Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.53.2026
Warszawa, 10 listopada 2026

Pan
**Włodzimierz Czarzasty**
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 20263 z 14 października 2026 r., Pana Marka Subocza Posła na Sejm RP, po uzyskaniu stanowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK", „Spółka"), przedstawiam poniższe informacje.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 1-4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2025 r. poz. 889, z późn. zm.) (dalej: „Ustawa") drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się na następujące kategorie: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe i drogi gminne. Dodatkowo zgodnie z art. 8 ust. 1 ww. Ustawy, drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym takiej drogi, są drogami wewnętrznymi.

Informuję, że Ministerstwo Infrastruktury dostrzega znaczenie istniejących połączeń komunikacyjnych dla lokalnych społeczności, jednocześnie podejmowane działania muszą pozostawać zgodne z obowiązującymi przepisami prawa oraz wymaganiami technicznymi dotyczącymi infrastruktury kolejowej. PKP PLK jako zarządca takiej infrastruktury kolejowej, zobowiązana jest do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz dostosowania przejazdów kolejowo-drogowych do wymagań określonych w 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. z 2025 r. poz. 1105) (dalej: „Rozporządzenie").

Z informacji uzyskanych od Spółki wynika, że przeprowadzona analiza przejazdu kolejowo-drogowego kategorii D w km 31,983 linii kolejowej nr 418 Sławno – Darłowo wykazała występowanie niezgodności z wymaganiami określonymi dla tej kategorii przejazdów, w szczególności w zakresie warunków widoczności oraz parametrów geometrycznych dojazdów. Jak podkreślono, 12 października 2024 r. na przedmiotowym przejeździe kolejowo-drogowym doszło do wypadku drogowego z udziałem samochodu osobowego i pociągu przewoźnika POLREGIO S.A. W wyniku zdarzenia śmierć poniosły dwie osoby podróżujące samochodem osobowym, a dwie kolejne zostały poszkodowane.

Zgodnie z ustaleniami komisji powypadkowej przedmiotowy przejazd był prawidłowo oznakowany, a trójkąty widoczności spełniały wymagania określone w obowiązujących wówczas przepisach. Wypadek, o którym mowa powyżej dodatkowo potwierdza zasadność podejmowania działań zmierzających do ograniczenia ryzyka wystąpienia podobnych zdarzeń w przyszłości oraz podnoszenia poziomu bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami.

Wskazano ponadto, że podstawową przesłanką uniemożliwiającą dalsze funkcjonowanie przedmiotowego przejazdu w kategorii D jest brak ciągu drogi publicznej. Jak poinformowano, przedmiotowy przejazd kolejowo-drogowy znajduje się w ciągu drogi o zróżnicowanym statusie prawnym. Po jednej stronie przejazdu znajduje się droga publiczna gminna, natomiast po drugiej stronie droga wewnętrzna leśna. Oznacza to, że w miejscu skrzyżowania z linią kolejową nie występuje ciągłość drogi publicznej. Okoliczność ta ma istotne znaczenie dla kwalifikacji przejazdu do odpowiedniej kategorii oraz określenia warunków jego dalszego funkcjonowania.

Zgodnie z § 10 ww. Rozporządzenia, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D może być zlokalizowany wyłącznie w ciągu drogi publicznej. Tymczasem droga przebiegająca przez przedmiotowy przejazd nie posiada takiego statusu. Przejazd ten nie znajduje się w ciągu drogi publicznej, co wyklucza możliwość jego dalszego funkcjonowania w kategorii D i obliguje Spółkę do podjęcia działań zmierzających do dostosowania sposobu jego funkcjonowania do obowiązujących przepisów Rozporządzenia.

Należy wskazać, że w § 12 Rozporządzenia określono zasady kwalifikowania przejazdów kolejowo-drogowych do kategorii F oraz wymagania dotyczące ich zabezpieczenia i użytkowania. Zgodnie z § 12 ust. 1 do kategorii F zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych. Natomiast § 12 ust. 3 określa dopuszczalne sposoby zabezpieczenia takich przejazdów, w tym zasady ich użytkowania na podstawie umowy zawartej między zarządcą kolei a użytkownikiem przejazdu lub przejścia. Należy jednocześnie wskazać, że dalsze funkcjonowanie przejazdu kategorii F wymaga spełnienia właściwych warunków technicznych i formalnoprawnych, w tym zawarcia odpowiedniej umowy określającej zasady korzystania z infrastruktury.

Mając na uwadze powyższe informuję, że działania podejmowane przez Spółkę nie wynikają z uznaniowej decyzji o ograniczeniu dostępności komunikacyjnej, lecz z konieczności dostosowania infrastruktury do obowiązujących wymagań prawnych i technicznych a także konieczność dostosowania przejazdów kolejowo-drogowych do kategorii określonych w obowiązujących przepisach. Dodatkowo Spółka wdrożyła procedurę umożliwiającą zainteresowanym podmiotom zgłoszenie zamiaru dalszego użytkowania przejazdu na warunkach właściwych dla kategorii F. Procedura ta, określana jako „30-dniowa", polega na umożliwieniu osobom fizycznym, podmiotom gospodarczym oraz innym zainteresowanym jednostkom zgłoszenia gotowości do zawarcia stosownej umowy dotyczącej użytkowania przejazdu. Procedurę wdrożono 20 sierpnia 2026 r., a termin zgłaszania zainteresowania upłynął 19 września 2026 r. Jak przekazała PKP PLK, w procedurze 30 dniowej nie zgłosił się żaden chętny podmiot lub osoba, która wyraziłaby chęć użytkowania przejazdu kategorii F. Zważywszy na powyższe informuję, że nie planuje się modernizacji ww. przejazdu.

Odnosząc się do kwestii związanych z oceną przydatności objazdu dla służb ratunkowych i innych użytkowników informuję, że zgodnie z art. 19 ust. 1 i 2 ww. Ustawy o drogach publicznych, kompetencje w zakresie zarządzania drogami publicznymi przypisano właściwym zarządcom dróg. W odniesieniu do dróg gminnych zarządcami tymi są wójtowie, burmistrzowie lub prezydenci miast. Jednocześnie art. 20 ww. Ustawy określa zadania zarządcy drogi, obejmujące między innymi planowanie, budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie oraz ochronę dróg. Ponadto, zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 2 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 662, t.j.),

sprawy gminnych dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego należą do zadań własnych gminy.

Należy podkreślić, że zapewnienie bezpieczeństwa na skrzyżowaniach dróg z liniami kolejowymi wymaga współdziałania zarządców obu rodzajów infrastruktury, przy zachowaniu ustawowo określonego zakresu ich kompetencji i odpowiedzialności. W szczególności kwestie dotyczące statusu prawnego dróg, ich utrzymania oraz zapewnienia właściwych warunków użytkowania powinny być rozpatrywane z uwzględnieniem obowiązków właściwego zarządcy drogi.

Odnosząc się do argumentów dotyczących utrudnienia komunikacji należy również podkreślić, że planowane działania nie spowodują pozbawienia mieszkańców dostępu do zabudowań położonych w rejonie przedmiotowego przejazdu kolejowo-drogowego. Obsługa komunikacyjna tego obszaru będzie nadal możliwa z wykorzystaniem istniejącego układu drogowego, w szczególności poprzez alternatywną trasę przebiegającą drogą krajową nr 37 w miejscowości Domasławice. Tym samym nie dojdzie do odcięcia zabudowań od sieci dróg publicznych, a jedynie do zmiany przebiegu trasy dojazdu.

Z informacji uzyskanych od PKP PLK wynika ponadto, że natężenie ruchu drogowego na przedmiotowym przejeździe kolejowo-drogowym wynosi średnio około 25,5 pojazdów na dobę, co świadczy o jego ograniczonym znaczeniu w lokalnym układzie komunikacyjnym. Poinformowano jednocześnie, że w odniesieniu do obaw dotyczących funkcjonowania służb ratunkowych oraz gospodarki leśnej, możliwość dojazdu do terenów obsługiwanych przez te podmioty zostanie zachowana z wykorzystaniem istniejącej sieci drogowej. Tym samym planowane działania nie spowodują odcięcia dostępu do domostw ani wykluczenia komunikacyjnego obszarów położonych po obu stronach linii kolejowej.

Uwzględnić ponadto należy, że Minister Infrastruktury, wykonując prawa z akcji należących do Skarbu Państwa w PKP PLK (realizuje uprawnienia wynikające z praw korporacyjnych, które są ściśle określone w przepisach prawa, w szczególności, w ustawie z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 18, z późn. zm.) (dalej: „KSH”). Stosownie do regulacji art. 368 KSH, prowadzenie spraw Spółki należy do kompetencji Zarządu, a zgodnie z art. 375 KSH, Walne Zgromadzenie i Rada Nadzorcza nie mogą wydawać Zarządowi wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw Spółki. Przedmiotowa regulacja oznacza, że Minister Infrastruktury, działając jako akcjonariusz – Skarb Państwa, nie posiada uprawnień do ingerowania w prowadzenie bieżących spraw PKP PLK.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu