PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala
Biuro Dróg Kolejowych
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. + 48 22 473 20 40
fax + 48 22 473 34 96
www.plk-sa.pl

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ILK6.505.59.2026.AB.8

Warszawa, 10 kwietnia 2026 r.

Krajowa Rada Izb Rolniczych
Parzniew, ul. Przyszłości 5
05-804 Pruszków
sekretariat@krir.pl

W odpowiedzi na pismo nr KRIR/KJ/338/26 z 10 marca 2026 r. w sprawie likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych na terenach wiejskich, w związku z prowadzonymi inwestycjami modernizacyjnymi i rewitalizacyjnymi infrastruktury kolejowej, Biuro Dróg Kolejowych Centrali Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A [dalej: Spółka] informuje jak poniżej.

Każdą modernizację lub rewitalizację infrastruktury kolejowej Spółka rozpoczyna od planów wybiegających nawet kilka a czasami kilkanaście lat do przodu. Rozpoczęcie procesu inwestycyjnego poprzedzone jest konsultacjami społecznymi i uzgodnieniami z jednostkami samorządu terytorialnego. W przypadku działań związanych z funkcjonowaniem przejazdów kolejowo-drogowych, Spółka jeszcze na etapie przygotowania dokumentacji projektowej uzgadnia z Urzędami Gmin czy Miast ostateczną siatkę dróg i połączeń lokalnych, uwzględniając uwarunkowania miejscowe.

Zaznaczyć należy, że wiele przejazdów kolejowo-drogowych (zazwyczaj kategorii D) stanowiących dojazdy do pól, usytuowane są w ciągu dróg nieposiadających statusu drogi publicznej. Spółka od dnia wejścia w życie wcześniej obowiązującego 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 poz. 1744 ze zm.), tj. od listopada 2015 r. prowadziła działania na rzecz dostosowania istniejących przejazdów kolejowo-drogowych do warunków zawartych w ww. rozporządzeniu. Działania te polegały w pierwszej kolejności na korespondencji informacyjnej, w której informowano jednostki samorządów terytorialnych o zmianach w przepisach oraz obowiązku upublicznienia dróg w ciągu których znajdują się przejazdy kolejowo-drogowe. Kolejno wprowadzono „Procedurę 30-dniową" polegającą na wywieszaniu ogłoszeń na przejazdach kolejowo-drogowych znajdujących się w ciągu dróg niepublicznych a wobec których Gminy nie podjęły działań zmierzających do upublicznienia drogi. Ogłoszenia te wywieszane były w okresie wzmożonych prac polowych tj. od maja do września. O wdrożeniu ww. procedury informowane były również Urzędy Gmin i Miast, z prośbą o rozwieszenie ogłoszeń na tablicach Urzędów czy

Sołectw. W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na terenach leśnych prowadzono również korespondencję z właściwymi terenowo Nadleśnictwami. Prowadzona „Procedura 30-dniowa" miała na celu poinformowanie mieszkańców o statusie drogi, w ciągu której usytuowany jest przejazd oraz o możliwości zawarcia umowy na najem przejazdu kolejowo-drogowego kategorii F, a w przypadku braku osób chętnych na zawarcie takiej umowy o konieczności likwidacji przejazdu.

W wielu przypadkach Spółka otrzymywała pisemne zgody z Urzędów Gmin na likwidacje przejazdów kolejowo-drogowych przed rozpoczęciem „Procedury 30-dniowej". Niejednokrotnie organizowano komisje terenowe z udziałem przedstawicieli Gmin oraz niekiedy z udziałem Sołtysów, Radnych a nawet samych mieszkańców. Decyzje na likwidacje poprzedzone były wyrażeniem zgody, jak wyżej wspomniano w korespondencji z Gminą (albo Nadleśnictwa, jeśli przejazd usytuowany był na terenie należącym do Lasów Państwowych) lub w trakcie ustaleń poczynionych na spotkaniach terenowych.

W przypadku przejazdu kolejowo-drogowego w km 23,475 linii kolejowej nr 284 Jerzmanice-Zdrój – Legnica, przed przystąpieniem do rewitalizacji linii kolejowej również prowadzono korespondencję z jednostką samorządu terytorialnego, tj. Urzędem Miejskim w Złotoryi. Istniejąca droga w ciągu której znajdował się przejazd kolejowo-drogowy posiadała status drogi publicznej, jednak nie była ona zgodna z żadną klasą dróg określoną Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz.1518). W szczególności pochylenia drogi były niezgodne z przepisami, a kąt skrzyżowania niewłaściwy. Ponadto po opadach grunt od strony południowej spływał na tor, co w konsekwencji prowadziłoby do degradacji infrastruktury kolejowej po jej rewitalizacji oraz mogłoby spowodować sytuacje potencjalnie niebezpieczne. W związku z powyższym Urząd Miejski w Złotoryi pismem wyraził pozytywną opinię w sprawie likwidacji przejazdu kolejowo-drogowego w km 23,475 linii kolejowej nr 284.

Odnosząc się do poruszonej kwestii o konieczności zawierania umów najmu przejazdów kolejowo-drogowych kategorii F, Spółka informuje, że w ciągu dróg niepublicznych mogą funkcjonować przejazdy kolejowo-drogowe wyłącznie kategorii F (§ 12 ust. 1 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 poz. 1744 ze zm.) oraz obecnie obowiązującego Rozporządzenie 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 poz. 1105)). Funkcjonowanie przejazdów kolejowo-drogowych możliwe jest po podpisaniu umowy najmu, o czym mowa w § 12 ust. 3 ww. Rozporządzenia. Koszty najmu przejazdu kolejowo-drogowego kategorii F określane są na podstawie Wytycznych obowiązujących w Spółce. Czynnikami mającymi największy wpływ na wzrost kosztów najmu jest utrzymanie półsamoczynnych lub samoczynnych systemów przejazdowych. W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych

wyposażonych w rogatki stale zamknięte (zamykane na kłódki), brak jest kosztu utrzymania urządzeń. Zaznaczyć należy, że umowę na najem przejazdu może zawrzeć więcej niż jeden użytkownik, co daje realne korzyści finansowe w postaci podziału kosztów proporcjonalnie na każdego z użytkowników. Ponadto Spółka umożliwia wnoszenie opłat w comiesięcznych ratach, gdzie średni koszt takich rat niekiedy wynosi około 20-50 zł (w zależności od liczby użytkowników).

Pragniemy nadmienić, że Spółka w ramach rozstrzygniętego Etapu I projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe" planuje się budowę 18 skrzyżowań wielopoziomowych w zamian za likwidację 26 przejazdów kolejowo-drogowych. Inwestycje te mają zostać zrealizowane do końca 2030 r. Aktualnie realizowany jest również Etap II projektu, który nie został jeszcze rozstrzygnięty. W związku z tym nie jesteśmy w stanie wskazać, ile skrzyżowań wielopoziomowych w zamian za likwidację przejazdów kolejowo-drogowych w ramach tego etapu zostanie zrealizowane.

ZASTĘPCA DYREKTORA
Biura Dróg Kolejowych
Grzegorz Stencel

Opracowała:
Aleksandra Budzyńska