szyn, szczególnie w przypadkach, gdy ich dalsze funkcjonowanie nie znajduje uzasadnienia technicznego, ruchowego lub ekonomicznego.

Należy podkreślić, że rozwój transportu kolejowego nie oznacza konieczności utrzymywania wszystkich istniejących przejazdów kolejowo-drogowych. W ocenie Spółki sprawny i bezpieczny system kolejowy wymaga ograniczania liczby miejsc potencjalnych kolizji pomiędzy ruchem kolejowym i drogowym oraz stosowania rozwiązań zapewniających najwyższy możliwy poziom bezpieczeństwa.

W przypadku analizowanych przejazdów ocena zasadności ich dalszego funkcjonowania uwzględnia w szczególności natężenie ruchu drogowego i kolejowego, warunki techniczne, dostępność alternatywnych tras przejazdu, możliwość zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników oraz koszty utrzymania infrastruktury.

Jednocześnie należy wskazać, że inwestycje realizowane przez gminy Zator i Spytkowice w zakresie infrastruktury kolejowej, w tym modernizacja dworców oraz budowa parkingów Park & Ride, służą zwiększeniu atrakcyjności transportu kolejowego i poprawie jego dostępności dla mieszkańców. Nie pozostają one jednak w sprzeczności z koniecznością racjonalizacji infrastruktury towarzyszącej, w tym eliminacji przejazdów kolejowo-drogowych, których dalsze utrzymywanie nie jest uzasadnione.

Utrzymywanie infrastruktury kolejowej musi odbywać się z uwzględnieniem zasad efektywnego wykorzystania środków publicznych oraz zapewnienia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Każdy przejazd kolejowo-drogowy generuje stałe koszty związane z jego utrzymaniem, konserwacją oraz zapewnieniem sprawności urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego.

W sytuacji, gdy istnieją alternatywne rozwiązania komunikacyjne, a parametry techniczne lub ruchowe przejazdu nie uzasadniają jego dalszego funkcjonowania, zasadnym działaniem jest jego analiza pod kątem ewentualnej likwidacji.

Należy zatem podkreślić, że działania związane z analizą i ewentualną likwidacją wybranych przejazdów kolejowo-drogowych nie stoją w sprzeczności z polityką rozwoju transportu kolejowego. Stanowią one element odpowiedzialnego zarządzania infrastrukturą kolejową, którego celem jest stworzenie systemu transportowego bezpiecznego, sprawnego i dostosowanego do rzeczywistych potrzeb użytkowników.

Jednocześnie należy podkreślić, że analiza wpływu zmian w układzie drogowym na czas przejazdu służb ratowniczych, przepustowość dróg oraz organizacja ruchu drogowego należy do właściwego zarządcy drogi oraz organów odpowiedzialnych za zarządzanie ruchem.

Obecnie w Spółce analizowane są przejazdy kolejowo-drogowe w km 39,467, 35,697 oraz 34,963 linii kolejowej nr 94. Należy wskazać, że są to przejazdy charakteryzujące się bardzo niskim natężeniem ruchu drogowego, przy jednoczesnym istnieniu alternatywnych możliwości przekroczenia linii kolejowej.

Dalsze utrzymywanie tych przejazdów oznacza zachowanie dodatkowych punktów kolizji pomiędzy ruchem kolejowym i drogowym, pomimo ich niewielkiego znaczenia dla obsługi komunikacyjnej obszaru.

W ocenie Spółki korzyści wynikające z ich dalszego funkcjonowania są niewspółmierne do ryzyka bezpieczeństwa oraz kosztów związanych z utrzymaniem infrastruktury i urządzeń zabezpieczenia ruchu.

W odniesieniu do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii C w km 39,467 linii kolejowej nr 94 w miejscowości Spytkowice obecnie prowadzone działania znajdują się na etapie analiz oraz uzgodnień z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego i zainteresowanymi stronami.

W przypadku analizowanego przejazdu nie została jeszcze zakończona procedura formalna związana z jego ewentualną likwidacją, w związku z czym nie została wydana ostateczna decyzja w tym zakresie. Analiza zasadności utrzymania przejazdu wynika z konieczności poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, racjonalizacji kosztów utrzymania infrastruktury oraz planowanego zwiększenia parametrów eksploatacyjnych linii kolejowej nr 94.

Omawiany przejazd charakteryzuje się znikomym natężeniem ruchu drogowego (około 80 pojazdów/dobę), natomiast w odległości około 250 m znajduje się wiadukt kolejowy umożliwiający bezkolizyjne przekraczanie linii kolejowej.

Ewentualna likwidacja przejazdu będzie wynikiem kompleksowej oceny warunków technicznych, bezpieczeństwa, natężenia ruchu oraz dostępności alternatywnego układu komunikacyjnego.

Każdy przypadek na linii kolejowej nr 94 analizowany jest indywidualnie, z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań i obowiązujących przepisów prawa.

W zakresie przejazdu kolejowo-drogowego kategorii C w km 35,697 linii kolejowej nr 94 w miejscowości Ryczów obecnie prowadzone są analizy dotyczące zasadności jego dalszego funkcjonowania oraz rozmowy z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Przedmiotowy przejazd obsługuje w praktyce lokalny dojazd do terenów rolnych oraz niewielkiej liczby zabudowań mieszkalnych.

W bezpośrednim sąsiedztwie, w odległości około 450 m, zlokalizowany jest kolejny przejazd kolejowo-drogowy zapewniający obsługę tego samego obszaru, co stanowi istniejącą alternatywę komunikacyjną. W odległości około 100 m na północ od linii kolejowej nr 94, znajduje się równoległa do linii kolejowej droga łącząca ul. Spokojną z ul. Jana III Sobieskiego, zapewniająca alternatywny dojazd do następnego przejazdu kolejowo-drogowego w km 35,259 linii kolejowej nr 94 kategorii B.

Przeprowadzone analizy wykazały bardzo niskie wykorzystanie przedmiotowego przejazdu. Natężenie ruchu drogowego na ww. przejeździe wynosi 159 pojazdów na dobę, a widoczność pojazdów kolejowych z drogi przed przejazdem kolejowo-drogowym nie odpowiada warunkom technicznym, co wpływa negatywnie na poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Ewentualna likwidacja przedmiotowego przejazdu nie będzie skutkowałą wykluczeniem komunikacyjnym mieszkańców ani odcięciem dostępu do obsługiwanych terenów.

Ostateczne rozstrzygnięcia w zakresie dalszego funkcjonowania przejazdu zostaną podjęte po zakończeniu prowadzonych analiz oraz uzgodnień z zainteresowanymi stronami.

W przypadku przejazdu kolejowo-drogowego kategorii C w km 34,963 linii kolejowej nr 94 w miejscowości Półwieś obecnie prowadzone są analizy dotyczące zasadności jego dalszego funkcjonowania oraz rozmowy z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Przejazd zlokalizowany podobnie jak ww. skrzyżowania obsługuje głównie ruch rolniczy oraz sporadycznie stanowi dojazd do boiska. Ponadto na przejeździe odnotowano bardzo niskie natężenie ruchu drogowego, tj. 44 pojazdy na dobę. PKP PLK S.A. w trakcie rozmów z samorządem przedstawiła propozycję budowy alternatywnej drogi dojazdowej do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B w km 35,259 linii kolejowej nr 94.

Ostateczne rozstrzygnięcia w zakresie dalszego funkcjonowania przejazdu zostaną podjęte po zakończeniu prowadzonych analiz oraz uzgodnień z zainteresowanymi stronami.

Natomiast likwidacja przejazdu zlokalizowanego w km 46,135 linii kolejowej nr 94 wynika z wybudowania nad przedmiotową linią kolejową wiaduktu kolejowego w km 46,100, który zapewnia bezkolizyjne przekraczanie torów. Przedmiotowy wiadukt został oddany do użytkowania w ramach budowy obwodnicy Zatora, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 781.

Zgodnie z ówczynie obowiązującymi przepisami 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 (Dz.U.2015.1744 ze zm.), oraz obecnym 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 usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania (Dz.U.2025.1105) w odległości do 3 km od skrzyżowania bezkolizyjnego nie mogą znajdować się przejazdy kolejowo-drogowe.

W analizowanym przypadku oznaczało to konieczność uporządkowania układu komunikacyjnego na tym odcinku linii kolejowej. W przypadku przedmiotowej lokalizacji (tj. przejazdu kolejowo-drogowego w km 46,135 linii kolejowej nr 94, ul. Sosnowa w Zatorze) zasadnicze znaczenie ma fakt, że zmiana układu komunikacyjnego była bezpośrednio związana z realizacją inwestycji polegającej na budowie wiaduktu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 781.

W odniesieniu do samego przejazdu w km 46,135 linii kolejowej nr 94 istotne znaczenie przemawiające za jego likwidacją miały również jego lokalne uwarunkowania techniczne i terenowe. Stwierdzono m.in.:

- niebezpieczny kąt skrzyżowania drogi z linią kolejową,
- niespełnienie wymaganych warunków widoczności dla części kierunków ruchu,
- pogorszenie warunków obserwacji czoła pociągu w wyniku wybudowania wiaduktu.

Dodatkowo lokalizacja przejazdu w bezpośrednim sąsiedztwie obiektu inżynierskiego (wiaduktu, podpór) i w miejscu o ograniczonej widoczności powodowała występowanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.

Istotnym aspektem jest także planowane zwiększenie prędkości pociągów na linii kolejowej nr 94, co w sposób bezpośredni wpływa na poziom ryzyka na przejazdach w poziomie szyn i wymusza podejmowanie działań zmierzających do ich ograniczania.

Podkreślenia wymaga również fakt, że funkcjonowanie przejazdu w obecnym układzie przestrzennym w bezpośrednim sąsiedztwie wiaduktu jest nieuzasadnione zarówno z perspektywy zasad racjonalnego planowania infrastruktury, efektywnego wykorzystania środków publicznych oraz przede wszystkim zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników.

Inwestorem oraz zarządcą ww. wiaduktu jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, natomiast za organizację ruchu drogowego w tym obszarze odpowiadają właściwe organy zarządzające ruchem. To na tych podmiotach spoczywała odpowiedzialność za kompleksową ocenę funkcjonowania nowego układu drogowego, w tym wpływu na dojazd służb ratowniczych, ruch lokalny oraz potrzeby mieszkańców

Należy podkreślić, że budowa wiaduktu stworzyła bezkolizyjną możliwość przekroczenia linii kolejowej, eliminując zależność ruchu drogowego od prowadzenia ruchu kolejowego. Wbrew pojawiającym się argumentom utrzymanie przejazdu kolejowo-drogowego w poziomie szyn nie stanowi gwarancji skrócenia czasu dojazdu służb ratowniczych.

W przypadku zamknięcia przejazdu w sytuacji nadjeżdżającego pociągu pojawia się konieczność oczekiwania, której nie mogą ominąć pojazdy uprzywilejowane. Wiadukt drogowy zapewnia natomiast stałą możliwość przejazdu niezależnie od sytuacji na linii kolejowej.

Jednocześnie mając na uwadze zgłaszane problemy związane z okresowym wzrostem natężenia ruchu drogowego w rejonie obwodnicy Zatora, Spółka przeanalizowała lokalne uwarunkowania komunikacyjne i wskazuje, że ewentualne ograniczenie występujących zatorów powinno być przedmiotem działań właściwych zarządców dróg oraz organów odpowiedzialnych za organizację ruchu.

W szczególności rozważenia wymaga:

- zmiana zasad pierwszeństwa na skrzyżowaniu typu rondo w rejonie obwodnicy poprzez zastosowanie organizacji ruchu preferującej pojazdy znajdujące się już na rondzie, co może poprawić płynność przejazdu,
- analiza możliwości wykonania dodatkowego pasa ruchu umożliwiającego skręt w prawo z drogi wojewódzkiej nr 781, co mogłoby ograniczyć blokowanie głównego kierunku ruchu,
- ponowna analiza organizacji ruchu w okresach wzmożonego ruchu turystycznego.

Należy również zaznaczyć, że głównym generatorem okresowego oraz sezonowego wzrostu natężenia ruchu drogowego w rejonie Zatora jest funkcjonowanie parku rozrywki, którego działalność wpływa na zwiększenie liczby pojazdów korzystających z lokalnego układu drogowego.

Okoliczność ta powinna być przede wszystkim uwzględniana przy planowaniu i organizacji układu drogowego przez właściwych zarządców dróg, gdyż zapewnienie odpowiedniej przepustowości infrastruktury drogowej leży również w interesie wszystkich podmiotów funkcjonujących na tym obszarze, w tym operatora obiektu generującego znaczny ruch turystyczny.

W związku z powyższym, zasadnym rozwiązaniem jest zapewnienie sprawnego i bezkolizyjnego układu komunikacyjnego, który nie będzie uzależniony od prowadzenia ruchu kolejowego.

Podkreślenia wymaga również, że zamiar likwidacji przedmiotowego przejazdu był znany zainteresowanym jednostkom samorządowym na etapie realizacji inwestycji oraz późniejszych uzgodnień. Obecnie podnoszone argumenty dotyczące wpływu likwidacji na funkcjonowanie ruchu drogowego i służb ratowniczych powinny być oceniane w kontekście całościowej odpowiedzialności wszystkich podmiotów uczestniczących w kształtowaniu lokalnego układu komunikacyjnego, a nie wyłącznie przez pryzmat działań zarządcy infrastruktury kolejowej.

Dodatkowo informuję, że Spółka uwzględniła lokalne uwarunkowania komunikacyjne, jednak funkcja dodatkowego połączenia drogowego nie może być nadrzędną przesłanką utrzymania przejazdu kolejowo-drogowego, jeżeli jego dalsze funkcjonowanie jest nieuzasadnione z punktu widzenia bezpieczeństwa, przepisów prawa oraz racjonalnego zarządzania infrastrukturą.

W ocenie Spółki istnienie alternatywnych tras przejazdu oraz obiektów bezkolizyjnych powoduje, że korzyści wynikające z utrzymywania przedmiotowych przejazdów są niewspółmierne do ryzyka bezpieczeństwa generowanego przez dalsze funkcjonowanie skrzyżowań w poziomie szyn.

W wyniku budowy wiaduktu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 781 zapewniono bezkolizyjną możliwość przekroczenia linii kolejowej. Ewentualne okresowe utrudnienia wynikające ze wzmożonego ruchu turystycznego są kwestią organizacji i przepustowości układu drogowego, za który odpowiadają właściwi zarządcy dróg, a nie zarządca infrastruktury kolejowej.

Należy również wskazać, że przejazd kolejowo-drogowy w poziomie szyn nie gwarantuje stałej dostępności komunikacyjnej, ponieważ w przypadku przejazdu pociągu ruch drogowy zostaje całkowicie wstrzymany, również dla pojazdów uprzywilejowanych.

W związku z powyższym funkcja lokalna przedmiotowego przejazdu została uwzględniona, jednak nie stanowi przesłanki uzasadniającej odstąpienie od jego likwidacji, która wynika z konieczności poprawy bezpieczeństwa, obowiązujących wymagań prawnych oraz racjonalnego zarządzania infrastrukturą.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz stanu