Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.29.2026.AG.2
Warszawa, 10 listopada 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 20457 posła na Sejm RP Pana Edwarda Siarki z dnia 27 października 2026 r., przedstawiam poniższe informacje.

Na wstępie należy zauważyć, że w przypadku polskiej sieci linii kolejowych, to PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odpowiada za utrzymanie, modernizację i rozwój ponad 18,9 tys. km czynnych linii kolejowych, a także obiektów inżynieryjnych i sterowania ruchem, a w procesie budowlanym najczęściej występuje w roli inwestora. Obowiązki inwestora w procesie budowlanym zostały określone w art. 18 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2026 r. poz. 524, z późn. zm.). Ponadto należy zauważyć, że za prawidłowe zastosowanie przepisów odpowiada uczestnik procesu inwestycyjnego wykonujący samodzielną funkcję techniczną. W tym przypadku projektant wykonujący samodzielną funkcję techniczną powinien samodzielnie dokonać wykładni przepisów i przyjąć określone rozwiązanie projektowe zgodne ze swoją wiedzą techniczną i prawną.

Z informacji przedstawionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynika, że w ramach zrealizowanej i zakończonej inwestycji na linii kolejowej nr 99 na odcinku Chabówka – Zakopane przeprowadzono kompleksową przebudowę infrastruktury kolejowej, w tym przejazdów kolejowo-drogowych oraz układu drogowego, której celem było zwiększenie poziomu bezpieczeństwa zarówno ruchu kolejowego, jak i drogowego na obszarze objętym inwestycją.

Prace modernizacyjne w obrębie skrzyżowań jednopoziomowych obejmowały w szczególności wymianę nawierzchni przejazdowej, remont dojazdów do przejazdów, wykonanie odwodnienia, demontaż wyeksploatowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz zabudowę nowoczesnych urządzeń przejazdowych.

W ramach inwestycji przewidziano również podniesienie kategorii wybranych przejazdów kolejowo-drogowych: z kategorii D do C poprzez wyposażenie przejazdów w sygnalizację świetlną, z kategorii C do B poprzez dodatkowe wyposażenie przejazdów w rogatki, a także z kategorii A do B poprzez zabudowę samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych w sygnalizatory drogowe i rogatki.

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Podkreślenia wymaga fakt, że na żadnym etapie realizacji inwestycji nie obniżono kategorii przejazdów z B do C, ani nie dokonano likwidacji istniejących rogatek. Ze względu na dużą liczbę przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na linii kolejowej nr 99, gdzie zlokalizowanych jest ponad 75 przejazdów na odcinku nieco ponad 43 km (a więc średnia odległość między poszczególnymi przejazdami wynosi niecałe 600 m), przed rozpoczęciem prac projektowych Spółka przeprowadziła szereg spotkań z jednostkami samorządu terytorialnego w celu uzgodnienia docelowego zakresu prac. Ustalenia dotyczyły przede wszystkim docelowych kategorii przejazdów oraz możliwości likwidacji wybranych skrzyżowań z jednoczesnym zapewnieniem ciągłości komunikacyjnej poprzez budowę nowych dróg zbiorczych. Efektem tych działań było podniesienie kategorii 12 przejazdów kolejowo-drogowych, likwidacja 20 przejazdów w poziomie szyn oraz budowa około 3,6 km nowych dróg zbiorczych i przebudowa około 0,5 km istniejącej infrastruktury drogowej.

Na terenie Gminy Raba Wyżna przed rozpoczęciem inwestycji funkcjonowały 32 przejazdy kolejowo-drogowe, co oznaczało średnio jeden przejazd co około 400 m linii kolejowej. Przejazd kolejowo-drogowy w km 5,384, zlokalizowany w ciągu drogi gminnej publicznej nr 364024K „Do Roli Wojtusiówki", przed realizacją inwestycji posiadał kategorię C i był wyposażony jedynie w sygnalizatory drogowe bez rogatek. W ramach inwestycji dokonano wymiany urządzeń sterowania ruchem kolejowym na nowe, bez zmiany kategorii przejazdu, zgodnie z ustaleniami poczynionymi z zarządcą drogi, tj. Gminą Raba Wyżna.

Jak poinformowała Spółka, nieprawdziwe jest twierdzenie, że realizacja inwestycji przyczyniła się do istotnego obniżenia przepustowości dróg gminnych. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. finansując część prac ze środków własnych, przyczyniła się do poprawy infrastruktury drogowej na terenie gmin objętych inwestycją, w tym Gminy Raba Wyżna. Istniejące drogi zostały zmodernizowane i poszerzone, a ponadto wybudowano nowe ciągi komunikacyjne. Likwidacja części skrzyżowań w poziomie szyn stanowi jednocześnie niekwestionowaną poprawę poziomu bezpieczeństwa na linii kolejowej nr 99.

Odnosząc się do kwestii uzgodnień z samorządami to z informacji przedstawionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynika, że w przypadku inwestycji realizowanych przez Spółkę kwestie likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych lub zmiany ich kategorii są analizowane indywidualnie na etapie przygotowania dokumentacji projektowej oraz uzgadniane z właściwymi zarządcami dróg. W ramach prowadzonych analiz uwzględnia się w szczególności:

- natężenie ruchu kolejowego i drogowego,
- warunki widoczności na przejeździe,
- poziom bezpieczeństwa ruchu,
- możliwość zapewnienia alternatywnego układu drogowego,
- uwarunkowania techniczne i terenowe,
- wymagania wynikające z obowiązujących przepisów tj. i standardów technicznych.

W zależności od wyników przeprowadzonych analiz oraz przyjętego zakresu inwestycji podejmowana jest decyzja o utrzymaniu przejazdu, podniesieniu jego kategorii, wyposażeniu go w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia ruchu lub jego likwidacji, albo skierowanie ruchu drogowego na inne istniejące skrzyżowania z linią kolejową.

Mając powyższe na uwadze należ podkreślić, że wszelkie ustalenia z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie zakresu rzeczowego prac zakończonej inwestycji na linii kolejowej nr 99 na odcinku Chabówka – Zakopane były prowadzone przez Spółkę w ramach formalnych spotkań roboczych, natomiast w przypadku inwestycji drogowych związanych z likwidacją przejazdów kolejowo-drogowych zawierano stosowne porozumienia. Zarządcy dróg uczestniczyli również w procesie opiniowania dokumentacji projektowej, a wykonawca uzyskał wszystkie wymagane prawem decyzje, opinie i uzgodnienia, w tym dotyczące wdrożenia docelowej organizacji ruchu w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych.

W odniesieniu do wypadku, który miał miejsce na linii kolejowej nr 99 w Rabie Wyżnej, należy podkreślić, że w ramach realizowanej inwestycji na terenie gminy nie dokonano zmiany kategorii żadnego przejazdu z B na C, a więc nie zlikwidowano żadnych istniejących urządzeń zabezpieczających. Przeciwnie, część przejazdów została wyposażona w dodatkowe systemy zwiększające poziom bezpieczeństwa. Wypadek śmiertelny na przejeździe w km 5,384 miał miejsce w czasie prawidłowego działania urządzeń zabezpieczenia ruchu, a sygnalizacja świetlna informowała o nadjeżdżającym pociągu. Wypadek z dnia 19 sierpnia 2026 r. był przedmiotem badania przez komisję kolejową powołaną do zbadania tego zdarzenia. W toku prac ustalono, że rowerzysta wjechał na przejazd kolejowo-drogowy w czasie działania sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej, w wyniku czego został uderzony przez zgarniacz lokomotywy. Ustalono, że rowerzysta nie zachował należytej ostrożności podczas zbliżania się do skrzyżowania drogi z linią kolejową. Tym samym zdarzenie to nie było związane z realizacją inwestycji prowadzonej przez Spółkę. Należy także podkreślić, że zarządca infrastruktury kolejowej odpowiada za utrzymanie przejazdu kolejowo-drogowego zgodnie z obowiązującymi przepisami i warunkami technicznymi, natomiast nie ponosi odpowiedzialności za indywidualne działania lub zaniechania uczestników ruchu drogowego, którzy są zobowiązani do przestrzegania znaków drogowych, sygnalizacji oraz zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto należ zauważyć, że przepisy Rozporządzenia 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), obecnie zapewniają wystarczające możliwości dostosowania kategorii przejazdu kolejowo-drogowego do warunków miejscowych, natężenia ruchu drogowego i kolejowego oraz warunków eksploatacyjnych.

Jednocześnie dostosowywanie regulacji zawartych w ww. rozporządzeniu ma charakter ciągły i stanowi odpowiedź zarówno na rozwój technologii, jak i zmieniające się uwarunkowania eksploatacyjne oraz organizacyjne transportu kolejowego. Działania podejmowane przez podmioty kolejowe oraz Ministerstwo Infrastruktury zmierzają do zapewnienia, aby wymagania techniczne odpowiadały aktualnemu poziomowi rozwoju technologicznego, umożliwiały stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych, a jednocześnie gwarantowały utrzymanie wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego.

Proces ten obejmuje bieżącą analizę funkcjonowania przyjętych rozwiązań oraz ich dostosowywanie do postępującej automatyzacji i cyfryzacji kolei, rozwoju systemów

zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych, zdalnego sterowania i diagnostyki urządzeń, a także nowych możliwości w zakresie monitorowania infrastruktury oraz wymiany i przetwarzania danych.

Łączę wyrazy szacunku,

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