

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 262)

z dnia 29 lipca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 262)

29 lipca 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Lamczyka (KO)** oraz posła **Marka Sawickiego (PSL-TD)**, zastępców przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **informacja na temat działań mających na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych oraz wskazanie potrzeby wprowadzenia zmian w obowiązujących przepisach.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Waszkiewicz** członek zarządu – dyrektor ds. utrzymania infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Daniel Biernacik** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz **Jerzy Płókarz** prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak**, **Kamila Seligowska** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości: pana Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury; Tomasza Rurkę, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa MI; Macieja Sofińskiego, naczelnika wydziału w Departamencie Kolejnictwa; Krzysztofa Waszkiewicza, członka zarządu – dyrektora ds. utrzymania infrastruktury Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe; Włodzimierza Kiełczyńskiego, dyrektora Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe; Ignacego Górę, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego; Kamila Wilde, wiceprezesa UTK; Daniela Biernacika, wiceprezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Jest też Adrian Furgalski, prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, Jakub Majewski, prezes zarządu Fundacji ProKolej, Jerzy Płókarz, prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat działań mających na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych oraz wskazanie potrzeby wprowadzenia zmian w obowiązujących przepisach. Przedstawia minister infrastruktury oraz prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę o zabranie głosu pana ministra Piotra Malepszaka.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, temat przejazdów kolejowo-drogowych to temat najbardziej newralgiczny, jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Bardzo często podkreślamy, że w całej liczbie zdarzeń, które kwalifikujemy jako wypadki – w zeszłym roku było ich 448 – aż 150, czyli 1/3, to zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych z winy kierowców, w zdecydowanej większości z winy kierowców. Statystyka tutaj od zawsze jest bardzo niekorzystna dla uczestników ruchu drogowego. 98–99% zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych powodują kierujący pojazdami drogowymi.

Do tych 150 zdarzeń z pojazdami drogowymi dochodzą jeszcze zdarzenia z osobami postronnymi. Tak w nomenklaturze kolejowej określamy osoby, które w jakiś sposób złamały przepisy i znalazły się na przejazdach kolejowo-drogowych. To jest kolejne 28 zdarzeń, czyli mamy już 178 zdarzeń. Pozostałe ponad 170 zdarzeń to zdarzenia w obszarze kolejowym również związane z osobami postronnymi, najczęściej niestety samobójcami, którzy

znaleźli się w systemie kolejowym i w ten system zaingerowali, spowodowali bardzo duże opóźnienia i komplikacje w ruchu pociągów. Reasumując, same przejazdy i bezpieczeństwo na tych przejazdach musi wiązać się i bezpośrednio wiąże się z poprawą bezpieczeństwa i z próbą minimalizacji, redukcji zdarzeń.

Celem działań związanych z przejazdami kolejowo-drogowymi jest redukcja zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych, ponieważ zdarzenia te – przy bardzo rosnącym dzisiaj ruchu kolejowym, mierzonym wzrostem pracy eksploatacyjnej, czyli liczbą kilometrów pokonywanych przez pociągi – silnie ingerują w system kolejowy, powodują bardzo duże opóźnienia pociągów, przerwy w ruchu pociągów kumulujące się do setek tysięcy minut w skali roku, jeśli chodzi o przejazdy kolejowo-drogowe.

Jedno takie zdarzenie na ważnej linii, na przejeździe kolejowo-drogowym, to skutki liczone na poziomie nawet 10 tys. minut opóźnień pociągów. Doba ma 1440 minut. Jedno zdarzenie powoduje siedem dni opóźnień pociągów na ważnej linii. To są tak duże skutki, gdy mówimy o liniach o największym ruchu na poziomie 200, nawet 300 pociągów dobowo. To konieczność odwołania części ruchu, konieczność przetrasowania części pociągów.

Jak wygląda z grubsza statystyka, którą całościowo przekaze dyrektor Kiełczyński z PKP PLK? Zasadniczo obserwujemy stabilizację sytuacji, jeśli chodzi o liczbę zdarzeń, stabilizację dla przejazdów wyposażonych w urządzenia sygnalizujące nadjeżdżanie pociągu na przejazdach kat. A, na przejazdach kat. B i C. Niestety obserwujemy też wzrost zdarzeń w stosunku do ubiegłego roku na przejazdach kat. D wyposażonych w krzyż św. Andrzeja bądź znak STOP, bądź i znak STOP, i krzyż św. Andrzeja. Obecnie na tych przejazdach, na przejazdach kat. D... To często są przejazdy o bardzo niskim iloczynie ruchu, iloczynie rozumianym jako liczba pociągów i liczba samochodów... iloczyn tej wartości, na przykład: 10 samochodów dobowo razy 10 pociągów to iloczyn na poziomie 100, czyli bardzo niewielki iloczyn na przejazdach kat. D. Na tych przejazdach koncentrujemy się teraz najbardziej, biorąc pod uwagę, że w systemie kolejowym jest ich najwięcej: z ponad 11 tys. przejazdów ok. 4,5 tys. to są przejazdy kat. D, czyli tej kategorii, która nie informuje bezpośrednio kierowcy, że zbliża się pociąg, gdzie trzeba zatrzymać się, rozejrzeć i dopiero przekroczyć tory kolejowe. Dzisiaj, tak jak powiedziałem, to jest nasze największe wyzwanie.

Mamy bardzo konkretne rozwiązania, które wdramy, jeśli chodzi o przejazdy kat. D. Oczywiście kontynuujemy te działania też w innych typach przejazdów, bo to są działania wieloletnie. Właściwie można powiedzieć, że PKP PLK prowadzi te działania. Pokażemy liczby na przestrzeni 10 lat i to, jak różnego rodzaju działania są prowadzone na przejazdach kat. A, czyli obsługiwanych przez dróżnika lub przez dyżurnego ruchu, na przejazdach kat. B, które mają sygnalizację i rogatki, na przejazdach kat. C, które mają tylko sygnalizację, i na przejazdach kat. D, które, tak jak powiedziałem, mają znak STOP i krzyż św. Andrzeja.

Ten wzrost jest w ostatnim czasie mocno zauważalny. W tej kategorii musimy podejmować najwięcej działań, szczególnie w rozwiązaniach technicznych, ale też w kwestiach dotyczących przede wszystkim dyscyplinowania w różny sposób kierowców, również legislacją, którą omówimy, rozwiązaniami, które wdramy, żeby poprawiać bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych.

Podkreślam raz jeszcze, to jest dzisiaj największy mankament, jeśli chodzi o kolej. Na 448 zdarzeń w ubiegłym roku 150 było z pojazdami drogowymi. To 1/3. Gdy dochodzi do zderzenia na przejeździe z pojazdami ciężkimi, jest już bardzo duże ryzyko narażające bezpośrednio pracowników kolei, w pierwszej kolejności maszynistów, drużyny konduktorskie, pasażerów. Te zdarzenia najczęściej bywają najbardziej tragiczne.

Propozycje różnego rodzaju działań, które przedstawimy, idą w kierunku likwidacji przejazdów – likwidacji rozumianej po prostu jako fizyczna likwidacja przejazdu najczęściej o bardzo niskim ruchu drogowym – kumulacji ruchu do przejazdów, żeby ten ruch był większy, i co za tym idzie, możliwości zabezpieczenia tych przejazdów urządzeniami aktywnymi. Przejazdy o dużych iloczynach ruchu, gdzie mamy na przykład 100 pociągów dobowo i 10 tys. samochodów, to już jest iloczyn na poziomie miliona. Tego typu przejazdy zamieniamy w ramach programu zamiany przejazdów jednopoziomowych na bezkolizyjne. To kilkanaście lokalizacji w kraju na drogach krajowych, na drogach wojewódzkich, na drogach gminnych, generalnie na drogach o wysokim poziomie ruchu drogowego, gdzie przejazdy te powodują często długotrwałe zatory w miejscowościach, w których te przejazdy funkcjonują.

Najlepszym przejazdem kolejowo-drogowym – bardzo często to podkreślam – jest przejazd, który jest bezkolizyjny, lub przejazd, który został zlikwidowany, gdzie ruch został skumulowany

do przejazdu zabezpieczonego sygnalizacją. Biorąc jednak pod uwagę ponad 4 tys. przejazdów kat. D, czyli tych o małym ruchu drogowym i kolejowym – tak jak powiedziałem – to na tych przejazdach koncentrujemy się teraz najbardziej. To 85 lokalizacji, w których w tym roku wdramy nowe rozwiązania techniczne, żeby w lepszy sposób ostrzegać kierowców przed tym, że zbliżają się do przejazdu kolejowo-drogowego, chociaż w tym aspekcie musimy...

Ja też te filmy z przejazdów kolejowych, zarówno z kabin pociągów, jak i z kamer, które rejestrują zdarzenia na przejazdach... Stwierdzam, że coraz częściej obserwujemy bardzo dziwne zachowania kierowców. W przypadku przejazdów to jest często zatrzymanie się przy znaku STOP albo zatrzymanie się przy działającej sygnalizacji i nagły wjazd wprost pod nadjeżdżający pociąg. Tego typu zdarzeń jest bardzo wiele. Niestety często nie można wytłumaczyć, bo nie można zapytać kierującego pojazdem, co spowodowało, że zatrzymał się, a mimo wszystko ruszył wprost pod nadjeżdżający pociąg i najczęściej poniósł śmierć na miejscu.

Panie przewodniczący, jeśli można, przeszlibyśmy do szczegółów dotyczących już konkretnych rozwiązań na przejazdach. Przeszlibyśmy przez statystyki. Podkreślam, rozwiązania, które proponujemy, ale i rozwiązania, które już wdramy, szczególnie na przejazdach kat. D... bo przy tak rosnącym ruchu pociągów musimy eliminować ryzyko związane z tym, że na przejazdach kolejowo-drogowych część kierowców zachowuje się w sposób, który bezpieczeństwu zagraża. Staramy się, żeby ostrzeganie na tych przejazdach, że zbliżają się do przejazdu kolejowo-drogowego, było na wyższym poziomie, niż było do tej pory na przejazdach, które określamy mianem kat. D.

Oddałbym głos dyrektorowi Kielczyńskiemu w szczegółach dotyczących konkretnych działań i przejścia przez prezentację pokazującą szczegóły. Podkreślam, że to jest problem dla bezpieczeństwa. Często mówię, że w systemie bezpieczeństwa kolejowego to jest dzisiaj największe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dlatego że przy 180 zdarzeniach rocznie, przy 178 zdarzeniach w ubiegłym roku, przy 150 zdarzeniach z pojazdami możemy mówić, że średnio co 60 godzin mamy zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym. Nie mamy w systemie kolejowym innego rodzaju zdarzeń, które byłyby generowane przez system kolejowy, które zdarzałyby się tak często. Łącznie przejazdy kolejowo-drogowe i osoby postronne w terenie kolejowym... Z 448 zdarzeń w ubiegłym roku te zdarzenia na przejazdach to łącznie 343 zdarzenia, czyli 343 plus 105 daje nam całość 448. Tylko 105 zdarzeń, czyli poniżej 25%, to są zdarzenia generowane przez system kolejowy. To są zdarzenia wynikające z błędów ludzi w systemie, z błędów prowadzących pociągi, z błędów prowadzących ruch kolejowy, z ingerencji w system kolejowy na przykład przez operatorów koparek, którzy pracują i wykonują jakieś prace torowe na rzecz PKP PLK. To jest zdecydowana mniejszość.

Wiem, że bardzo trudne jest to, żeby wyeliminować pozostałe zdarzenia spoza systemu kolejowego, które ingerują w system kolejowy, ale musimy dążyć do tego, żeby w przypadku przejazdów – na wielu przejazdach ten obszar jest już monitorowany – spróbować znacząco zredukować tę liczbę, która stanowi łącznie 1/3 wszystkich zdarzeń klasyfikowanych jako wypadki w systemie kolejowym.

Tyle ode mnie. Panie przewodniczący, przejdziemy do szczegółów.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Biura Bezpieczeństwa PKP Polskie Linie Kolejowe SA Włodzimierz Kielczyński:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, panie ministrze, może na wstępie przeproszę państwa za to, że siedzę tyłem do państwa, ale chcę spojrzeć na monitor, jak będę prezentował.

Dane, które będę przedstawiał, to dane na dzień 20 lipca na podstawie bazy wypadków i wydarzeń sporządzonej według protokołów ustaleń końcowych przez komisję kolejową. Proszę państwa, powiem jeszcze jedno. Bardziej skupię się na ostatnim roku, 2025 r., z tego tytułu, że jest to ostatni pełny rok kalendarzowy do porównań statystycznych. Przedstawimy też dane z 2026 r. o zaistniałych zdarzeniach na sieci kolejowej zarządzanej przez Polskie Linie Kolejowe – to jest mniej więcej 93% sieci kolejowej w Polsce – na dzień 20 lipca.

Na pierwszym slajdzie górna linia to jest linia pojazdów samochodowych zarejestrowanych w Polsce od 2016 r. Jak widzimy, ten trend jest wzrostowy aż do 2024 r. Mnie też zainteresowało, dlaczego jest taki spadek. Według ustaleń, które otrzymałem, w tym czasie wyrejestrowywano pojazdy, które były pojazdami mechanicznymi, ale z różnych względów były nieużytkowane,

i nastąpił taki spadek wyrejestrowania pojazdów nieużytkowanych. Od 2024 r. po tym spadku ponownie wzrasta liczba pojazdów, tak że na koniec 2025 r. jest prawie 32 mln pojazdów użytkowanych w Polsce.

Linia pomarańczowa to jest linia pracy eksploatacyjnej, która jest wykonywana na naszej infrastrukturze. Od 2016 r. z 230 mln wzrosła do 302 mln pociągów, które kursują po sieci zarządzanej przez Polskie Linie Kolejowe. Powiem, że statystycznie na dzień dzisiejszy średniodobowo w Polsce uruchamianych jest ok. 8700 pociągów, z tego pociągów pasażerskich jest codziennie prawie 6700, pociągów towarowych jest ok. 1200, a ok. 800 jest pociągów techniczno-gospodarczych, czyli popularnych żółtych drezyn czy pociągów związanych z utrzymaniem infrastruktury.

Dolna niebieska linia to linia wskazująca współczynnik liczby pojazdów do ilości wypadków, które miały miejsce, i pracy eksploatacyjnej. Jak państwo zauważa, w dziedzinie trendu od 2016 r. do 2024 r. ten wskaźnik systematycznie spada. W 2025 r. jest lekkie wahnięcie. Pewnie wszyscy oczekivalibyśmy tego, żeby w ramach naszych działań związanych z pracą na naszej infrastrukturze wystąpiło zero wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, bowiem są one drastyczne dla użytkowników dróg, ale też drastyczne dla uczestników ruchu kolejowego, maszynistów, drużyn trakcyjnych czy chociażby podróżnych, którzy znajdują się w pociągach.

O tym slajdzie pan minister troszeczkę powiedział, mówiąc o ilości wypadków w roku ubiegłym. W roku ubiegłym było 150 wypadków z pojazdami samochodowymi. To są tylko wypadki z pojazdami samochodowymi. W wyniku tych wypadków śmierć poniosło 28 osób. W 2025 r. 18 osób zostało ciężko rannych, 45 lekko rannych. W 2026 r. do 20 lipca było 96 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych z pojazdami samochodowymi: 15 osób zabitych, 13 ciężko rannych i 41 lekko rannych. Jak państwo widziecie, w przebiegu tych, powiedzmy, 10 lat liczby są dosyć podobne. One trochę spadają, ale, tak jak powiedziałem, naszym oczekiwaniem jest to, żeby te dane były jak najmniejsze.

Pozostałe slajdy, o których będę w tej chwili mówił, to jest wypadkowość na poszczególnych kategoriach przejazdów. I tak, jeżeli chodzi o przejazdy kat. A, w 2025 roku... Przypomnę, że przejazdy kat. A to takie przejazdy, które są obsługiwane przez pracownika kolei, lub takie, na których ruch kierowany jest przez pracownika kolei. Takich wypadków na przejazdach kat. A w 2025 r. było 9. Proszę nie mylić tego z tym, że to jest 9 wypadków, w których zawinili pracownicy kolei. Wypadków, w których zawinili pracownicy kolei, w 2025 r. było dwa. Jeden z nich to poważny wypadek na stacji Aleksandrów Kujawski, drugi wypadek był na linii nr 203 w Zblewie, gdzie nasi pracownicy popełnili błędy w zakresie obsługi urządzeń rogatekowych. Poważny wypadek, który był w Aleksandrowie Kujawskim, był badany przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych. Pozostałe wypadki są niestety spowodowane albo przez osoby przechodzące pod urządzeniami rogatekowymi, albo przez kierowców, którzy zbliżając się do przejazdu, na przykład łamią drągi rogatekowe i wjeżdżają na przejazd lub podbijają te drągi rogatekowe.

Kolejnym rodzajem przejazdu są przejazdy kat. B w pełni automatyczne, czyli takie, na których załączane są urządzenia świetlne i rogatekowe przez nadjeżdżający pociąg, przez odpowiednie czujniki. W 2018 r. odnotowaliśmy 18 takich wypadków. 10 osób było zabitych na tych przejazdach. Liczba rannych to pięć osób, a liczba ciężko rannych to zero. To jest 2025 r. i trend, który następuje na tych przejazdach od 2020 r.

Kolejnym rodzajem przejazdów są przejazdy kat. C. Przypomnę, że kat. C to przejazdy, na których za kierowanie czy zabezpieczenie odpowiadają same światła czerwone. Niestety w 2025 r. – co odebraliśmy to trochę ze zdziwieniem – na przejazdach kat. C było dosyć sporo wypadków, bo aż 40. W dalszej części będę mówił o technice, którą chcemy zastosować na przejazdach kat. C i o pilotażu, który jest przygotowywany, bowiem często kierowcy wręcz mylą światło czerwone migające ze światłem czerwonym. W ciągu 2025 r. liczba osób rannych to 19, liczba osób zabitych to 10, a trzy osoby były ciężko ranne.

Przechodzimy do przejazdów kat. D. To przejazdy, na których strzeżenie odbywa się znakami drogowymi. W 2025 r. odnotowaliśmy 100 wypadków, 23... przepraszam: 15 osób zabitych, 23 osoby lekko ranne i 15 osób, które były ciężko ranne. To 2025 r. łącznie z tym trendem ilości zdarzeń w poszczególnych latach na przejazdach kat. C.

Kolejnym rodzajem przejazdów są przejazdy kat. E. To są już przejścia w poziomie szyn kierowane głównie do pieszych. Odnotowaliśmy osiem takich wypadków. Liczba zabitych to niestety osiem. To najczęściej osoby wchodzące na przejściach kat. E bezpośrednio pod pociąg.

Kończy się to tragicznie, gdyż jest to bezpośrednie wejście pod nadjeżdżający pociąg. Jest jedna lekko ranna osoba. Ciężko rannych w 2026 r. nie odnotowano.

To bardzo ciekawy slajd. To są przejazdy kat. F. Za chwilę powiem również o strukturze przejazdów. Jak państwo widziecie, od 2020 r., ale gdyby sięgnąć jeszcze dalej w danych statystycznych, to praktycznie od 2012 r. były dwa wypadki na przejazdach kat. F. Jeden z tych wypadków był w 2021 r. To bardzo nieszczęśliwy wypadek, kiedy rodzina przechodziła przez przejazd kat. F. Rodzice ominęli roгатki, dzieci zostawili za sobą. Z drugiej strony dziecko, które próbowało dobiec do matki, zostało potrącone przez pociąg i niestety skończyło się to śmiercią tego dziecka.

Z drugiej strony, patrząc na całą statystykę, są to przejazdy, na których jest tak naprawdę najbezpieczniej. Praktycznie nie odnotowujemy wypadków na tych przejazdach. Przejazdy kat. F to przejazdy na drogach niepublicznych, na których drągi roгатkowe są stale zamknięte. Jeżeli chodzi o infrastrukturę i urządzenia zabezpieczające, państwu posłom pewnie znane są wszystkie działania, które są robione z punktu widzenia techniki, doposażenia roгатek w wyższe kategorie, w sygnalizację świetlną, dźwiękową, zabudowa sygnalizacji SSP – o tym będzie za chwilę w ramach zmian, które nastąpiły w strukturze przejazdów – oraz budowa skrzyżowań wielopoziomowych: czy to w postaci wiaduktów, czy to w postaci tuneli, których programy są realizowane na przestrzeni ostatnich lat w spółce Polskie Linie Kolejowe.

Jeżeli chodzi o samą zmianę struktury przejazdów, to, proszę państwa, pozwolę sobie mówić od górnej linii. Górna linia to są przejazdy kat. D. Proszę państwa, w ostatnich 10 latach mieliśmy 6800 przejazdów kat. D. Na koniec 2025 r. tych przejazdów było 4429 jako przejazdów najslabiej zabezpieczonych. W wyniku różnych działań, przekwalifikowań, zmian kategorii przejazdów udało się zmniejszyć liczbę tych przejazdów o ok. 2400.

Kolejną linią, patrząc od góry, jest linia przejazdów kat. A. To są przejazdy, które są obsługiwane przez naszych pracowników. Z mniej więcej 2456 obecnie funkcjonujących jest 1928. Muszę powiedzieć, że są to przejazdy, na których skutki zdarzeń są zawsze bardzo poważne z uwagi na to, że najczęściej przy przejeździe kat. A, gdy nie są zamknięte roгатki, to kierowca wjeżdża na taki przejazd w ostatniej chwili przed przejazdem pociągu, bowiem one nie są zamknięte, tudzież w skutkach one zawsze są poważne.

Przejazdy kat. B to ta siwa linia. Liczba tych przejazdów wzrosła z 1371 na koniec ubiegłego roku do 1786, czyli to struktura dodatnia. Przepraszam, siwa linia to były przejazdy kat. C, a przejazdy kat. B to pomarańczowa linia, gdzie liczba przejazdów wzrosła z 1045 do 1700. Zostają nam jeszcze przejazdy kat. E jako przejścia – tutaj, jak państwo widziecie, trend zmian jest niewielki – i przejazdy kat. F, których mieliśmy wzrost od 1045 do 1770. Przy F-kach jest dążenie do zmiany kategorii, kiedy przejazdy, dojazdy do pól są rzadko używane przez pojedyncze osoby, i do tego, żeby był ograniczony dostęp dla osób, które takich przejazdów pokonywać nie muszą.

Struktura zmian, jeżeli chodzi o likwidację przejazdów przez ostatnie trzy lata, przedstawia się następująco. 174 przejazdy zostały zlikwidowane w 2024 r., 168 w 2025 r., w 2026 r. do 1 czerwca 96 przejazdów, czyli łącznie 438 przejazdów zostało zlikwidowanych, patrząc na strukturę przejazdów.

Zmiana skrzyżowań czy likwidacja przejazdów poprzez zamianę na skrzyżowania dwupoziomowe w ostatnich trzech latach przedstawia się następująco. To 44 praktycznie nowo wybudowane obiekty, w tym 22 mosty, wiadukty lub tunele w 2024 r., 12 w 2025 r. i 10 do 1 czerwca 2026 r.

Teraz pokażę strukturę zmian w zakresie podwyższenia kategorii w latach 2024–2026. 194 przejazdy uzyskały nowe kategorie. Zostały one podwyższone. W tabeli mamy wypisane poszczególne kat. A, B i C i to, jak przyrastały one w poszczególnych latach. Patrząc natomiast globalnie, w 2024 r. 68 przejazdów zmieniło swoją kategorię na wyższą, w 2025 r. 87, w 2026 r. – do 1 czerwca – 39.

W celu eliminowania błędów ludzkich przez naszych pracowników w zakresie przedczesnego otwarcia urządzeń roгатkowych lub zbyt późnego ich zamknięcia stosujemy również powiązania lub uzależnienia urządzeń roгатkowych w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym, czyli, mówiąc kolokwialnie, dyżurny ruchu może wyświetlić sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym czy wyjazdowym wtedy, kiedy przejazd jest zamknięty. W latach 2015–2024 takich przejazdów w ramach różnych prac – i utrzymaniowych, i inwestycyjnych – zostało powiązanych w 641 przypadkach, w 2025 r. – 43, a w 2026 r. – 70.

Myślę, że warto tu zastanowić się nad taką polityką, którą analizujemy w ramach analiz zdarzeń kolejowych, że wszystkie przejazdy kat. A, które z jakichś względów będą funkcjonowały

i nie będą mogły zmienić swojej kategorii, bo na przykład wiaduktu czy tunelu nie można powiązać, zostaną albo przekwalifikowane do przejazdów automatycznych, albo wtedy, kiedy z różnych względów nie można ich przekwalifikować, będą powiązane w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym, jeżeli to jest możliwe, na stacjach lub posterunkach technicznych. Wtedy, kiedy taki przejazd będzie na szlaku, będzie powiązany z tarczą ostrzegawczą przejazdową... że maszynista otrzymujący informację na przejeździe kat. A, że wyświetlone są dwa białe światła w pionie... to oznaczać będzie, że urządzenia rogatkowe zostały przez dróżnika przejazdowego zamknięte i ten dróżnik przejazdowy do czasu zwolnienia przebiegu nie będzie mógł otworzyć na tym przejeździe urządzeń rogatkowych, aż pociąg w całości nie minie tego przejazdu.

Kolejnym zagadnieniem – tu przechodzę do działań technicznych, które są skierowane w różnych kwestiach – jest też pewnie w większości państwu posłom znany system Red Light, który został zastosowany. Pierwsze pięć przejazdów funkcjonuje od kilku lat, następne pięć jest już po próbach technicznych. Lada moment zostaną oddane w kraju. Współpracując z CANARD, staramy się wybierać przejazdy do Red Lightów tam, gdzie identyfikujemy największe zagrożenia, czyli kierujemy Red Lighty tam, gdzie jest dużo zdarzeń kolejowych w postaci incydentów lub różnych wypadków, w stronę zapobiegania zdarzeniom na bardzo poważnych liniach kolejowych, ale również generalnie na drogach krajowych o dużym iloczynie ruchu.

Powiem też, że z naszych obserwacji i ze współpracy z CANARD wynika, że oczekiwane efekty niestety przychodzą po mniej więcej dwóch latach okresu stosowania tych urządzeń na przejazdach. Wtedy zauważamy, że kierowcy uczą się, że jest tu nieuchronność kary i wjazd przy czerwonym świetle na takim przejeździe powoduje, że to powinszowanie w postaci mandatu karnego zostaje do kierowcy skierowane.

Chciałem też powiedzieć, że przeprowadzaliśmy różne pilotaże. Jeden z takich pilotaży, który był przekazywany czy realizowany na Śląsku, polegał na tym, że badaliśmy w ramach jednej z firm zastosowanie możliwości identyfikacji kierowców, kiedy na znaku drogowym wyświetlał się napis „Uwaga, pociąg”. Muszę państwu powiedzieć, że pierwsze efekty były bardzo zadowalające, bo o ile w pierwszych dniach funkcjonowania systemu było ok. 600 naruszeń przepisów prawa o ruchu drogowym, o tyle po miesiącu, po pięciu tygodniach, kiedy nie przyszła informacja z odpowiednich służb o nałożeniu mandatu karnego, statystyka spadła nam do mniej więcej stu kilkudziesięciu takich przypadków średniodobowo, ale po pięciu miesiącach niestety znowu wzrosła do wielkości ok. 500 sytuacji naruszeń przepisów w dobie. Niestety, może nie jest to popularne i oczekiwane przez społeczeństwo, ale system karania i powiązania systemu z systemami karania są najbardziej skuteczne w postaci zapobiegania zdarzeniom na przejazdach kolejowo-drogowych.

Kolejnym rozwiązaniem technicznym, którym... Jesteśmy po dialogu technicznym z KZA Lublin, który odbył się w tym miesiącu, gdzie jako Polskie Linie Kolejowe wymieniliśmy doświadczenia w stosowaniu różnych rozwiązań technicznych. Firma przygotowuje się do zastosowania cyfrowej telewizji użytkowej lub przemysłowej poprzez wykorzystanie kamery z wbudowanymi algorytmami sztucznej inteligencji monitorującymi wyznaczoną przez użytkownika strefę na przejeździe, strefę niezajętości. Sygnał ten będzie przesyłany na wskaźnik ostrzegawczy o zajętej strefie ostrzegawczej. Oczywiście ustalimy sobie jeszcze znaczenia poszczególnych wskaźników dla maszynistów. Będzie to powodowało, że jeżeli on wskaże, że strefa na przejeździe jest zajęta, to maszynista będzie wiedział, że ma zwolnić do prędkości 20 km/h, żeby sprawdzić, co dzieje się na przejeździe. Zobaczymy, jak nam ten pilotaż wyjdzie. Chcemy, aby – może w przyszłości, żeby nie mnożyć ilości wskaźników dla maszynisty – ten nowy wskaźnik mógł zastąpić obecne TOP-y, czyli sygnalizację tarcz ostrzegawczych przejazdowych. Poprosiliśmy firmę o zgłoszenie się do poligonu badawczego, bowiem jesteśmy bardzo zainteresowani jednym z takich rozwiązań.

Kolejnym pilotażem, szczególnie na przejazdach kat. C, po obserwacji zachowania kierowców i ustaleń z komisji kolejowych, gdzie w wielu przypadkach można powiedzieć, jak uda nam się porozmawiać z kierowcami... Sygnalizują, że pomylili światło czerwone migające ze światłem pomarańczowym migającym jako światłem ostrzegania. Próbuje więc zrobić taki pilotaż, żeby na przejazdach kat. C światła czerwone migające zostały zastąpione światłem czerwonym. Koncepcja jest taka, że pierwsze 8 sekund to byłoby światło czerwone migające, które ostrzegałoby kierowcę, że za chwilę pojawi się światło czerwone i nie wolno już na przejazd wjeżdżać, a następnie po 8 sekundach światło do przejazdu pociągu byłoby już światłem czerwonym stałym.

Mamy wybrany przejazd do pilotażu. Jesteśmy po dialogu technicznym z producentem tych urządzeń. Jest to możliwe w bardzo krótkim czasie. Jesteśmy też po wystąpieniu do pana ministra. Obecnie jest to procedowane u wojewody w zakresie uzyskania odstępstwa od obecnie obowiązującego rozporządzenia w zakresie znaczenia światła czerwonego stałego na przejeździe, żeby na przejazdach kat. C wzmóc możliwość odebrania sygnału czerwonego stałego jako zabraniającego wjazdu na przejazd.

Kolejnym przejazdem jest przejazd kat. D. W tym roku udało się uzupełnić czy uruchomić również pilotaż z tzw. aktywnym znakiem B-20 STOP, czyli pulsującym światłem białym na obwódce znaku B-20 STOP. Projekt ten jest dedykowany dla przejazdów kat. D. Ma on własne zasilanie, nie wymaga doprowadzenia energii elektrycznej do tych przejazdów. Najczęściej na przejazdach kat. D nie ma źródła zasilania, ale to jest rozwiązanie, które umożliwi zastosowanie na przejazdach, na których nie ma stałego zasilania energią elektryczną. Ma ono również odpowiednie baterie podtrzymywania.

Pilotaż został uruchomiony w dwóch województwach. W województwie warmińsko-mazurskim są 23 takie lokalizacje, w województwie pomorskim 61, a w wielkopolskim jedna lokalizacja. Pilotaż rozpoczął się 1 czerwca tego roku. Planowane zakończenie tego pilotażu jest w tym miesiącu, 31 lipca, więc za parę dni. Pierwsze przejazdy już funkcjonują. Na tym etapie będziemy też bardzo mocno monitorować, jaka jest skuteczność takiego oznakowania dla kierowcy, gdy podjeżdża on do przejazdu, a znak ten świeci się bardzo jaskrawym białym światłem. Powinno to wzmocnić czujność kierowców. Jest to system całkowicie niepowiązany z systemem kolejowym, więc nie ma odniesienia do urządzeń sterowania ruchem kolejowym, a jest wyłącznie znakiem drogowym wynikającym z Kodeksu drogowego i z sytuacji drogowej na danym przejeździe.

Praktycznie lada moment będziemy na etapie uruchomienia kolejnego systemu. Wszyscy pamiętamy dramatyczny wypadek w Ołtarzewie w 2024 r., w którym zginął maszynista Kolei Mazowieckich. Na szczęście obyło się bez ofiar podróźnych. Strefa przejazdu była zajęta przez tiry. Poszukaliśmy na rynku japońskiej firmy Kyosan, która posiada urządzenia detekcji stanu strefy zajętości. Mówiąc bardzo ogólnie, jest to urządzenie, które po zamknięciu urządzeń rogatkowych będzie badać przez bardzo krótki okres, czy ta strefa nie jest zajęta przez jakiś inny pojazd, i przekaże sygnał. Sygnał będzie przekazywany do wskaźnika, który będzie ustawiony przy torze w taki sposób, że maszynista, widząc, że podawany jest w jego kierunku sygnał o zajęciu tej strefy zajętości, będzie mógł wdrożyć hamowanie nagłe, żeby zatrzymać pociąg przed znajdującym się samochodem.

Mamy już wyłonioną firmę. Tak jak powiedziałem, to Kyosan. Jesteśmy po działaniach zawarcia umowy. Firma jest już po zaprojektowaniu urządzeń. Firma jest na etapie zdobywania zezwoleń wynikających z prawa budowlanego. Przewidujemy, że w najbliższych miesiącach – we wrześniu, październiku – ten poligon powinien się rozpocząć. Chcemy poprowadzić ten poligon w dwóch aspektach.

Po pierwsze, tego typu urządzenia w żaden sposób nie są powiązane interfejsami z urządzeniami sterowania ruchem, tak że w każdej chwili może on być zdemonstrowany, ale również może być przeniesiony na inny przejazd. Jeżeli na przykład taki przejazd będzie w przyszłości zastępowany na przykład wiaduktem czy tunelem, to te urządzenia – niezależnie od urządzeń sterowania ruchem – będą mogły być wykorzystane na innych urządzeniach.

Drugim celem naszego poligonu jest zdobycie tylu doświadczeń, żebyśmy mogli zamienić wskaźnik strefy zajętości przejazdu z obowiązującą obecnie tarczą ostrzegawczą przejazdową, żeby maszynista miał jak najmniej sygnałów zewnętrznych podawanych do kabiny i kierował się nie tylko – tak jak obecnie – sprawnością urządzeń na przejeździe, ale informacją, czy oprócz sprawności urządzeń przejazd jest również czysty od taboru lub osób znajdujących się na tym przejeździe.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o działania w kierunku poprawy na przejazdach kolejowo-drogowych, bardzo ważne dla nas, zarządców – myślę, że mogę powiedzieć w imieniu wszystkich zarządców infrastruktury – jest doprowadzenie do rozszerzenia uprawnień prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie możliwości wydawania decyzji administracyjnych wobec podmiotów niekolejowych w postaci chociażby usunięcia drzew, przecięcia zakrzaczeń czy usunięcia reklam lub innych nieprawidłowości na przejeździe. Jako kolejarze nie mamy bezpośredniej możliwości wpłynięcia na zarządcę drogi, bowiem nie mamy takich instrumentów prawnych, żebyśmy mogli bezpośrednio wydać takie polecenie zarządcy drogi. Myślę natomiast, że te zagadnienia są na tyle ważne, że rozszerzenie tych uprawnień na prezesa UTK

mogłoby poprawić stan bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, kiedy zarządca infrastruktury nie może wymóc tego na zarządcy odpowiedniej drogi, oczywiście zarządzanej przez odpowiednie organy w zależności od klasy drogi.

Teraz podam tylko parę informacji w zakresie podniesienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych chociażby w zakresie przyczyn i zmian prawnych, które nastąpiły w ostatnim czasie. Proszę państwa, tak jak już powiedział pan minister – zresztą jest to też w akcjach działań, które kierujemy do społeczeństwa – statystycznie za mniej więcej 98–99% wypadków na przejazdach są odpowiedzialni użytkownicy dróg. Wynika to z pośpiechu i brawury, nieznajomości i lekceważenia przepisów Kodeksu drogowego, pomijania znaku B-20 STOP, braku zachowania należytej uwagi na drodze, braku bariery fizycznej i psychologicznej w postaci rogatki. Większość osób, jak uda nam się porozmawiać, częściej mówi, że roгатka jeszcze nie opadła, a na pytanie, dlaczego ktoś nie zastosował się do światła czerwonego, wzrusza ramionami, bo bardziej odbiera to, że roгатka się jeszcze nie zamknęła. To także brak wiedzy i świadomości o masie i prędkości pociągów.

Proszę państwa, w wielu przypadkach mam okazję oglądać filmy z nagrań z kamer naszych przejazdów. Na naszych przejazdach obecnie w spółce są 2804 kamery. Proszę państwa, widziałem, że części społeczeństwa, wielu osobom czy kierowcom, które decydują się na przejście przez przejazd przy nadjeżdżających sygnałach ostrzegawczych i zabraniających przejścia, kiedy na przykład jeden pociąg przejeżdża, wydaje się, że pociąg jest jeszcze daleko – 300 m, 150 m – że ten pociąg będzie długo nadjeżdżał. Niestety. Proszę sobie wyobrazić, że przy prędkości 160 km/h pociąg w ciągu 1 sekundy przejeżdża ok. 45 m. Jeżeli nawet pieszemu wydaje się, że zdąży przejść, to 45 m raz trzy... Jeżeli patrzy, że jest mniej więcej 150 m dalej czy – razy cztery – 200 m dalej, to w tych 3–4 sekundach pociąg jest na przejeździe i najczęściej, jak wynika to z nagrań z kamer, ostatnią częścią lokomotywy osoba ta zostaje potracona i niestety, powiem dosyć brutalnie, rozwleczona na wieluset metrach, bowiem siła uderzenia to prosty rachunek z fizyki: masa razy prędkość do kwadratu, z jaką pociąg uderza w przeszkodę na torze, czy to będzie samochód, czy to będzie ciało człowieka.

Szanowni państwo, nowelizacja z 9 lipca 2025 r., a w zasadzie nowe rozporządzenie o przejazdach kolejowo-drogowych zostało opublikowane 12 sierpnia i weszło w życie 27 sierpnia 2025 r. Zdecydowane rozwiązania, które zostały tu zastosowane, to doprecyzowany przepis dotyczący możliwości objazdu zamkniętych rogatek na przejazdach kat. B przez zastosowanie wysp kanalizujących ruch lub separatorów, których konstrukcja umożliwia przejechanie przez pojazd drogowy w sytuacji awaryjnej. To też chociażby sytuacja z Ołtarzewa, o którym już wspominałem, gdzie część kierowców przy zamkniętych rogatkach próbuje objechać te drogi rogatkowe, zmieniając pas ruchu, i wtedy te pasy czy separatory mają uniemożliwić objeżdżanie urządzeń rogatkowych. To także zastosowanie możliwości wykrywania nowych przeszkód na przejazdach kolejowo-drogowych, czyli pętle indukcyjne, systemy radarowe, podczerwienie, czujniki ultradźwiękowe, to te rozwiązania, o których mówiłem i które w tej chwili wdrażamy w życie jako pilotaże. Dla samoczynnych systemów przejazdowych uzupełniono stany, które podlegają uzależnieniu w stacyjnych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym, oraz stan włączenia sygnalizatorów drogowych. To również sytuacja, o której mówiłem, dla zapobiegnięcia pomyłek przez pracowników kolejowych, żeby była możliwość włączania tych systemów do systemów zależnościowych.

To także może dosyć ważna rzecz, chociaż czasami wydaje się błąha: na przejazdach kat. B i C – przypomnę, że są to przejazdy automatyczne – stosowanie tabliczki „Sygnalizacja automatyczna”. Proszę państwa, o ile jako kierowcy... Też jestem kierowcą. Kiedyś człowiek podjeżdżał do przejazdu i z daleka widział dróżnika przejazdowego, budkę dróżnika przejazdowego, który zamykał i otwierał, i człowiek wiedział, że tam jest człowiek. Dzisiaj automatyzacja powoduje, że taki przejazd może być automatyczny i uruchamiany przez pociąg, ale może być też uruchamiany przez człowieka z lokalnego centrum sterowania. Stąd taka informacja, żeby kierowca, zbliżając się do przejazdu pod znakiem A-9... pojawiła się tabliczka: „Uwaga, przejazd automatyczny”, czyli nie obsługiwany przez człowieka, a tylko przez automatyczne najechanie przez pociąg na czujniki załączające.

To także możliwość oznakowania przejazdami aktywnymi, czyli znakami o zmiennej treści oraz tablicami tekstowymi o zmiennej treści, liniami wibracyjnymi, progami zwalniającymi, dodatkową kolorystyką nawierzchni drogowej. Muszę powiedzieć, że to jeden z tych projektów o aktywnym znaku B-20 STOP czy linie wibracyjne, które stosujemy przed przejazdami za zgodą

zarządców dróg takich linii – mamy w kraju ok. 500 przejazdów, na których zastosowano takie linie – czy stosowanie progów zwalniających lub dodatkowej kolorystyki. Powiem, że z progami zwalniającymi mamy trochę problemów, bo zarządcy niechętnie przychylają się do możliwości zastosowania progów, aby kierowca samochodu zwolnił przed przejazdem i sprawdził, czy nie nadjeżdża pociąg. To także uzupełnienie widoczności przejazdu dla kierujących pojazdami dla prędkości mniejszej niż 60 km/h.

Projektowane są zmiany w ustawach lub w ustawie o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustawach zwiększających bezpieczeństwo, czyli o ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, aby nadać szersze uprawnienia Straży Ochrony Kolei w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych poprzez dodanie funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei do katalogu takich czynności jak: osób upoważnionych do kierowania ruchem drogowym; podmiotów posiadających dostęp do danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów, aby funkcjonariusz SOK mógł łatwiej dotrzeć do danych takiego kierowcy; podmiotów posiadających dostęp do danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Kierowców w zakresie SOK; podmiotów upoważnionych do wykonywania kontroli ruchu drogowego i podmiotów uprawnionych do uniemożliwienia kierowania pojazdem osobie, co do której co do zasady istnieje uzasadnione podejrzenie, że znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. To są zmiany zmierzające do nadania szerszych uprawnień funkcjonariuszom SOK.

W tej samej ustawie oraz niektórych innych ustawach... zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych poprzez zamianę zasady przeznaczenia środków pochodzących z grzywnien z tytułu naruszeń zakazów dotyczących zachowania na przejeździe kolejowo-drogowym za objeżdżanie zapór lub półzapór, wjeżdżanie na przejazd, gdy opuszczenie zapór lub półzapór zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone; wejście lub wjazd na przejazd kolejowy z sygnalizacją lub innym urządzeniem nadającym sygnały przy sygnale czerwonym, czerwonym migającym lub dwóch naprzemian migających sygnałach czerwonych; wjeżdżanie na przejazd kolejowy, jeżeli po drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy. Powiem też z mojego doświadczenia, że ten ostatni tiret: „wjeżdżanie na przejazd kolejowy, jeżeli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy”, jest ostatnio coraz większym problemem z uwagi na zwiększenie zasadniczo ruchu drogowego, a moim zdaniem czasami też nieprawidłowej organizacji ruchu w rejonie takiego przejazdu. Powyższe wykroczenia wynikają z art. 97a ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń.

Jest jeszcze jeden projekt zmiany w tej samej ustawie lub niektórych innych ustawach, zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Jak państwo wiecie, Inspekcja Transportu Drogowego miałaby przekazywać środki na rzecz funduszu kolejowego z przeznaczeniem na finansowanie lub współfinansowanie zadań ITD związanych z instalacją stacjonarnych urządzeń rejestrujących. To to, co mówiłem o działaniach CANARD i najbardziej skutecznych metodach zapobiegania tego typu zdarzeniom. Może to nie wisi tutaj na slajdzie, ale powiem, że na jednym z przejazdów w rejonie Warszawy, na którym taki system funkcjonuje, mieliśmy bardzo dużo incydentów kolejowych, wyłamanych drągów rogatkowych i przejazdów przed pociągami po zainstalowaniu systemu CANARD. Może nie w pierwszym okresie, ale, tak jak mówiłem, w okresie półtora, dwóch lat obserwujemy systematyczny spadek naruszeń przepisów prawa o ruchu drogowym na tego typu przejazdach.

Bardzo oczekiwane byłoby przygotowanie propozycji zmian legislacyjnych dotyczących objęcia systemem Red Light również przejazdów kolejowo-drogowych kat. D w zakresie kontroli wykroczeń polegających na zignorowaniu przez kierowcę znaku B-20 STOP. W obecnych regulacjach prawnych przedstawiciele CANARD mogą nałożyć grzywnę tylko na przejazdach i w ogóle za naruszenie przepisów wynikających... z pominięciem światła czerwonego czy odpowiednio na przejeździe kolejowym czerwonego migającego, natomiast warto rozważyć rozszerzenie tego również na pominięcie znaku B-20 STOP na przejazdach kat. D.

Jakie byłyby oczekiwania, które są związane z pracami nad projektami tych ustaw? To możliwość skuteczniejszego egzekwowania przestrzegania przepisów przez Straż Ochrony Kolei, żeby funkcjonariusze SOK mieli dzisiaj szersze uprawnienia niż funkcjonariusze Policji, bowiem niestety funkcjonariusze SOK mają trochę ograniczone możliwości nakładania mandatów karnych za wykroczenia na przejazdach kolejowo-drogowych. To także poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego przez zwiększenie liczby stacjonarnych urządzeń rejestrujących, co bezpośrednio spowoduje zmniejszenie liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego

w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych mogących stanowić potencjalną przyczynę wypadków. O tym też częściowo mówiłem, ale wprowadzenie stosownym rozporządzeniem do przepisów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego nowego wskaźnika PNP...

Na razie odbywać się to będzie na etapie pilotażu z możliwością zastosowania tego albo w urządzeniach jednego z rozwiązań firmy Kyosan w Ołtarzewie pod Warszawą, albo w postaci pilotażu, który, jak myślę, uda nam się uruchomić z KZA Lublin na podstawie naszego ostatniego dialogu technicznego. Tak jak mówiłem, jestem dobrej myśli, że w miesiącach jesiennych taki wskaźnik i taka strefa bezpieczeństwa na przejeździe w Ołtarzewie zostanie zamontowana. Tak to mniej więcej będzie wyglądać. Stany, które są – od stanu pierwszego, drugiego, trzeciego i czwartego – są wymyślone tak, żeby były SIL-owe, czyli bezpieczne, stany dla maszynisty, nawet przy nieprawidłowo działającym urządzeniu. Będzie ono ustawione w takiej odległości, że będzie możliwość wyhamowania pociągów, jak i zebrania informacji z przejazdu. Jeżeli będzie potrzeba, bo będzie na przykład tor w łuku, to urządzenia te można również odpowiednio zagęszczać podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo-drogowego.

Na zakończenie mojej wypowiedzi powiem jeszcze taką informację. Proszę państwa, codziennie dochodzi do naruszeń wielu przepisów na wielu przejazdach kolejowo-drogowych. Analizujemy każdą sytuację. Nagrania z kamer przekazujemy do organów ścigania w postaci Policji. Monitorujemy też przejazdy chociażby w zakresie liczby wylamanych przez kierowców drągów rogatkowych. W większości następny kierowca, który przyjeżdża na przejazd, mówi, że ten przejazd czy te urządzenia źle działają, natomiast pierwotnym efektem tego nieotwarcia się rogatki lub pozostawania w stanie zamkniętym jest jej uszkodzenie przez wcześniej przejeżdżający pojazd samochodowy. To jest dzisiaj największym problemem spośród usterek, które pojawiają się na przejazdach kolejowo-drogowych. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze ktoś, panie ministrze? Czy chciał pan coś jeszcze dodać?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, mamy jeszcze jedną prezentację, prezentację pana dyrektora Kamila Wilde z Urzędu Transportu Kolejowego. To spojrzenie od strony bezpieczeństwa na przejazdach ze strony UTK. Ona będzie krótsza od tej prezentacji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dzisiaj jeszcze 5 godzin, tak że spokojnie. Ja dopiero zaczynam. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

To oddalibyśmy głos panu dyrektorowi Wilde.

Poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jeżeli mogę, panie przewodniczący, powiem tylko, że ten temat jest po części z inspiracji UTK, więc myślę, że to jest dobry moment, żeby państwo podzielili się swoją wiedzą. Bardzo serdecznie dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie, szanowni państwo, otrzymaliśmy już potężną dawkę wiedzy odnośnie do przejazdów kolejowo-drogowych ze strony pana ministra oraz pana dyrektora Kiełczyńskiego z Polskich Linii Kolejowych, ale pozwolicie państwo, że jako wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, organu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo, też o tym temacie powiem. Powiemy nie tylko odnośnie do PLK, tylko powiemy przede wszystkim odnośnie do wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury, bo PLK nie jest jedynym zarządcą, chociaż oczywiście jest naszym największym, narodowym zarządcą. Na początku przedstawię kilka danych, informacji, chociaż obiecuję, że będzie o wiele szybciej, aniżeli pan dyrektor Włodzimierz przedstawiał państwu te wszystkie zestawienia i przekazywał informacje.

Szanowni państwo, chciałem, żebyście wiedzieli i zapamiętali, że kolej z całą pewnością jest najbezpieczniejszym środkiem transportu, jeżeli chodzi o ruch lądowy. To jest pierwsza podstawowa informacja. Oczywiście jednak są w tym systemie miejsca szczególnie niebezpieczne. Z całą pewnością należałoby do nich zaliczyć przejazdy kolejowo-drogowe.

Jeżeli chodzi o krótkie dane statystyczne, myślę, że ten jeden slajd będzie pokazywał, jak wygląda system kolejowy w Polsce. Szanowni państwo, jeżeli chodzi o liczbę wypadków i miernik bezpieczeństwa, liczba wypadków maleje, miernik bezpieczeństwa również maleje, co jest bardzo dobrą informacją. Miernik bezpieczeństwa, o czym wielokrotnie prezes Góra i ja państwu opowiadaliśmy, to jest liczba wypadków i poważnych wypadków mierzona do pracy eksploatacyjnej do 1 mln pociągokilometrów. Miernik wypadków to jest ta czerwona linia. W 2025 r. miernik wypadków wynosił 1,59, czyli troszkę ponad półtora wypadku na 1 mln pociągokilometrów. Mogę tylko powiedzieć, że w 2009 r. ten miernik wynosił ponad 4. Od 2020 r. miernik wynosi poniżej 2, a w 2025 r. jest rekordowy wynik: 1,59.

Troszkę powtórzę, ale szybciej, aniżeli mówił o tym pan minister Piotr Malepszak, jak wygląda to w układzie wypadków w systemie oraz poza systemem. To jest część po prawej stronie. Wskaźnik po prawej stronie dotyczy całej sieci kolejowej, dotyczy wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury. Proszę zwrócić uwagę, że czerwony kolor po lewej stronie, czyli wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych, znajduje się na pierwszym miejscu. To jest 38% wszystkich zdarzeń na naszej sieci kolejowej. To wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych. Na drugim miejscu są wypadki z udziałem osób przechodzących przez tory, które po prostu weszły w sposób nieuprawniony na teren obszaru kolejowego. To jest 37%. Trzecia kategoria, czyli wypadki w ramach systemu kolejowego, to 24%. To jest to, za co bezpośrednio ponosi odpowiedzialność system kolejowy.

Czerwony i pomarańczowy kolor – tak to nazwijmy – to mniej więcej 2/3 zdarzeń, a nawet więcej, może nawet 3/4. To jest tam, gdzie kolej jest tylko na styku z innymi: albo z inną infrastrukturą, albo z innym systemem transportowym, albo z osobami postronnymi, gdzie nie ma aż takiej możliwości wpływania. Oczywiście największą możliwość ma tam, gdzie mamy kolor niebieski, czyli w ramach systemu kolejowego. Takich zdarzeń było 118. Szanowni państwo, jeżeli chodzi o przejazdy kolejowo-drogowe, to jest też informacja o tym, które przejazdy kolejowo-drogowe są najbardziej niebezpieczne.

Skracając całą moją wypowiedź, należy zwrócić szczególną uwagę na przejazdy kolejowo-drogowe kat. C oraz przejazdy kolejowo-drogowe kat. D. Przede wszystkim zwróciłbym uwagę na kat. D, ale również na kat. C. Jeżeli chodzi o kat. A, B, czyli A z dróznikiem, B... prawdopodobnie najczęściej będziecie państwo widzieli z automatu, gdzie mamy rogatki, monitoring oraz pulsujące czerwone światło. Na przejazdach kat. C mamy pulsujące. Na przejazdach kat. D mamy tylko znak św. Andrzeja oraz – w zależności od ruchu – znak B-20 STOP... warunków miejscowych, tak. Kategoria E to labirynty. Moglibyśmy dodać do tego przejazdy kat. F, ale to jest z prywatnymi. O tym na razie nie będę mówił. Szczególną uwagę zwracamy na kat. D oraz C z tego względu, że miernik bezwzględnie pokazuje, że liczba wypadków w stosunku do przejazdów kolejowo-drogowych jest zdecydowanie największa w tych dwóch kategoriach.

Jeżeli chodzi o działania prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zacznę od działań twardej, czyli od kontroli. W 2025 r. prezes UTK przeprowadził 82 kontrole dotyczące przejazdów kolejowo-drogowych, z czego blisko połowę stanowiły przejazdy kolejowo-drogowe kat. D. Skontrolowano 237 przejazdów, wykazano 640 różnych nieprawidłowości, 16 decyzji administracyjnych zostało nałożonych na różnych zarządców infrastruktury, w tym 11 ograniczających ruch.

Jakie były nieprawidłowości? Największe były odnośnie do utrzymania infrastruktury, blisko 40%. Dotyczy to na przykład wygrodzeń na przejazdach kolejowo-drogowych, niewłaściwego stanu nawierzchni, nieprawidłowo ułożonych płyt przejazdowych. Blisko 30% – 28% – to kwestie oznakowania i sygnalizacji, czyli na przykład bardzo często pojawiający się brak skutecznej współpracy z zarządcą drogi w zakresie oznakowania, skorodowane znaki, niezgodne z metryką usytuowanie wskaźników, również kwestie dokumentacyjne, zła metryka, niewłaściwa kwalifikacja przejazdów kolejowo-drogowych czy brak realizacji zaleceń pokontrolnych lub rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Szanowni państwo, teraz chciałbym, żebyście zwrócili uwagę, bo puszcze dwa filmiki. One będą bardzo krótkie. Dotyczą oczywiście przejazdów kolejowo-drogowych kat. D. Dotyczą jednej linii kolejowej. Akurat tutaj będzie linia kolejowa nr 27, tj. między Płońskiem a Raciążem. Dotyczą jednego przewoźnika kolejowego, Kolei Mazowieckich... żebyście zobaczyli, jak

to wygląda z kat. D. Teraz poprosiłbym służby o uruchomienie, ponieważ pilotem tego nie zrobię, trzeba będzie myszką, najpierw jeden, a później drugi. One są krótkie, jeden to 35 sekund, drugi nawet jeszcze...

Szanowni państwo, ten po lewej wydarzył się 2 lipca 2026 r., ten po prawej 1 lipca 2026 r. To ta sama linia kolejowa. Mogę państwu jeszcze powiedzieć, że to praktycznie ten sam przejazd kolejowo-drogowy kat. D. Prędkość rozkładowa na przejeździe kolejowo-drogowym to 120 km/h. Od razu dodam, że wcześniej byliśmy na kontroli na tym przejeździe kolejowo-drogowym. Z tym przejazdem było wszystko w porządku. Na przedmiotowym przejeździe oznakowanie było prawidłowe, widoczność czoła pociągu była zachowana, zabudowane zostały dodatkowo lustra poprawiające widoczność od strony kąta ostrego. Tak to wygląda, jak drogowcy się zachowują i nie reagują na znak. Teraz prosiłbym o drugi film. Szanowni państwo, to jest ten sam przejazd kolejowo-drogowy, na jednej linii kolejowej. To linia nr 27. Wydarzyło się to bardzo niedawno, jeden 2 lipca, drugi 1 lipca.

Szanowni państwo, 1 stycznia 2022 r. – też dzięki państwa tutaj pracy – został znowelizowany Kodeks wykroczeń. Wprowadzono wtedy nowe rodzaje wykroczeń dotyczących przejazdów kolejowo-drogowych, związane przede wszystkim z podwyższeniem kary. Od 1 stycznia 2022 r. objeżdżanie opuszczonych zapór lub półzapór kolejowych, wjazd lub wejście na przejazdy, jeśli opuszczanie zapór lub półzapór zostało rozpoczęte bądź ich podnoszenie nie zakończyło się, wjeżdżanie bądź wchodzenie na tory w sytuacji, gdy nie ma możliwości opuszczenia przejazdu, wjazd lub wejście na przejazd przy sygnale tego zabraniającym, czerwonym stałym lub migającym grozi mandatem w wysokości od 2 do 5 tys. zł. W przypadku ponownego popełnienia tego samego wykroczenia w przeciągu dwóch lat minimalna stawka wzrasta dwukrotnie. Grzywna nakładana sądownie może sięgnąć nawet 30 tys. zł. Dodatkowo od września 2022 r. zaostreniu uległo także przyznawanie punktów karnych za wspomniane właśnie wykroczenia.

Pomimo tego, że kara za te wykroczenia bardzo mocno wzrosła, okazuje się, że nie pomogło to do samego końca. Chyba przede wszystkim zawodzi tutaj kwestia dotycząca nieuchronności kary. Dlatego też w 2021 r. prezes Urzędu Transportu Kolejowego stworzył pewien projekt odnośnie do strategii innowacyjnych systemów zabezpieczeń przejazdów kolejowo-drogowych kat. D. Było to nie tylko w tej Komisji, ale również w innych komisjach, na przykład komisji dotyczącej innowacji. To pomysł związany z technologią, bardzo podobny do Red Light, o czym mówił pan dyrektor Kielczyński, natomiast tańszy aniżeli Red Light. To mianowicie innowacyjny monitoring na przejazdach kolejowo-drogowych, gdzie mamy do czynienia z automatyczną detekcją wjazdu za znak STOP, identyfikację tablic i z automatu przekazanie takiej informacji do właściwych służb. Najlepiej, żeby to było GITD, skoro ma już system CANARD. Taki projekt strategii został przekazany do resortu.

Wiem, że co do zasady mamy wspólną nić porozumienia, natomiast na pewno będzie to wymagało dwóch rzeczy, przede wszystkim zmian legislacyjnych. Po części mówił o tym dyrektor Kielczyński. To mianowicie kwestia dotycząca tego, że GITD na dzień dzisiejszy nie posiada uprawnień do karania na przejazdach kat. D, ponieważ prawo pozwala im działać wyłącznie na przejazdach z sygnalizacją świetlną. Przypomnę, że na przejazdach kat. D, czyli najbardziej niebezpiecznych, nie mamy sygnalizacji świetlnej, mamy tylko znak STOP. Te kwestie należałoby zmienić przede wszystkim w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawie o drogach publicznych. Jesteśmy przekonani, że to wprowadziłoby nieuchronność kary, nie tylko wysokość, ale przede wszystkim nieuchronność. Wierzimy i wiemy, że na pewno polepszyłoby to kwestie dotyczące bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Szanowni państwo, jak brak wprowadzenia tej legislacji oddziałuje na kierowcę? Szanowni państwo, to są dane jednego z producentów tych innowacyjnych urządzeń. To urządzenie zostało zamontowane na sieci kolejowej, akurat w Imielinie na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D. Chciałem tylko, żebyście państwo zwrócili uwagę na czerwony kolor. Czerwony kolor to brak zatrzymania. Tak jak mówił dyrektor Kielczyński, jak kierowcy dowiedzieli się, że mamy jakiś efekt nowości, że na przejeździe kolejowo-drogowym został zbudowany fotoradar, na początku zachowanie kierowców zdecydowanie się polepszyło. Jeżeli natomiast nie ma sankcji, nic nie przychodzi, jeżeli nikt nie wiedział do samego końca, że to jest po prostu test i jak to działa, kierowcy drastycznie wrócili do stanu poprzedniego, całkowicie ignorując znak STOP. Kiedy jeszcze nie wiedzieli – mają to państwo po lewej stronie – 43% i tak zachowało się w sposób niewłaściwy, nie zatrzymało się przed znakiem STOP na przejeździe kolejowo-drogowym,

ale kiedy dowiedzieli się, że nic im nie grozi, to już nie było 40%, tylko 80%. Tak zachowują się nasi użytkownicy dróg.

Szanowni państwo, mówiłem o działaniach twardych, ale uzupełnieniem działań twardych z całą pewnością są też działania miękkie prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Z całą pewnością można byłoby tutaj wskazać współpracę właśnie z GITD. Na przykład tworzymy z Policją wspólny poradnik dla kierowców, gdzie wskazujemy miejsca niebezpieczne. Prosimy o zwiększenie liczby patroli w wybranych miejscach na przejazdach kolejowo-drogowych. Z Ministerstwem Edukacji Narodowej prosimy o podnoszenie świadomości w podstawie programowej szkół, żeby była – chociażby na godzinie wychowawczej – kwestia dotycząca bezpieczeństwa na obszarach kolejowych.

Współpracujemy z różnymi firmami, jak na przykład AutoMapa, Janosik, Geoportal. Kiedy kierowca zbliża się do przejazdu kolejowo-drogowego, jest w tych aplikacjach informowany w różny sposób: czy to dźwiękowy, czy to inny, świetlny. Mamy mocną współpracę pod nadzorem Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego odnośnie do planowania przestrzennego nowych inwestycji i z autoryzowanymi zarządcami infrastruktury. Dyrektor Kiełczyński mówił o żółtej naklejce z numerem 112 na przejazdach kolejowo-drogowych, ale oczywiście na sieci PLK pod nadzorem prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wszyscy pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury również dołączyli do tego programu. Nieważne, czy to będzie PLK, czy inny autoryzowany zarządca infrastruktury kolejowej, wszystkie przejazdy zostały oznakowane żółtą naklejką i podpisane pod system 112, przy dobrej współpracy z MSWiA.

Prezes UTK powołuje również zespół ds. monitorowania bezpieczeństwa dotyczący właśnie tematyki przejazdów kolejowo-drogowych. Jest autorem kampanii „Kolejowe ABC”. „Kolejowe ABC” to nauka – od małego człowieka – zachowywania się nie tylko na przejazdach kolejowo-drogowych, a na całym obszarze kolejowym. Uczymy, jak się zachowywać, w przedszkolach, w szkołach podstawowych, ale program ten coraz mocniej się rozszerza, ponieważ zaczynamy uczyć też w starszych klasach, w wyższych szkołach, jeżeli chodzi o szkoły średnie.

Stworzyliśmy również film dla kierowców – zachęcam do obejrzenia – przede wszystkim z myślą o WORD-ach. Biorąc jednak pod uwagę, że uznajemy, że w WORD-ach zdecydowanie za mało mówi się o przejazdach kolejowo-drogowych, w szkołach uczących jazdy akurat akcent na to zagadnienie jest za mały. Dla nich specjalnie stworzyliśmy film. Rozsyłaliśmy go do wszystkich WORD-ów. On jest na naszej stronie, uczy, jak prawidłowo zachowywać się na przejazdach kolejowo-drogowych.

Szanowni państwo, dziękuję za uwagę. Panie przewodniczący, oddaję głos.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję. Pierwszy zgłosił się pan poseł Krzysztof Habura. Następne zgłoszenia już przyjmuję.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, dla mnie to bardzo dobre dwie prezentacje, klarowne, przejrzyste, obrazujące stan bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych, ale też mówiące o tym, że wiele dzieje się i ma się dzieć w kierunku poprawy bezpieczeństwa. Są plany, które niewątpliwie to bezpieczeństwo poprawią.

Z prezentacji jasno wynikało, że im wyższa kategoria przejazdów, tym mniej wypadków. Oczywiście byłoby ich tym mniej i jest ich tym mniej, im mniej jest skrzyżowań, bądź też wtedy jest ich mniej, kiedy te skrzyżowania są przebudowywane na skrzyżowania dwupoziomowe. Programem wychodzącym naprzeciw poprawie bezpieczeństwa, który ujmuje likwidację skrzyżowań połączonych z przebudową skrzyżowań na dwupoziomowe, jest program, który jest realizowany przez PLK – razem zresztą z gestorami dróg – pt. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych, w tym ich przebudowa na dwupoziomowe”. Jest 860 mln zł w budżecie, dwa nabory, zakwalifikowano w sumie 46 skrzyżowań.

Muszę powiedzieć, że wśród nich są dwa na terenie miasta, w którym mieszkam. Myślę tutaj o Pabianicach. Oba wnioski zostały sklasyfikowane na trzecim miejscu. Jeden przejazd w pierwszym naborze, drugi w drugim naborze. Jest to o tyle ważne, że te skrzyżowania są od siebie w aż tak dużej odległości i na ogół zamykane są wszystkie jednocześnie. Dzielnica, która jest nieopodal, bardzo duża dzielnica, pozbawiona jest w tym momencie możliwości dojazdu karetki pogotowia czy Straży Pożarnej, stąd inwestycje te są tak ważne dla mieszkańców naszego miasta.

Pierwsza z tych inwestycji, z tego pierwszego naboru, jest w trakcie przygotowania, będzie realizowana wspólnie z generalną dyrekcją, a druga z będzie realizowana powiatem pabianickim.

Na bazie tego, co obserwuję przy realizacji tej pierwszej inwestycji, chciałbym tylko zwrócić uwagę na konieczność, bo to jest pilotażowy program, więc rozumiem, że może nie wszystkie procedury były do końca precyzyjnie zaplanowane. Z przebiegu przygotowania tej inwestycji nasuwa mi się wniosek o konieczności poprawy komunikacji między podmiotami, ale też być może uproszczenia pewnych procedur i szybkości ich realizacji, które wpłynęłyby na szybkość przygotowania tej inwestycji do realizacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo panu posłowi.

Pani poseł Paulina Matysiak, bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję. Bardzo się cieszę, że dzisiaj dyskutujemy na ten ważny temat, ważny z perspektywy pracowników kolei i ważny z perspektywy podróżnych. Do wypadków na tych przejazdach dochodzi bardzo często i w zasadzie co chwila słyszymy o jakimś bardzo niebezpiecznym zdarzeniu. Mam kilka uwag i kilka pytań.

Może w kontekście pierwszej wypowiedzi pana posła Habury warto podkreślić – patrzę na dane podstawowe Urzędu Transportu Kolejowego na koniec 2024 r. – że przejazdów kolejowo-drogowych kat. D było 4858. Chyba warto też sobie jasno powiedzieć, że wszystkich przejazdów nie przebudujemy. To jest rzecz oczywista. Oczywiście cieszy każda przebudowa, cieszy każda zmiana na przejazd, który jest bezkolizyjny, ale umówmy się, nie zrobimy tego w skali całego kraju. Warto po prostu znać te proporcje. Może warto byłoby, żeby jeszcze raz wybrzmiały dane o tym, jakie są plany, jeżeli chodzi o zamianę takich przejazdów na przejazdy bezkolizyjne, żebyśmy wiedzieli, jaka jest skala. O to poprosiłabym może pana ministra.

Druga rzecz. Była mowa o już przygotowanych propozycjach zmian przepisów w ustawach. Bardzo prosiłabym o informację, kiedy te rozwiązania wyjdą z rządu, kiedy te rozwiązania trafią do Sejmu, czy ministerstwo w ogóle zakłada, że w tej kadencji Sejmu jesteśmy w stanie poprawić, wprowadzić nowe przepisy do polskiego prawa.

Kolejna rzecz. Jeżeli chodzi o podział wypadków, wynotowałam sobie, że 37% wypadków to są osoby postronne na sieci. Chciałabym poruszyć temat związany z samobójstwami. Czy szeregujecie państwo te dane ze względu na to, że część tych wypadków to są osoby, które faktycznie korzystają, przecinają sieć kolejową, bo chcą po prostu przejść, przechodzą oczywiście w niedozwolonym miejscu i dochodzi do nieszczęśliwego wypadku? Czy macie wiedzę, jaka jest liczba celowych zdarzeń, kiedy ktoś po prostu rzuca się pod pociąg? Prosiłabym też o informację, o dane i o skalę tego typu sytuacji. Myślę, że pasażerowie, którzy regularnie podróżują pociągami, są w stanie nawet czasami takie sytuacje wyłapać. Pociągi oczywiście są opóźnione ze względu na czynności, które prowadzą odpowiednie służby, ale jak to wygląda, jeżeli patrzymy na statystykę?

Tu mam od razu drugie pytanie, bo to w ogóle nie zostało uwzględnione. Dzisiaj rozmawiamy typowo o przejazdach kolejowo-drogowych, ale jeżeli chcielibyśmy poprawić część statystyk, może trzeba byłoby zacząć jakąś kampanię edukacyjną, kampanię społeczną kierowaną także do tych osób, które są bardzo często w różnego rodzaju kryzysach, kryzysach zdrowia psychicznego. Czy Ministerstwo Infrastruktury myśli o takich rozwiązaniach, oczywiście współpracując także z innymi resortami? To jest, mam takie poczucie, temat tabu. O nim za dużo się nie mówi. On ma oczywiście bardzo duże przełożenie także na sytuację maszynistów, na to, czego oni doświadczają w swojej pracy. To są zdarzenia absolutnie tragiczne także z perspektywy pracowników. Tutaj mam pytanie. Czy ministerstwo ten temat zauważa i co w tym kierunku chciałoby zrobić?

Myślę, że tyle na ten moment. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję, pani poseł.

Pan poseł Bartłomiej Pejo, następnie będzie pani poseł Barbara Oliwiecka.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Szanowni państwo, chciałbym poruszyć temat konkretnych przypadków. Mianowicie wystosowałam interpelację i interwencję do PKP w kwestii niebezpieczeństwa na przejazdach, kiedy

dochodzi do poważnych wypadków w momencie, kiedy pojazd jest zakleszczony pomiędzy szlabanami. Dostałem z PKP odpowiedź na tę interwencję... Znaczą inaczej. W tej interwencji proponowałem konkretne rozwiązanie, bardzo proste i bardzo tanie w stosunku do tego, co państwo dzisiaj mówili o setkach milionów złotych idących w – słuszne, od razu powiem – inwestycje. Rozmawialiśmy o tych rozwiązaniach technologicznych w komisji cyfryzacji. To rozwiązanie bardzo proste: zamontowanie na szlabanach tabliczek informacyjnych o tym, że w przypadku zagrożenia należy wyłamać szlaban. To bardzo proste rozwiązanie. Gdybyśmy przeliczyli koszty, to jest rząd dosłownie 500 tys. zł.

Od państwa, od PKP otrzymuję informację: „Wprowadzenie proponowanego działania może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego, ponieważ może stanowić element, który zostanie odebrany przez kierowców jako zachęcający do podejmowania działań mających na celu wyłamywanie urządzeń rogatekowych również w sytuacji braku zagrożenia”. To jest naprawdę absurdalna odpowiedź. Chciałbym dzisiaj dowiedzieć się od państwa, dlaczego tak potraktowali państwo tego typu propozycję.

Nie muszę chyba państwa uświadamiać, ale niektórych jednak uświadomię. Otóż jeżeli w ogóle rozmawiamy o bezpieczeństwie podróżnych i bezpieczeństwie kierowców, to chyba wszyscy zdajemy sobie sprawę, że kierowca, który wjedzie i zostanie zakleszczony pomiędzy szlabanami, jest oczywiście w sytuacji stresowej. Po takich wypadkach jest udowodnione przez psychologów, przez psychiatrów, dlaczego tak się dzieje. Otóż jest w sytuacji stresowej, nie wie, co zrobić, często zostawia samochód na przejeździe, ucieka i dochodzi do tragicznego w skutkach wypadku, jeśli chodzi o życie i zdrowie Polaków, ale również jeśli chodzi o skutki ekonomiczne i finansowe dla budżetu państwa.

Jeden wypadek, chociażby w Nowej Suchej w listopadzie 2024 r., to 17 mln zł. To są skutki finansowe takiego wypadku, a podkreślam, tabliczki – zazwyczaj byłyby to cztery tabliczki na szlabanach – kosztowałyby, nie wiem, 40–50 zł razy 4 tys. z kawalkiem przejazdów. To jest rząd dosłownie kilkaset tysięcy złotych, który nie tylko w moim przekonaniu, ale również w przekonaniu ekspertów i psychologów rozwiązałby ten problem bez większego kosztu. Chciałbym więc dzisiaj usłyszeć odpowiedź, dlaczego nie chcecie państwo zastosować tak prostego rozwiązania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję, panie pośle.

Pani poseł Barbara Oliwiecka, następnie pan poseł Rafał Weber.

Poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie. Szanowni państwo, zacznę od tego, co tutaj wybrzmiało, że kolej jest najbezpieczniejszym drogowym środkiem transportu. Bardzo się cieszę, że o tym rozmawiamy...

Głos z sali:

Lądowym.

Poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Lądowym. Powiedziałam „drogowym”? Tak, lądowym. Bardzo się cieszę, że o tym rozmawiamy, bo to jest ważny temat, ale żebyśmy mieli też tę perspektywę...

Dokładnie rok temu, w lipcu robiłam posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego właśnie w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Padło tam bardzo dużo informacji i planów. Chciałam troszeczkę dopytać, bo dzisiaj zabrakło mi informacji odnośnie do działań prokuratury, działań dochodzeniowo-śledczych ze strony Policji. Wtedy dużo o tym rozmawialiśmy, dlatego że działania Policji, prokuratury mają bardzo duży wpływ na opóźnienia pociągów, na to, jak pasażerowie potem podchodzą do całego transportu kolejowego.

Pan minister Malepszak mówił dokładnie, jakie są koszty jednego takiego zdarzenia. Jeżeli państwo macie takie informacje, to proszę nam je dać. Czy badacie, monitorujecie, jak zmienia się czas interwencji prokuratury, czas tych działań? Wtedy podano średnią: 200–300 minut. To jest bardzo dużo. Pamiętam, że rozmawialiśmy o tym, żeby... To już Policja z kolei prowadzi statystyki, informacje na temat godziny zdarzenia, poinformowania prokuratury i przyjazdu prokuratury. Padł tam nawet pomysł pojazdów uprzywilejowanych dla prokuratury, żeby prokuratorzy mogli dostać się szybciej.

Pamiętam też informacje – chyba ze strony PLK – na temat konieczności szkoleń dla prokuratorów. Czy takie się odbyły? Pamiętam, jak pan dyrektor Kielczyński mówił o prokuratorze, który od drugiej strony prowadził czynności dochodzeniowe. Widać więc, że jest taka ogromna potrzeba.

Wątki z prokuratorami to były chyba najważniejsze wątki, natomiast rozmawialiśmy jeszcze o informacjach dla pasażerów. To też jest bardzo istotne, bo wiemy, że pociąg nie przyjedzie w ciągu 10–15 minut, a te informacje wciąż są nieaktualniane. Czy w tym zakresie są jakieś zmiany, żeby pasażerowie czekający na opóźniony pociąg mieli realne informacje? Generalnie jak wygląda wymiana informacji pomiędzy wszystkimi służbami: służbami kolejowymi, Policją i prokuraturą? Pamiętam, że był jeszcze postulat, żeby prokurator był od razu informowany w przypadku takiego zdarzenia, a nie dopiero wtedy, kiedy Policja przyjedzie na miejsce zdarzenia i uzna, że jest konieczność... prokuratora, żeby skrócić czas oczekiwania. To jest moje pierwsze pytanie.

Drugie pytanie dotyczy systemów Red Light. Pamiętam z tamtego posiedzenia Komisji, nawet sobie wynotowałam, że od kiedy w styczniu 2025 r. zamontowano pięć urządzeń, do końca czerwca odnotowano 4230 takich zdarzeń. Wiadomo, że odnotowane zdarzenia bez kary – jak widzieliśmy w statystykach – nie przynoszą oczekiwanego efektu, więc pytam o harmonogram zmian ustawowych. Jako Komisja jesteśmy oczywiście gotowi wyrzucić presję i przygotować nawet jakiś projekt komisyjny, jeżeli jest taka potrzeba, ale mam pytanie, czy systemy Red Light to są systemy mobilne, czy na stałe. Jeżeli są na stałe, to czy można pomyśleć, zastosować systemy mobilne, żeby chociaż dla edukacyjnych walorów po prostu je przenosić? Wydaje mi się, że są takie techniczne możliwości.

Trzecia rzecz to jest pytanie odnośnie do współpracy z WORD-ami. Tu ewidentnie kolej robi dużo, to widać na tych prezentacjach. Robi dużo, żeby poprawić to bezpieczeństwo, natomiast jest pytanie o to, jak usprawnić pracę z WORD-ami. Jakie tutaj macie państwo przełożenie? Ponownie mówię, że Komisja jest w stanie w jakiś sposób tu pomóc, bo przecież ewidentnie w większości wypadków to jest wina kierujących pojazdami.

Tak samo czy można rozszerzyć współpracę z takimi portalami jak Janosik – to już mamy – na przykład na Google Maps? To jest chyba najczęściej używany system nawigacyjny. Czy można rozszerzyć tę współpracę, żeby jednak były sygnały, że ktoś zbliża się do przejazdu, szczególnie typu D, nieoznakowanego?

Tu mam jedno pytanie. Być może coś źle zrozumiałam, ale rozumiem, że pan dyrektor Kielczyński mówił o tym, że trwają prace nad tym, żeby na przejazdach typu D wprowadzić system sygnalizacji czerwonej ciągłej, jeżeli dobrze zrozumiałam. Kat. C? No tak, bo na D nie ma. Przepraszam: kat. C. Pytanie jest takie. Czy to będzie wystarczające? Czy to nie wprowadzi jakiegoś zamieszania? Rozumiem, że pilotażowo to będzie na części, tak? Czy nie powinniśmy podejść do tego bardziej kompleksowo? Faktycznie, zgadzam się, że migające czerwone jest mylące, ale jest mylące dlatego, że kierowcy są niewystarczająco dobrze przeszkoleni.

Proszę też mi powiedzieć, bo kiedyś – pamiętam – maszyniści mówili, że dla nich ten ciągły czerwony, a nie migający, też może być mylący, szczególnie w sytuacjach trudnych pogodowo. Czy nie ma tutaj żadnej takiej kolizji? Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Rafał Weber, następnie pan prezes Adrian Furgalski.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, chciałem poruszyć dwa zagadnienia związane z informacją, która została nam udzielona.

Pierwszy temat to jednoznaczne wyniki związane z tym, że przejazdy drogowo-kolejowe kat. A i B to te najbezpieczniejsze. Tam, gdzie są fizyczne zapory, tam, gdzie są rogatki zamknięte przez dróżników czy automatycznie, jest najbezpieczniej i tych wypadków jest najmniej. Nie wiem, czy powinniśmy kłaść dużo większy nacisk na to, żeby jednak zamieniać przejazdy drogowo-kolejowe z kat. C na kat. B i z kat. D na kat. B. Wiem, że to oczywiście wymaga pewnego nakładu finansowego, ale moje pytanie jest z tym związane.

Czy są przeliczone jednostkowe koszty zamiany przejazdu drogowo-kolejowego na przykład kat. D na kat. B, czyli zainstalowania tam rogatek automatycznie opuszczanych przed przejazdem pociągu i oczywiście później po przejeździe pociągu automatycznie podnoszonych? Jaki to jest wydatek jednostkowy, jeżeli chcemy przeprowadzić taką punktową inwestycję, i jaki to jest wydatek bieżący, czyli ile spółka kolejowa musi w ciągu roku wydać środków finansowych,

aby taki przejazd drogowo-kolejowy utrzymać? Być może okaże się, że w przypadku inwestycji na liniach kolejowych liczonych w miliardach złotych – patrz: Rail Baltica albo Podłęże – Piekiełko, kilkanaście miliardów złotych – jednak bardziej opłaca się ponieść tego typu wydatek i zrobić to na lata, aniżeli później, no właśnie, tracić miliony złotych w sytuacjach, w których dochodzi do wypadków, do masowych opóźnień, do utraty życia przez kierowców czy zdrowia przez maszynistów, personel pociągów czy pasażerów.

Prosiłbym o taką informację. Nawet można ją podać na przykładzie innej inwestycji, na przykładzie inwestycji polegającej na modernizacji trójstyku kolejowego, czyli inwestycji realizowanej w województwie podkarpackim i świętokrzyskim. Koszt to ok. 1,2 mld zł. Pytanie, ile tam przejazdów kolejowych kat. D zostanie zmodernizowanych i będzie funkcjonować jako te z rogatek, na przykład kat. B.

Drugie pytanie jest o to, czego w prezentacji nie było. Jak wygląda statystyka związana ze zderzeniami pociągów i zwierzęmi? Jak ona kształtuje się w ostatnich latach? Wiadomo, że do takich zdarzeń nie dochodzi na przejazdach drogowo-kolejowych, głównie w lesie albo na polanach, na otwartych przestrzeniach, ale jak ten temat wygląda? Czy mamy z tym coraz większy problem, czy jednak nie? Ten współczynnik wypadkowości czy zdarzeń kolejowych jest z roku na rok coraz mniejszy.

I taka konkluzja, powracając właśnie do inwestycji, które są tutaj najskuteczniejszą metodą walki o bezpieczeństwo: skoro polskie państwo, rząd i samorządy mają ambicje, aby pociągów – i pociągów dalekobieżnych, i pociągów regionalnych – było coraz więcej, to trzeba zdawać sobie sprawę z tego, że do takich zdarzeń będzie jednak dochodziło. Co prawda, jeżeli porównamy 2025 r. do 2024 r., współczynnik wypadkowości spadł, ale nominalna liczba wypadków na przejazdach drogowo-kolejowych od kat. A poprzez kat. B, C, D i E w 2025 r. była większa. W 2025 r. w każdej z tych kategorii liczba wypadków była większa. Oczywiście współczynnik jest mniejszy, bo coraz więcej pociągokilometrów jest realizowanych przez przewoźników kolejowych, ale jeżeli pociągokilometrów ma być z roku na rok jeszcze więcej, to trzeba liczyć się z tym, że nominalna liczba takich niebezpiecznych zdarzeń będzie większa. Wracam do pytania o koszt punktowej inwestycji polegającej na zmianie kategorii przejazdu drogowo-kolejowego, na przykład z kat. D na kat. B albo z kat. C na kat. B. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Pan prezes Adrian Furgalski, następnie pani poseł Jolanta Niezgódzka.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, kilka rzeczy już tutaj było poruszanych, ale po kolei: likwidacja przejazdów w poziomie... Jak dojdzie do jakiegoś wypadku – oczywiście najczęściej, co już mówiliśmy, dochodzi tam, gdzie mamy kat. D czy C – kiedy mam prośbę o jakiś komentarz w mediach, to są pytania, czy nie należałoby wszędzie zlikwidować tych przejazdów i zbudować tuneli, wiaduktów. Mówię: „Sorry, nie za bardzo stać nas na 4400 przejazdów kat. D”, ale takie oczywiste oczywistości nie przez wszystkich są przyjmowane.

Tak, była tutaj informacja o dedykowanych programach, czyli o dwuetapowym czy złożonym z dwóch rozłożonych w czasie części programie PLK we współpracy z samorządem. To 46 miejsc. Mam natomiast pytanie. Oczywiście nie wybiegam do jakichś programów, które na przyszłość są pisane już pod nową perspektywę, bo na to na pewno jest za wcześnie, ale mieliśmy tutaj pokazane dane, ile do okresu 2026 r., który minął, mieliśmy likwidacji przejazdów, bo przy modernizacji były zastępowane chociażby wiaduktem, ile było podwyższonych kategorii. Czy realizując te programy, które są: „Krajowy program kolejowy” czy „Kolej plus”, macie państwo dzisiaj wiedzę, ile jeszcze przed nami takich miejsc, gdzie dojdzie do likwidacji, zastąpienia przejazdu bądź gdzie będzie podwyższenie kategorii?

Druga sprawa to są systemy Red Light. Jest ich tylko pięć. Zainstalowanych będzie tylko pięć. Jeżeli dobrze pamiętam, instalacja tych pięciu to nie są wielkie koszty: 2 mln zł. Mam pytanie. Słyszymy o nowym pomysle, żeby GITD mogło wystawiać mandaty także wtedy, kiedy mamy do czynienia ze znakiem, a nie z sygnalizacją świetlną. Czy jest mapa potrzeb, w ilu miejscach Red Lighty jeszcze by się przydały? Jakie byłyby to wtedy koszty?

Nie znalazłem – poprosiłem sztuczną inteligencję, też nie znalazła – danych za 2025 r., ile było naruszeń na Red Lightach. Chyba mówiła to pani poseł Oliwiecka. Dane są tylko do czerwca ubiegłego roku. Na posiedzeniu Komisji były prezentowane dane za 2024 r.

Było to 12,3 tys. naruszeń. Wiemy, jakie są problemy. Pytanie, czy to są zarejestrowane naruszenia, czy też tylko wystawione mandaty, bo za ubiegły rok jest informacja – i to właściwie w każdym roku się powtarza – że ubiegły rok to mniej więcej 1,3 mln zdjęć wykonanych w ramach systemu CANARD, a mandatów w okolicach wystawiono tylko trochę w okolicach połowy, 685 tys. W tym półroczu widać, że jest duży wzrost, o 28%, ale cały czas mamy problem z tym, żeby obrobić te wszystkie zdjęcia. W III kwartale tego roku było zapowiedziane, że te przepisy się pojawiają, żeby raz na zawsze zakończyć ścieżkę dotarcia z mandatem i potem ukrócenia zabawy w kotka i myszkę, którą stosują niektórzy kierowcy.

Trzecia rzecz. Jeśli dobrze pamiętam, o bezpieczeństwie na przejazdach rozmawialiśmy też w marcu tego roku. Były wtedy podawane różne pilotaże. Dyrektor Kielczyński mówił też o 2,5 tys. kamer, które są na przejazdach. Wtedy była informacja, jeżeli dobrze pamiętam, że jakieś dwie firmy przekazały taką wiedzę, że jest możliwe techniczne połączenie tego z systemem CANARD i że wymagania są spełnione. Teraz, jak rozumiem, CANARD mówi, że nie jest to możliwe. Pytanie, czy to dotyczy wszystkich 2,5 tys. kamer, czy jakiejś części.

Teraz kwestie pilotaży, o których była mowa, czyli aktywny znak STOP, zajętość przejazdu. Czy można byłoby uzyskać informację? To trwa itd., ale – oczywiście pod warunkiem pozytywnego efektu takiego pilotażu – kiedy moglibyśmy mieć to szerzej zastosowane na sieci kolejowej?

Czwarta rzecz, ostatnia – to też już tutaj było – to kwestia zwierząt. Ta kwestia była przy okazji Centralnej Magistrali Kolejowej: przyszły rok, grudzień, podwyższamy tam prędkość. Będzie to najwyższa prędkość. Póki co na sieci jest 250 km/h. Była informacja, że tam wygrodzenia nie będzie. Jak wiemy, autostrady, drogi ekspresowe grodzimy. Oczywiście mogą być zastosowane inne rozwiązania, ale jest pytanie o to, czy to jest coś, czego możemy się spodziewać w odniesieniu do tych już naprawdę szybkich linii, powyżej 300 km/h. Czy tamte wygrodzenia będziemy stosować częściowo albo w ogóle? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Pani poseł Jolanta Niezgodzka, a następnie pan Daniel Biernacik.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, chciałabym podziękować za środki, które pojawiły się na drugi nabór w ramach programu likwidacji kolizyjnych skrzyżowań, bo właśnie dzięki tym środkom będą możliwe do przeprowadzenia cztery inwestycje na Dolnym Śląsku. Chodzi o likwidację skrzyżowania drogowo-kolejowego we Wrocławiu przy ul. Strzegomskiej. Chodzi o Iławę, o Zmigród, o Skokową. To są takie inwestycje, na które mieszkańcy, samorządowcy czekali od wielu lat. Nie tylko z punktu widzenia płynnego ruchu, ale przede wszystkim z punktu widzenia bezpieczeństwa mieszkańców one są bardzo potrzebne. Za to dziękuję i mam nadzieję, że kolejne edycje programu będą miały finansowanie nie mniejsze, a tylko większe.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych, pan Daniel Biernacik.

Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Daniel Biernacik:

Dzień dobry, drodzy państwo. Dziękuję za głos, panie przewodniczący. Generalnie, przysłuchując się dyskusji, chyba wszyscy zgadzamy się z tym, że punkty stykowe między drogą a przejazdami kolejowymi są tymi krytycznymi z punktu widzenia bezpieczeństwa zarówno ruchu drogowego, jak i ruchu kolejowego, z czym osobiście jako maszyniści mierzymy się codziennie. Taka jest nasza praca, za to odpowiadamy i staramy się tych zdarzeń unikać, ale czasami się nie da, więc czynnie bierzemy w nich udział.

Zanim zacznę, bardzo dziękuję pani posłance Barbarze Oliwieckiej za to, że w skrócie ujęła w sumie najważniejsze rzeczy, o których chciałbym powiedzieć. Troszeczkę je rozwinę, natomiast zanim to powiem, chciałbym powiedzieć o tym, co robi Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce jako strona społeczna, aby w ramach swoich inicjatyw spróbować dotrzeć do osób, które w jakimś momencie swojego uczestnictwa w ruchu drogowym czy kolejowym mają styczność z sieciami kolejowymi, z miejscami niebezpiecznymi, gdzie w bardzo sporej części można stracić życie, zdrowie w przypadku, gdy w takich miejscach zachowuje się w sposób nieodpowiedzialny lub po prostu nie ma się pojęcia o tym, w jaki sposób można w tych miejscach się zachowywać.

Od 2025 r. na kanwie zdarzeń z 2024 r., w których zginęło trzech kolejarzy, Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce podjął decyzję o tym, aby uruchomić kampanię społeczno-informacyjną nie o tym, jak te zdarzenia wyglądają na przejazdach kolejowych z perspektywy uczestnika drogi czy statystyk kolejowych, ale przede wszystkim w jaki sposób pracownicy kolejowi, szczególnie maszyniści, ale też rodziny maszynistów, którzy zginęli na przejazdach kolejowych, radzą sobie z tymi zdarzeniami, jakie traumy przeżyli, jakie sytuacje po tych zdarzeniach ich spotykały, w jaki sposób radzili sobie z tymi zdarzeniami, w jaki sposób można byłoby im pomóc. Na tej kanwie powstało kilka materiałów filmowych – ale nie tylko, bo również plansz związanych ze statystykami tych zdarzeń – gdzie opowiadali o swoich historiach.

Patrząc na sam system kolejowy i na liczbę wypadków, możemy mówić o tym, że dużym zagrożeniem zawodowym dla nas jako maszynistów jest po prostu trauma wypadkowa, która albo objawia się natychmiast, albo może objawić się za jakiś czas. Są to pojęcia już zdefiniowane w psychologii. Już dzisiaj zbieramy żniwo, jeżeli chodzi o zawód maszynisty wśród naszych kolegów pracowników. Sam znam osobiście kilka osób, które z tego tytułu musiały zrezygnować z pracy i na dzień dzisiejszy już maszynistami nie są.

Oprócz tego, że są to maszyniści, trzeba wspomnieć również o drużynach konduktorskich, kierownikach pociągów, konduktorach, bo to są osoby, które z racji tego, jakie obowiązki wykonują na pociągu, są tymi osobami, które w te przysłowiowe tory muszą zejść, aby ocenić, czy osobie, która uległa zdarzeniu kolejowemu, która straciła życie lub zdrowie – mówię tutaj szczególnie o osobach, które przechodzą przez te przejścia, przejazdy w miejscach, w których przechodzić nie mogą – mogą pomóc, czy po prostu muszą dopełnić wszystkich czynności, formalności związanych z tym, aby w momencie, gdy przyjeżdża prokurator, gdy przyjeżdżają służby, udzielić jak najszerszych informacji oraz zaopiekować się pasażerami w pociągu.

Cieszy nas również fakt, że wielu pracowników kolejowych dzisiaj z własnej inicjatywy dokłada wszelkich starań, aby szeroko informować o tym, w jaki sposób na tych przejazdach kolejowo-drogowych można się zachowywać, w jaki sposób poprawnie to robić, czego nie robić. Są to i maszyniści, i konduktorzy. Nie chciałbym ich teraz wymieniać z imienia i nazwiska czy z nazw kanałów na facebookach czy w social mediach, ale robią naprawdę fajną pracę. Moim zdaniem ich zasięgi pozwolą na to, aby dotrzeć do szerszej publiczności, do szerszej publiki i może w jakiś sposób dołożyć się do tego, aby ten system stawał się bezpieczniejszy, raczej od strony merytorycznej, edukacyjnej niż od strony technicznej.

Wracając do tego, co powiedziała pani posłanka, jeżeli chodzi o konkluzje z posiedzeń komisji i podkomisji, bo odbywają się też podkomisje – czy to był ten rok, czy poprzedni – to mam wrażenie, że na wielu płaszczyznach, w wielu dyskusjach rozmawiamy dokładnie o tym samym. To znaczy mamy plany, mamy jakieś założenia, mamy pilotaże, coś chcemy sprawdzić, zastanawiamy się nad wyborem dostawców albo dostawców mamy już zlokalizowanych, tylko że zawsze coś stoi na przeszkodzie, aby te sprawy rozstrzygać legislacyjnie czy od strony technicznej, dlatego też – nawiązując do całych rozwiązań technologicznych – one są oczywiście bardzo słuszne. Pamiętam moje wystąpienie na konferencji organizowanej przez światowy związek kolei, dotyczącej właśnie sytuacji na przejazdach kolejowo-drogowych, w skrócie mogę powiedzieć: kolejowych. Miałem możliwość wypowiedzenia się tam z perspektywy maszynisty o tym, jak z naszej perspektywy wygląda sytuacja na przejazdach kolejowo-drogowych. Już wtedy słyszałem o wielu tych rozwiązaniach. To był 2023 r., ale wiemy o tych rozwiązaniach już od lat i generalnie te problemy mamy w bardzo precyzyjny sposób zidentyfikowane.

Może trochę zmienię konwencję, bo przypuszczam, że nie będę miał już możliwości odniesienia się do tego, co się tutaj pojawi, natomiast chciałbym zadać pytanie, bo, nie ukrywam, ogląda nas cała rzesza kolejarzy, maszynistów, drużyn konduktorskich i są to dla nich posiedzenia najbardziej ciekawe. Od nich też słyszymy, że z tych posiedzeń nic nie wynika. Chciałbym więc w ich imieniu, ale również naszej organizacji, zapytać państwa. Szczególnie zwracam się do przedstawicieli zarządcy infrastruktury, do pana ministra, ale też do wszystkich państwa, pań parlamentarzystek i panów parlamentarzystów.

Jeżeli spotkamy się w tym miejscu, w tym lub w innym, ale na posiedzeniu tej Komisji, które będzie dotyczyć właśnie przejazdów kolejowo-drogowych, ogólnie pojętego bezpieczeństwa na kolei, powiedzmy, za trzy, cztery miesiące czy za pół roku, to chciałbym wiedzieć, z czym przyjdziemy i o czym będziemy rozmawiać, czy będziemy kolejny raz rozmawiać o tym, że będzie jakiś pilotaż, że będziemy wdrażać jakieś rozwiązanie, że za jakiś czas będziemy rozmawiać o przepisach, o ustawach, o projektach ustaw czy rozporządzeń, czy przyjdziemy na tę Komisję

i powiemy sobie może w ten sposób: „Drodzy państwo, rozmawialiśmy rok temu o tym i o tym, dzisiaj wdrożyliśmy to i to, za trzy, cztery miesiące będziemy wdrażać to i to”. To są konkrety. To są rzeczy, które są oczekiwane przez pracowników kolei, są oczekiwane przez maszynistów, przez drużyny konduktorskie. Myślę, że najwyższy czas, by oprócz rozmów, pomysłów i rozwiązań, które wszyscy znamy od lat, faktycznie ustalić sobie jakieś deadline’y, jakieś ramy czasowe, w których te rozwiązania – czy to od strony legislacyjnej, czy to od strony technicznej – będziecie państwo sukcesywnie wdrażać.

Takie jest moje życzenie, takie jest życzenie całego środowiska kolejowego. Mam nadzieję... Zwracam się tutaj do państwa odpowiedzialności, bo ten problem jest świadomy, mają go państwo zidentyfikowanego i wszyscy zgadzamy się co do tego, że są to rzeczy, które są kluczowe dla transportu kolejowego, dla podnoszenia bezpieczeństwa i dla zaufania do systemu kolejowego, do tego, żeby te rozwiązania wdrażać. Naprawdę chciałbym usłyszeć konkrety i to, że, tak jak powiedziałem, za jakiś czas, za trzy, cztery miesiące spotkamy się w tym samym miejscu i porozmawiamy już o konkretnych rzeczach, które udało się zrealizować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, prosimy o te konkrety.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, zacznę od konkretów. Powiedziałem o tym też na początku mojej wypowiedzi, że konkretem jest zastosowanie rozwiązań na przejazdach, na których notujemy najwyższy wskaźnik, jeśli chodzi o ryzyko, czyli przejazdach kat. D, czyli stosowanie aktywnego znaku STOP. To już jest 85 lokalizacji w tym roku na terenie województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Biorąc pod uwagę koszt tego rozwiązania, szacujemy koszt znacznie niższy niż koszt standardowych zabezpieczeń związanych z kat. C i kat. B. Szacujemy, że w przyszłym roku – już przeznaczamy na to środki – będziemy masowo stosować to rozwiązanie dla przejazdów kat. D.

Nie ukrywam, w kat. D idziemy coraz bardziej w likwidację tych przejazdów. To są przejazdy, które chcemy kumulować. To są często przejazdy, które są położone od siebie co 300, 400 m na różnego rodzaju liniach, które dostosowujemy w programie rozwoju połączeń dalekobieżnych i połączeń regionalnych w ramach „Kolei lokalnych społeczności”. Po prostu najbardziej potrzebujemy sytuacji, w których przykładowo na odcinku 70 km jest 65 przejazdów albo średnio co kilometr albo nawet częściej jest przejazd kolejowy w terenach o różnym stopniu nasycenia, jeśli chodzi o zabudowę. Chcemy te przejazdy kumulować do przejazdów, które wtedy zabezpieczamy. Z trzech przejazdów kat. D robimy jeden przejazd kat. B.

Minister Weber pytał o koszty. Dzisiaj to jest średnio 2 mln zł dla przejazdu kat. B, ale często w terenach z dala od miast problemem nie jest koszt, a podłączenie zasilania tam, gdzie czasem trzeba kilka kilometrów ciągnąć kable, żeby zapewnić zasilanie do tego przejazdu. To znacząco podwyższa koszty tego typu rozwiązań. Dlatego na przejazdach, które są przejazdami kat. D – jest ich 4,4 tys., prawie 4,5 tys. – ale mają zapewnioną widoczność, będziemy stosować to rozwiązanie w postaci aktywnego znaku STOP. Na przejazdach kat. D, które powodują w systemie kolejowym ograniczenie prędkości dla pociągów, na 900 przejazdach z prawie 4,5 tys., gdzie mamy konieczność ograniczenia prędkości dla pociągów, będziemy musieli iść bardziej w kat. B, bo myślimy o tym, żeby kat. C już praktycznie nie stosować, bo – co zresztą pokazuje statystyka – widzimy, że rogatka, która opada, jest elementem znacznie bardziej dyscyplinującym niż tylko światło na kat. C.

Tych przejazdów mamy ok. 1,7 tys. i tam prowadzimy pilotaż ze stałym czerwonym światłem, ale nie zamierzamy już rozwijać kat. C, bo widzimy, że kat. B jednak zapewnia wyższe bezpieczeństwo, co ten miernik bezpieczeństwa wyraźnie pokazuje, chociaż podkreślam, że niektórzy polscy kierowcy potrafią prezentować wiele dziwnych zachowań na przejazdach i omijają te rogatki lub najczęściej wjeżdżają na załączonej już sygnalizacji i panikują, gdy rogatka zjazdowa już się zamknie. Wtedy utykają na przejeździe. Koszt to jest jedno. Koszty te nadal będziemy musieli ponosić. KPO było teraz bardzo mocnym zasilaczem, jeśli chodzi o przejazdy, bo na wielu przejazdach starszego typu wymieniliśmy urządzenia 20-, 30-letnie na urządzenia nowe.

Jeśli chodzi o kwestię naklejki „wyłam szlaban”, uważam, że to jest bardzo dobra inicjatywa. Z takim rozwiązaniem spotkałem się we Francji. Są takie naklejki. Tam jest tych przejazdów kolejowo-drogowych mniej, a pomimo tego też zdarzają się wypadki tragiczne i takie

naklejki są stosowane. Powiedziałbym, że mocno zaadresuję ten temat do zarządcy, żeby mając żółtą naklejkę „zadzwoń, bo utknąłeś”, spróbować jednak zrobić naklejkę odblaskową „wyłam szlaban”. Prowadziliśmy nawet kampanie z wykorzystaniem osób znanych w świecie bezpieczeństwa ruchu drogowego, które prezentowały wprost, jak wygląda wyłamywanie szlabanu, roгатki w sytuacji, gdy ktoś utknie. W nowoczesnych rozwiązaniach trzeba użyć niewielkiej siły, żeby to wyłamać, a w takim przejeździe, który jest wyposażony i informuje maszynistę, co dzieje się na przejeździe, pociąg automatycznie ogranicza prędkość do 20 km/h. Uważam więc, że jest to temat warty zastosowania, bo inni już to zrobili i wcale nie byłoby to rozwiązanie nowe.

Co jeszcze, jeśli chodzi o konkrety? Kontynuujemy temat bezkolizyjnych przejazdów. To są 44 przejazdy zamienione w ostatnich trzech latach na bezkolizyjne, ale to jest dłuższy program. On jest związany z punktowymi działaniami, też z działaniami związanymi z modernizacją linii kolejowych. Jest likwidacja i podwyższenie kategorii średnio na poziomie od 80 do 100 przejazdów rocznie, ale w ostatnich latach udało nam się też likwidować rocznie od 150 do 200 przejazdów kat. D, szczególnie na liniach o małym ruchu drogowym.

Jeśli chodzi o kwestię CMK, tutaj są dwa rodzaje działań: częściowe wygrodenienie i odstraszacze, jeśli chodzi o zwierzęta. Przy prędkościach, które planujemy na całkowicie nowych liniach kolejowych, planujemy ich całkowite grodenienie. W Europie generalnie linie kolejowe do ruchu z prędkością powyżej 200 km/h grodzi się całkowicie. Tylko Niemcy nie grodzą. Od czasu do czasu zdarzają się u nich sytuacje, w których brak grodenienia powoduje wypadki nawet na liniach przeznaczonych do ruchu szybkiego.

Były jeszcze kwestie dotyczące konkretów i tego, co w legislacji. Na stały komitet idziemy ze zmianami dotyczącymi uprawnień Straży Ochrony Kolei. To będą kwestie uprawnień dotyczących m.in. przejazdów kolejowo-drogowych i możliwości, jakie ma Policja, czyli karania za przewinienia w obszarze kolejowo-drogowym. Tak jak Policja wystawia mandat o wysokości 2 tys. zł, tak również SOK będzie miała takie uprawnienie.

Plus oczywiście kwestia Red Lightów. Tu w pełni się zgadzam. To jest bardzo skuteczny system i to musimy rozszerzać w pierwszej kolejności. CANARD trochę się przed tym broni, bo oni mówią, że mają za mało ludzi, żeby sprawdzać kolejne lokalizacje, które będą na początku masowo zasypywać ich zdjęciami z wykroczeń, bo jednak, co pokazało tych pięć Red Lightów, jest to system, na którym zarejestrowano bardzo dużo zdarzeń pomimo tego, że system łapał kierowcę od 3 sekundy już załączonej sygnalizacji na przejeździe, nie od pierwszej sekundy. Dawał taki bufor od 3 sekundy. Przypominam, że sygnalizacja na nowoczesnych urządzeniach świeci się najpierw przez 13 sekund i dopiero potem opadają roгатki. W starszych urządzeniach świeci się najpierw 8 sekund i dopiero po 8 sekundach opadają roгатki. Pomimo tego, że system łapał od 3 sekundy, w Red Lightcie tych zdarzeń było zarejestrowanych – Włodek, później uszczegółowisz – chyba na ponad 12 mln zł za wystawione mandaty.

Jeszcze w kwestiach dotyczących różnego rodzaju kampanii społecznych powiem, że jesteśmy aktywni szczególnie tam, gdzie pociągi wracają albo ruch mocno się intensyfikuje po jakichś działaniach modernizacyjnych. Ostatni tego typu przykład to trasa z Ostrołki do Łomży. Za chwilę będą to kolejne trasy, gdzie ruch bardzo znacząco wzrośnie w związku z modernizacją tras i co za tym idzie, z dużym zwiększeniem liczby pociągów.

Poruszone były jeszcze dodatkowe kwestie. Tematy działań prokuratury i informacji dla pasażerów oddaje dyrektorowi Kielczyńskiemu, bo praktycznie co kwartał spotykamy się z MSWiA. Widzimy już dużą poprawę, jeśli chodzi o szybkość działania prokuratury, Policji na różnego rodzaju zdarzeniach. Policjanci nie spisują już w pociągu podróжных, którzy są Bogu ducha winni w takich sytuacjach, bo najczęściej tylko maszynista widzi zdarzenie, które wydarzyło się na przejeździe kolejowo-drogowym. W innych przypadkach zdarzeń na peronach to też obsługa pociągu, drużyna konduktorska, ale najczęściej – a na przejazdach kolejowo-drogowych praktycznie w 100% – maszynista jest jedynym, który wie, co się wydarzyło, i jest jedynym, który może odpowiedzieć na zadane przez prokuraturę, prokuratora czy Policję pytania.

Pilotaż kat. C to jest temat światła czerwonego. Tak jak powiedzieliśmy, chcemy sprawdzić to światło czerwone stałe, które w naszym systemie na przejazdach do tej pory nie funkcjonowało, ale bardziej widzimy zasadność tego, że kat. C to już nie jest kategoria, którą powinniśmy stosować, dlatego – jak powiedziałem – statystyka pokazuje, że wygaszamy nowe przejazdy kat. C, czyli tylko z sygnalizacją, i idziemy w kat. B: sygnalizacja i roгатka czy półroгатka.

Panie przewodniczący, w kwestiach szczegółowych – jest trochę tematów do uszczegółowienia – oddałbym głos dyrektorowi Kielczyńskiemu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Proszę bardzo.

Dyrektor biura PKP PLK SA Włodzimierz Kiełczyński:

Proszę państwa, może zacznę od pytania pani poseł Matysiak odnośnie do czynów samobójczych i prób samobójczych. Jeżeli chodzi o statystykę i monitorowanie tych zagadnień, prowadzimy ją na co dzień na podstawie protokołów ustaleń końcowych, na podstawie nagrań z monitoringu bądź z pociągów, bądź z kamer zainstalowanych u nas na peronach, bądź na przejazdach kolejowo-drogowych, bowiem takie czyny nie tylko dotyczą osób potrąconych w różnych miejscach na infrastrukturze kolejowej, ale również zdarzają się na przejazdach kolejowo-drogowych. Mamy kilka takich sytuacji, że osoba przyjechała samochodem i po zatrzymaniu, po oczekiwaniu na nadjeżdżający pociąg ominęła zamknięte półrogatki albo podbiła te roгатki i celowo wjechała pod pociąg i zatrzymała się na środku przejazdu. Taką ewidencję i statystykę prowadzimy.

Nie wolno nam i sami jako zarządca infrastruktury nie kwalifikujemy takich czynów jako samobójstwa czy czyny samobójcze. Najpierw czekamy na ustalenia prokuratur. Jak prokurator w swoim śledztwie tak zakwalifikuje takie czyny, to dopiero następuje przekwalifikowanie czynu z kategorii B34, B31, B32 czy B33 albo B35 do kategorii samobójstwa. Jeżeli chodzi o skalę, to średniorocznie statystycznie jest to od 150 do 170 takich czynów i zdarzeń o tym charakterze.

Uczestniczymy również w wymianie doświadczeń z innymi europejskimi zarządcami infrastruktury. Chcemy – jesteśmy w przygotowaniu takiego programu – wykorzystać również nasze kamery i sztuczną inteligencję w zakresie monitorowania zachowań osób na terenie kolejowym, które będą chciały popełnić taki czyn. Takie programy w Europie Zachodniej są realizowane. Do tego się przymierzamy i analizujemy, czy naszym sprzętem z kamer, które posiadamy, z różnych monitoringów na peronach, na przejazdach można byłoby analizować zachowanie osób na terenie kolejowym również pod tym kątem. Jest to bardzo trudny temat, trudny w zakresie kwalifikowania i w zakresie stworzenia, ale jest to możliwe za pomocą sztucznych inteligencji. To mówiła pani poseł odnośnie do czynów samobójczych i prób samobójczych.

Kolejne pytania dotyczyły działania prokuratur. Pan minister prosił o uzupełnienie. Tak, proszę państwa, szkolenia z prokuratorami czy spotkania w zakresie warsztatów odbywają się regularnie. Odbyły się w Szczecinie, w Poznaniu, we Wrocławiu, w Krakowie, w Katowicach. Ostatnie szkolenie odbyło się w Białymstoku 27 lipca, tak że dwa dni temu.

Zostały przeprowadzone również w Prokuraturze Regionalnej w Warszawie. Odbyły się cztery takie szkolenia. Przeszkolono 195 prokuratorów. Efekt odczuwamy. Na terenie Warszawy czasami to nie jest już oczekiwanie ok. 4 godzin na przyjazd prokuratora. Średnio mieści się to w granicach 60–90 minut, plus czynności prokuratora, więc dzisiaj średnie opóźnienie wychodzi nam w długości 150 minut. Nie jest to natomiast czas, z którego jesteśmy zadowoleni. Będziemy dążyć – przynajmniej ja mam takie plany – do tego, żeby czas trwania takiego zdarzenia był zamknięty co najwyżej w godzinie.

Dla wielkich, dużych miast, dla aglomeracji, gdzie prokuratorzy mieli problem z dotarciem, bo nieczęsto umieli przełożyć kilometr linii kolejowej z daną ulicą, by jak najlepiej dotrzeć, we wspólnych działaniach z prokuratorami stworzyliśmy mapy, na których nie tylko naniezione są linie kolejowe, ale granice prokuratur i ulice oraz to, jak tam dojechać. Stworzyliśmy taki system telefoniczny, że Prokuratura Krajowa otrzymała telefony do naszej dyspozytury głównej. Jeżeli prokurator ma problem z dotarciem albo nie wie, jak dojechać, gdzie to się znajduje, to może skorzystać z takiego telefonu i wówczas kontaktujemy go z osobą, która zna infrastrukturę w danym miejscu i ułatwi mu dojazd. To też działa. W miesiącu otrzymujemy, nie wiem, praktycznie dwa, trzy telefony od państwa prokuratorów, żeby służyć pomocą odnośnie do tego, jak dojechać na miejsce.

Jesteśmy również w kontakcie z Prokuraturą Krajową. W najbliższym czasie ma być powołany zespół metodyczny, w którym będziemy mogli przygotować dla prokuratora poradnik postępowań w prowadzeniu kwestii związanych z wypadkami na terenie kolejowym. To poradnik metodyczny o tym, co zrobić, jak zrobić, żeby nie mierzyć na przykład pojazdu, jakim jest lokomotywa, bo ona jest doskonale odmierzona, nie trzeba tego mierzyć tak jak każdego innego pojazdu po zdarzeniach i można tu wiele rzeczy przyspieszyć. Taki zespół składający się z prokuratur, z przedstawicieli prokuratur regionalnych w najbliższym czasie ma powstać w Prokuraturze Krajowej.

Pewnie większość z państwa widziała zdarzenie w Warszawie, kiedy doszło do defektu samochodu na środku przejazdu i zapalenia w efekcie uderzenia przez jeden i drugi pociąg przewoźnika IC... lokomotyw.

Nawiązaliśmy również współpracę z Policją w zakresie przeszkolenia Policji i osób odpowiedzialnych za szkolenie w Policji z postępowania na zdarzeniach kolejowych właśnie na przejazdach kolejowo-drogowych. Pierwszy taki warsztat ze stołeczną Policją odbył się 16 lipca w Warszawie, gdzie oprócz teoretycznego i praktycznego omówienia tych tematów na jednej sekcji pokazaliśmy, jak praktycznie wyłamać drąg rogatkowy, jak to się robi. Pokazaliśmy, że to jest nic wielkiego. Pokazaliśmy też, że są tam pewne czujniki elektryczne, które pozwalają dyżurnemu zlokalizować sytuację w zakresie ewentualnej nagłej sytuacji wstrzymania ruchu.

Jest nakreślony plan stworzenia i przeprowadzenia takich szkoleń z funkcjonariuszami Policji w całym kraju, czyli w każdym województwie, żeby takie szkolenia z wszystkimi komendami wojewódzkimi i osobami odpowiedzialnymi za szkolenia w Policji zostały przeprowadzone w najbliższych 10 miesiącach.

Nie mówiliśmy o tym, bo mówiliśmy dzisiaj bardziej o działaniach technicznych, ale są również prowadzone działania miękkie, które wynikają z kampanii „Bezpieczny przejazd”. Prowadzimy również warsztaty z instruktorami nauki jazdy. W ramach kampanii „Bezpieczny przejazd” odbyło się ponad 80 warsztatów z instruktorami nauki jazdy, gdzie spotykamy się z instruktorami. Chciałem powiedzieć, że dotyczy to również WORD-ów i egzaminatorów WORD-ów. Takie spotkania z instruktorami w WORD-ach odbyły się ostatnio chociażby we Wrocławiu i w Gdańsku, gdzie rozmawiamy o tym, w jaki sposób szkolić kierowców, jakie błędy kierowcy najczęściej popełniają, ale też co zrobić, kiedy mój samochód odmówił posłuszeństwa i znajduje się na środku przejazdu, jak skorzystać z żółtej naklejki. W kraju odbyło się ponad 80 takich warsztatów. Zawsze staramy się wybierać takie miejsca na lokalizację warsztatów, gdzie albo wznawiamy ruch, albo jest większa liczba wypadków czy incydentów na tym terenie, aby te osoby doszkolić.

Jednym z naszych działań są również działania, które trochę wychodzą naprzeciw pytaniu pana posła odnośnie do tabliczek związanych z wyłamaniem rogatki, odnośnie do zmian, które postulujemy w departamencie drogowym w zakresie przygotowania pytań związanych z egzaminowaniem kierowców, żeby pytania, które dzisiaj są pytaniami statycznymi – czyli tego typu: gdzie nie można zaparkować – były pytaniami bardziej dynamicznymi: jak pokonać bezpiecznie przejazd kolejowo-drogowy; co zrobić, kiedy znalazłeś się pomiędzy rogatkami; jak skorzystać z żółtej naklejki. W tym kierunku rozszerzyliśmy działania związane z praktyczną nauką przyszłych kierowców zachowania się na przejazdach kolejowo-drogowych.

Pan Furgalski mówił o liście przejazdów, na których mogłyby być zastosowane Red Lighty. Tak, w ramach monitorowania mamy przygotowanych w zasadzie 300 przejazdów kat. B i C, na których mogłyby być zastosowane Red Lighty. Te przejazdy są przygotowane w oparciu o zagrożenia, które są zgłaszane przez maszynistów czy przez innych użytkowników drogi. Na przykład przed chwilą miałem informację od użytkownika drogi, który zgłosił, że gdzieś na linii helskiej kierowcy nie stosowali się do światła czerwonego na przejeździe. Mamy też przygotowanych 200 przejazdów kat. D. Jesteśmy na etapie przygotowania takich list. One są przygotowane, natomiast musimy mieć świadomość, że to jest pewna dynamika. Tak naprawdę listy te będą aktywne, kiedy zaczniemy to wdrażać, bowiem sytuacja na niektórych przejazdach się zmienia, zmienia się organizacja ruchu i te listy są stale uaktualniane.

Pan prezydent związku pytał, kiedy będą konkrety. Myślę, że jednym z konkretów, o których pan minister nie mówił, jest zastosowanie urządzenia, które będzie badało strefę niezajętości przejazdów. To już będzie październik, listopad, kiedy to urządzenie powinno zostać oddane do eksploatacji i zbierać pierwsze efekty i pierwsze doświadczenia z takimi urządzeniami w zakresie konkretnej sytuacji, tego, czy urządzenie to w polskich warunkach będzie zdawało egzamin, będzie poprawiało bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych.

Dlaczego monitoring w zakresie światła czerwonego migającego? Musimy tu być bardzo ostrożni, bowiem wybranie takiego przejazdu musi być poprzedzone badaniami, żeby maszynista nie był wprowadzony w błąd przez ewentualne światło czerwone, bo może to być na przykład sygnał końca pociągu na blokadzie wielostawnej. Do tego tematu podchodzimy więc bardzo ostrożnie i badamy – na przykład wybierając przejazdy, które są wybrane do pilotażu – właśnie pod tym kątem, żeby to światło nie wprowadzało w błąd maszynisty prowadzącego pociąg.

Myślę, że uzupełniając na to, co sobie tu ponotowałem, na państwa pytania chyba odpowiedziałem. Aha, jeszcze jedno. Pani poseł pytała, czy Red Lighty są stałe, czy mogą być przenośne. Z informacji, które mamy na dzień obecny, wynika niestety, że CANARD twierdzi, że mogą być tylko stałe. Muszą być ustawione w taki sposób, żeby jednoznacznie zidentyfikować kierowcę, jednoznacznie zidentyfikować pojazd.

Było też pytanie pana Furgalskiego w zakresie możliwości wykorzystania naszych kamer. Tak, takie dialogi techniczne odbyły się. Dwie firmy twierdziły, że są przygotowane na takie systemy. Niestety, po dialogu z CANARD otrzymaliśmy informację, że CANARD nie wyraża zgody na zainstalowanie tych kamer, ponieważ kamery związane z monitoringiem przejazdu są w troszeczkę innej odległości i obejmują przestrzeń inną, niż oczekuje tego system CANARD.

Myślę, że odpowiedziałem na większość tego, co sobie ponotowałem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Dziękuję bardzo.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Można, panie przewodniczący? Dosłownie jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Będziemy już przecież mieli pejówki na rogatkach.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Bardzo mi miło, ale chciałem dopytać à propos sugestii pana przewodniczącego związku maszynistów. Bardzo mnie cieszy ta deklaracja, panie ministrze. Chciałem zapytać, w jakiej perspektywie czasowej... jaki deadline możemy ustalić na montaż tychże naklejek, bo one niewątpliwie podniosą bezpieczeństwo. Myślę, że chyba wszyscy na tej sali mamy tego świadomość.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Żółta naklejka została wdrożona... Włodek, oddam tobie głos, bo odpowiadałeś w kwestii tej naklejki o tym, jakie argumenty były za, a przede co było przeciwne temu, że tego typu rozwiązania nie zastosowaliśmy. Nie pamiętam, żebym miał taką interpelację w tej kwestii.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Czy mogłabym dopytać o jedną rzecz w tej sprawie?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Już teraz czy po odpowiedzi?

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Tak, teraz.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Bardzo proszę, pani poseł Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Poprosiłabym o jedno wyjaśnienie, bo być może czegoś nie rozumiem. Mamy teraz te żółte naklejki, numer skrzyżowania, telefon. Przed chwilą mówili państwo, że w sytuacjach, kiedy samochód zatrzymuje się na przejeździe kolejowo-drogowym, jak pociąg jedzie szybko, jak nie ma możliwości, żeby cokolwiek z tym zrobić, nie ma czasu. Przepraszam, co ma zrobić kierowca? Ma wysiąść? Ma wyciągnąć telefon, dzwonić i powiedzieć, że tutaj coś się stało? Do licha, o co chodzi?

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

On ma wiedzieć, że bez żadnych konsekwencji może... *(wypowiedź poza mikrofonem)*

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Ale to dotyczy na przykład sytuacji, gdy pojazd utknie na przejeździe. Takie sytuacje zdarzają się nawet na liniach o niewielkim ruchu, gdzie pociąg jedzie kilka razy na dobę. Mieliśmy taką sytuację, kiedy samochód utknął na przejeździe w Błoniu, bo pękł wahacz, a to jest linia, gdzie jest 150 pociągów na dobę i pociąg nadjechał po kilku minutach. Naklejka żółta 112 to jest jedno

rozwiązanie. W takich sytuacjach, kiedy trzeba działać szybko – biorąc pod uwagę, że na głównych liniach większość przejazdów mamy wyposażonych w system, który informuje maszynistę o tym, że ta rogatka została wyłamana i pociąg ogranicza prędkość do 20 km/h – wiedza o tym, że wyłamanie rogatki spowoduje taką reakcję w systemie kolejowym, jest w mojej ocenie znacznie cenniejsza.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Powiem tylko jeszcze jedną rzecz. Rozumiem, drodzy państwo, tylko że jak dochodzi do takiego zdarzenia, że z jakichkolwiek powodów ktoś utyka na przejeździe, to on naprawdę nie wie, czy pociąg przyjedzie za minut cztery, czy będzie za następną godzinę. Właśnie dlatego musi być informacja, co zrobić, bo trzeba założyć, że będzie to właśnie w tym najgorszym scenariuszu, po prostu.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

W najgorszym scenariuszu wie o tym od razu, bo łączy się sygnalizacja, opadają rogatki i wie, że zbliża się pociąg, jeśli utyka na przejeździe kat. C, kat. B lub kat. A. Jeśli utknie na przejeździe kat. D, tym bez sygnalizacji, to faktycznie z systemu kolejowego nikt się o tym nie dowie. Wtedy najczęściej jest to żółta naklejka i wtedy najlepiej jest skorzystać z tej żółtej naklejki, bo tam są podane dane, które od razu identyfikują ten przejazd dla kogoś, kto w systemie kolejowym ten pociąg zatrzyma.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Wydaje mi się, panowie, że jednak zrobienie tego typu tabliczek, o których mówił pan poseł Pejo, bo one nie mogą być wyłącznie o szerokości naklejki... Ona musi być wyraźna, widoczna. Nie wiem, czy ma być czerwona, czy ma być niebieska. Ona musi być krzycząca do kierowcy, żebyś wiedział, co zrobić, kiedy rzeczywiście znajdzie się w potrzasku, bo tu jest potrzebna natychmiastowa reakcja. To jest automat i trzeba coś z tym zrobić.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, kwestię naklejki uzupełnilibyśmy jeszcze o wiedzę dyrektora Kieleczyńskiego, bo odpowiedź, która poszła do pana posła, pochodziła z Biura Bezpieczeństwa, jeśli chodzi o pomysł naklejki.

Dyrektor biura PKP PLK SA Włodzimierz Kieleczyński:

Tak, proszę państwa. Panie posle, to nie była pierwsza inicjatywa z tym związana. Sytuację zbadaliśmy bardzo dokładnie. Rzeczywiście, tak jak powiedział pan minister, we Francji w takich przypadkach są stosowane, natomiast w rozmowie z zarządcą francuskim nie zalecano nam tego, bowiem spotkano się z takim przeświadczeniem... Możesz łamać przepisy prawa o ruchu drogowym, wjechać na czerwonym świetle, w razie czego wyłamiesz rogatkę. Podobne zdanie mają psychologowie, z którymi na ten temat rozmawialiśmy. Jest to pewne przyzwolenie: jak ci się nie uda i wjedziesz na przejazd, to wyłam rogatkę.

Powiem jeszcze natomiast o działaniu żółtej naklejki, bo myślę, że to jest istota działania żółtej naklejki. Nie jest tak, że sobie dzwonię i ktoś sobie coś tam robi albo nie robi... jaki to długi czas. Wdrażając projekt żółtej naklejki, zakładaliśmy, że od momentu informacji o zagrożeniu na przejeździe do momentu, kiedy pociąg wjedzie na przejazd, nie powinno minąć więcej niż 3 do 5 minut. Żółta naklejka funkcjonuje od 2018 r. Było ponad 52 tys. zgłoszeń od różnych użytkowników przejazdu związanych z żółtą naklejką. Około 4 tys. zgłoszeń przez te osiem lat dotyczyło sytuacji, w których maszynista otrzymał informację – u nas jest tzw. rozkaz pisemny – o ograniczeniu prędkości do 20 km/h, a w ponad 1 tys. sytuacji ruch został całkowicie wstrzymany, kiedy wiedzieliśmy, że na przejeździe mogło już dojść do wypadku kolejowego.

Jak działa żółta naklejka i jakie są wyniki korzystania z żółtej naklejki? Po pierwsze, jest to produkt stworzony wspólnie z ministrem spraw wewnętrznych. Polega to na tym, że operatorowi numeru 112, jak jesteśmy na przejeździe, podajemy numer identyfikacyjny przejazdu – 9 cyfr – wpisując go do formatki, którą ma przygotowaną. Od razu uzyskuje się informację, na którym jest się przejeździe. Niezależnie od tego, gdzie się dodzwonimy, czy to będzie operator z Rzeszowa, czy ze Szczecina, czy z Poznania, od razu mamy informację, na którym przejeździe jesteśmy.

Oprócz informacji technicznych związanych z ratowaniem życia – Straż Pożarna, Policja, medycy – ma bezpośrednią łączność przede wszystkim z dyspozytorem prowadzenia ruchu.

Jest to tzw. czerwony telefon, tak to nazywam. Polega to na tym, że operator, wydzwaniając na numer czerwonego telefonu, w którym zawsze muszą być dwie osoby, w którym bezpośrednio przekazuje on informację do dyżurnego prowadzenia ruchu... Dyżurny ruchu może w zależności od sytuacji za pomocą głosu albo przycisku Radio-Stop wstrzymać i zatrzymać ruch pociągów. W praktyce wygląda to tak, że ok. 90 sekund od momentu rozpoczęcia rozmowy do wstrzymania ruchu, jeżeli ktoś chce współpracować z operatorem numeru 112, jest możliwość wstrzymania ruchu pociągu w tak krótkim czasie.

Pytanie pani poseł... Jeżeli pociąg jest już blisko, to nawet nie warto wsiadać do samochodu, żeby wylać rogatek, tylko po prostu trzeba uciekać z tego przejazdu, bo już nie ma na to czasu. Pamiętajmy, proszę państwa...

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Panie dyrektorze, z takiego samochodu nie trzeba wysiadać, tylko...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Trzeba wylać rogatek.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

...trzeba wylać, naprawdę...

Dyrektor biura PKP PLK SA Włodzimierz Kielczyński:

Wie pan... Oczywiście, panie pośle, różne są sytuacje. Czasami ten samochód znajduje się na środku przejazdu dlatego, że nie może kontynuować jazdy, bo coś się zepsuło. Sytuacje są naprawdę różne w zależności od sytuacji, czy jest to pora dzienna, nocna i kto w jakim jest stresie w zakresie możliwości skorzystania.

Jeszcze raz nawiązę do sytuacji, która miała miejsce w styczniu. Nas też zdziwiło, dlaczego ta informacja nie została przekazana za pomocą żółtej naklejki. Osoba, która była poproszona o podejście, o przekazanie numeru, po prostu odmówiła współpracy z operatorem numeru 112. Stąd pewnych rzeczy nie można robić na siłę, jeżeli ktoś pewnych rzeczy zrobić nie chce. Myślę, że na dzisiaj, jeżeli można powiedzieć, to temat żółtej naklejki...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Jeszcze obie panie i pan poseł Pejo. Najpierw panie, pani Oliwiecka.

Poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Tak, dziękuję. Chciałam tylko powiedzieć, że w tym aspekcie warto porozmawiać z WORD-ami podczas szkoleń na kierowców, dlatego że mamy dokładnie ten sam problem, kiedy auto utknie na autostradzie. Ostatnio byłam w takiej sytuacji. Potem rozmawiałam z wieloma osobami, które były zdziwione, że wyszłam z auta. Część osób po prostu siedzi w aucie, nie wie, co zrobić. Myślę, że to są aspekty, które muszą być poruszone. Myślę, że UTK czy PLK byłyby dobrą stroną, żeby zainicjować taką rozmowę, jeżeli chodzi o szkolenia kierowców w tym aspekcie, bo to jest bardzo powszechny problem, również w ruchu samochodowym, drogowym. Ludzie nie wiedzą, jak mają się zachować. Są szkolenia, natomiast...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Pani poseł Matysiak, bardzo proszę.

Poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Nie wiem, może gdzieś... To znaczy nie wiem, nie umiem ocenić, czy naklejki będą dobre, czy nie będą dobre, ale kierowcy muszą wiedzieć i wszyscy muszą wiedzieć, że mogą to zrobić, po prostu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Jak kierowcy nie będą wiedzieć, po co są te naklejki, to oczywiście to też niczego nie da, to normalne. Pani poseł, bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Dziękuję. Może pociągnę wątek, który poruszyła pani posłanka Oliwiecka. Przecież za chwilę, po wakacjach, będziemy zajmowali się zmianami w ustawach o kierujących pojazdami. Są zapowiedziane zmiany, jeżeli chodzi o to, jak ma wyglądać egzamin, jak mają wyglądać szkolenia. Być może trzeba to tam jasno dookreślić, żeby nie było wątpliwości, z jakimi umiejętnościami ma wyjść osoba, która takie uprawnienia zdobywa.

Po prostu nie rozumiem jednej rzeczy, o której wspominał pan Kiełczyński, a mianowicie tego argumentu z psychologii. Przecież właśnie o to chodzi. Chcemy, żeby ci kierowcy na przejazdach, gdzie opadły rogatki, a oni są w środku, stamtąd zniknęli i wyłamali te rogatki. Dlaczego więc, do licha, nie zrobić na przykład rozwiązania wspomnianego przez pana posła Pejo, czyli naklejek: jesteś tutaj, opadły rogatki, masz je wyłamać? To jest najprostsze rozwiązanie.

Przepraszam, czy naprawdę chcemy dyskutować o tym, jaki jest koszt wyłamania rogatki versus zderzenie pociągu z samochodem osobowym czy samochodem ciężarowym versus ofiary w ludziach versus koszt naprawy taboru, wyeliminowanie na przykład całego składu? Litości. To w ogóle, nijak się nie kalkuluje, jak do tego nie podejźmy. Jeżeli nie chcecie państwo tych naklejek, to poproszę poszukać lepszej argumentacji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Pan poseł Pejo.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Argumentacja, którą przytoczył pan dyrektor, zupełnie do mnie nie trafia. Tak samo można byłoby obalić potrzebę instalowania w komunikacji publicznej młotków do wybijania szyb właśnie w przypadku jakiegokolwiek zagrożenia. Przez analogię to w 100% taka sama sytuacja. Naprawdę nie wierzę w to, że ktoś celowo będzie chciał wyłamywać szlaban, bo nie ma co robić. Panie dyrektorze, jeżeli jest taka sytuacja, to ten kierowca wtedy nie myśli. To jest przecież udowodnione. Znaczący może myśli, ale nie w pełni. Jest w szoku i powinien wiedzieć, powinien mieć przed sobą – tak jak pan przewodniczący powiedział – jasną, wyraźną nawet nie naklejkę, bo mówiłem o tym i pisałem o tabliczkach, a nie naklejkach, żeby to było na jakimś fluorescencyjnym tle.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Tak, naklejka na tej listwie zginie.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Tak. Tych list nie może być też za dużo. To nie ma być kolejna lista, tylko zupełnie inny komunikat: „w razie niebezpieczeństwa wyłam szlaban”, tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze pan dyrektor chciał się do tego odnieść?

Dyrektor biura PKP PLK SA Włodzimierz Kiełczyński:

Tak, krótko, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Bardzo proszę, krótko.

Dyrektor biura PKP PLK SA Włodzimierz Kiełczyński:

Może do pierwszej informacji, o której mówiła pani poseł. Na spotkaniach, które dotyczą spotkań w WORD-ach z instruktorami nauki jazdy, cały proces zachowania się na przejeździe, łącznie ze skorzystaniem z żółtej naklejki, jest przerabiany. Na ten temat dyskutujemy i szkolimy. Bardzo cenna jest natomiast uwaga pani poseł Matysiak, która mówi o oczekiwaniach w stosunku do tego, jak ma być przygotowany kierowca. Myślę, że to jest bardzo fajna rzecz.

Jeszcze wracam natomiast do tabliczki czy do tej naklejki. Proszę państwa, dzisiaj borykamy się z problemem 15–20 przypadków wyłamanych drągów rogatkowych dobowo. To już dzisiaj jest taki problem, że kierowcy wjeżdżają, bo wydaje im się, że mogą wyłamać drągi rogatkowe, a to jest ogromne utrudnienie. Nie mówię o kosztach, bo koszty są najmniejsze. To ogromne utrudnienie dla innych użytkowników drogi. Pozostawienie drąga rogatkowego na środku przejazdu w poprzek położenia powoduje, że inni kierowcy nie mogą pokonać przejazdu, zatrzymują się na środku przejazdu. Nie wiem, czy państwo wiecie z psychologii – jestem w stanie pokazać państwu kilka filmów – gdzie kierowca po wyłamaniu drąga rogatkowego zatrzymał samochód. Na środku przejazdu. Szczęśliwie skończyło się to w paru przypadkach.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Mówimy o innej sytuacji: kiedy zostanie zakleszczony.

Dyrektor biura PKP PLK SA Włodzimierz Kiełczyński:

Wiem, o czym mówimy, panie pośle.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dobrze.

Pan minister? Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, tylko podsumuję kwestię naklejki. Deklaruję, że podejźmiemy do tego tematu poważnie, bo czuję, że to jest coś, co może spełnić swoją rolę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję. I to są właśnie konkrety.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia Komisji. Dziękuję państwu.

Zamykam posiedzenie i informuję, że protokół, jak zawsze, jest do wglądu w sekretariacie Komisji. Dziękuję bardzo. Miło się z państwem pracowało.