



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.10.2024
Warszawa, 12 grudnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 6059 Postanki na Sejm RP Pani Urszuli Państwskiej w sprawie *podjęcia skoordynowanych działań systemowych w celu poprawy bezpieczeństwa na niestrzeżonych przejazdach kolejowo-drogowych w woj. warmińsko-mazurskim i w całej Polsce*, poniżej przedstawiam stosowne informacje w odniesieniu do pytań.

Na wstępie należy zaznaczyć, że przytoczony w interpelacji wypadek, do którego doszło w dniu 3 listopada 2024 r., miał miejsce na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D usytuowanym w km 76,274 linii kolejowej nr 219. Na okoliczność zaistniałego zdarzenia została powołana komisja kolejowa. Ze wstępnych ustaleń komisji wynika, że przyczyną bezpośrednią wypadku było niezatrzymanie się samochodu osobowego przed znakiem B-20 „Stop”, natomiast przyczyną pierwotną zdarzenia było niezachowanie należytej ostrożności przez kierującego pojazdem drogowym podczas zbliżania do omawianego skrzyżowania. Jak przekazała Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A (dalej „PKP PLK S.A” lub „Spółka”) przejazd w km 76,274 linii kolejowej nr 219 jest oznakowany i osygnalizowany prawidłowo, zgodnie z warunkami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.) (dalej „Rozporządzenie”). Na przedmiotowym skrzyżowaniu (od strony drogi) ustawiono następujące znaki drogowe: A-10 „przejazd kolejowy bez zapor” (ostrzegający o przejeździe kolejowym niewyposażonym w zapory), słupki wskaźnikowe G-1a, G-1b, G-4 (informujące kierujących pojazdami o zbliżającym się do przejazdu kolejowego), znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, B-20 „Stop”. Dodatkowo od 5 marca 2020 r. w celu zapewnienia wymaganej widoczności czoła pociągu z drogi z odległości 5 m, zostały wprowadzone ograniczenia prędkości pociągów do 70 km/h dla kierunku nieparzystego w rejonie przedmiotowego skrzyżowania.

Należy podkreślić, że warunki użytkowania oraz sposób zabezpieczania przejazdów kolejowo-drogowych regulują przepisy rozporządzenia. Stąd warunki techniczne przejazdów kolejowo-drogowych pozostających w zarządzie PKP PLK S.A. oraz stosowane na nich systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu odpowiadają wymaganiom określonym w ww. rozporządzeniu.

Ponadto, zgodnie z przepisami art. 28 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251) na kierujących pojazdami drogowymi przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, nałożony jest obowiązek zachowania szczególnej ostrożności oraz upewnienia się przed wjechaniem na tory, czy nie zbliża się pociąg. Ponadto w myśl postanowień ww. ustawy kierujący pojazdami drogowymi obowiązani są prowadzić pojazd z taką prędkością, aby mogli go zatrzymać w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd. Biorąc pod uwagę powyższe, należy stwierdzić, że odpowiedzialność za bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych spoczywa w równym stopniu na użytkownikach tego typu skrzyżowań, a nie wyłącznie na zarządcy kolei.

Ad 1. Czy Ministerstwo Infrastruktury przewiduje wprowadzenie zmian legislacyjnych w kwestii zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych?

Podstawowym aktem prawnym określającym sposób wyposażenia przejazdów kolejowo-drogowych jest rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

Obecnie trwają prace nad zmianą ww. rozporządzenia. Przedmiotowy projekt w przeważającej części zawiera regulacje zawarte w dotychczasowym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 poz. 1744, z późn. zm.). Głównym zamysłem prawodawcy jest zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Procedowany obecnie projekt umożliwi zastosowanie w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego dodatkowych urządzeń wspomagających zapewnienie bezpieczeństwa na przejazdach, w tym pętle indukcyjne, urządzenia oparte o system radarowy, obraz termiczny w podczerwieni lub czujniki ultradźwiękowe.

Do projektu rozporządzenia wprowadzono także przepis, umożliwiający zarządcy drogi dodatkowe oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych znakami aktywnymi, znakami o zmiennej treści lub tablicami tekstowymi o zmiennej treści oraz przez zastosowanie oznakowania poziomego za pomocą linii wibracyjnych, progów zwalniających i dodatkowej kolorystyki nawierzchni drogowej.

Ad 2. Jakie obecnie stosowane są mechanizmy monitorowania bezpieczeństwa na niestrzeżonych przejazdach kolejowo-drogowych i jakie usprawnienia zamierza wprowadzić resort?

PKP PLK S.A. jako narodowy zarządca infrastruktury kolejowej podejmuje szereg inicjatyw i działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi, takich jak:

- inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe, w ramach prowadzonych przez Spółkę modernizacji oraz rewitalizacji linii kolejowych, przebudowywane są przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory. Proces ten obejmuje wyposażenie

- przejazdów i przejść w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i ostrzegania, a także ich likwidację lub zastępowanie tunelami, wiaduktami lub kładkami;
- poprawę stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych, zarówno w zakresie nawierzchni drogowej w granicach przejazdu, jak i urządzeń zabezpieczenia ruchu;
 - podnoszenie kategorii przejazdów kolejowo-drogowych;
 - modernizację przejazdów kolejowo-drogowych kat. A poprzez zabudowę powiązań urządzeń przejazdowych ze stacijnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym;
 - oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę;
 - podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych poprzez prowadzone akcje i kampanie społeczne, takie jak np. „Bezpieczny Przejazd”; „Bezpieczny Piątek” czy też warsztaty dla ośrodków szkolenia kierowców oraz Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
 - monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych na podstawie: przeprowadzanych audytów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w wybranych Zakładach Linii Kolejowych (jednostkach organizacyjnych Spółki), dodatkowe kontrole przejazdów kolejowo-drogowych i przejść przez tory o znacznym obciążeniu ruchem oraz na których doszło do wypadków z udziałem pojazdów kolejowych, oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, tzw. „Żółtymi naklejkami” (zawierającymi podstawowe informacje o lokalizacji skrzyżowania oraz numerze alarmowym, pod którym należy dzwonić w razie niebezpieczeństwa na przejeździe), zabudowę urządzeń ostrzegających kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, przekazywanie nagrań z monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych do organów ścigania oraz udostępnianie informacji dla monitorowania wykroczeń osób korzystających z przejazdów kolejowo-drogowych.

Ad 3. Czy Ministerstwo Infrastruktury zintensyfikuje współpracę z PKP oraz innymi instytucjami w zakresie poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych w 2025 roku?

Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego jest jednym z celów szczegółowych *Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)*. Modernizacja infrastruktury kolejowej realizowana w ramach ww. programu obejmie również skrzyżowania linii kolejowych i dróg (przejazdy kolejowo-drogowe). Stanowią one miejsce drugiej najliczniejszej grupy wypadków kolejowych. Kolizje w takich miejscach stanowią zagrożenie przede wszystkim dla uczestników ruchu drogowego, są również niebezpieczne dla przewozów kolejowych oraz niejednokrotnie zagrażają środowisku naturalnemu.

Najskuteczniejszym sposobem na eliminację zagrożenia zderzenia pojazdu drogowego z pociągiem jest budowa skrzyżowania dwupoziomowego (wiaduktu kolejowego lub wiaduktu drogowego). W ramach inwestycji planowanych do roku 2030 skrzyżowania dwupoziomowe będą budowane m.in. w celu likwidacji przejazdów o największych iloczynach ruchu w ramach przedsięwzięć liniowych oraz dedykowanego bezpieczeństwu projektu multilokalizacyjnego.

W dniu 5 sierpnia 2024 r. PKP PLK S.A. uruchomiła nabór do I etapu projektu pn. „*Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe*”. Projekt jest skierowany do jednostek samorządu terytorialnego i zarządców dróg, zainteresowanych współfinansowaniem z budżetu państwa budowy skrzyżowania wielopoziomowego w zamian za likwidację przejazdu kolejowo-drogowego w poziomie szyn.

Postanowienia regulaminu projektu wskazują na konieczność włączenia nowo wybudowanego obiektu w lokalny układ komunikacyjny oraz przejęcia go w zarząd przez zarządcę drogi. Oznacza to, iż zarządcy dróg muszą współuczestniczyć w zakresie realizacji zadania.

Projekt ma charakter konkursowy, a selekcja zadań zostanie dokonana na podstawie analizy wielokryterialnej. PKP PLK S.A. zastrzega, że wkład finansowy Spółki do zadania nie może przekroczyć wartości 60 mln zł.

Wnioski wraz z niezbędnymi dokumentami można składać do dnia 5 lutego 2025 r. po czym nastąpi ocena, klasyfikacja i akceptacja listy rankingowej. Podstawą do złożenia przez podmioty samorządowe aplikacji konkursowej będzie dokumentacja projektowa lub koncepcja programowo-przestrzenna opracowana przez wnioskodawcę.

Ogłoszenie wyników etapu I projektu i zawieranie porozumień z zakwalifikowanymi wnioskodawcami planowane jest na koniec 2025 r. Nabór wniosków do etapu II planowany jest od 5 sierpnia 2025 r. do 5 lutego 2026 r. Szczegółowe informacje dotyczące udziału w projekcie znajdują się na stronie internetowej PKP PLK S.A. :

<https://www.plk-sa.pl/nabor-do-projektu-pn-poprawa-bezpieczenstwa-na-skrzyzowaniach-kolejowo-drogowych>

Na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych, na liniach kolejowych objętych projektami inwestycyjnymi, modernizowane lub zabudowywane będą nowoczesne systemy przejazdowe, co również przyczyni się do ograniczenia wypadkowości.

Ponadto informuję, że w ramach projektu pn. „*Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej – etap II*” ujętego w *Krajowym Programie Kolejowym*, ze środków budżetu państwa realizowane będzie zadanie obejmujące prace inwestycyjne w zakresie przejazdów kolejowo-drogowych. Na obecnym etapie zidentyfikowano 9 lokalizacji, gdzie zostaną zmodernizowane/zrewitalizowane istniejące przejazdy kolejowo-drogowe. Szacunkowy koszt zadania wynosi obecnie ok. 28,5 mln zł, jednakże w przypadku identyfikacji kolejnych zadań, zostanie adekwatnie zwiększony.

Jednocześnie należy podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury ściśle współpracuje z PKP PLK S.A oraz Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego w ramach Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (dalej: „CANARD”). Celem działania CANARD jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na drogach. Jest to możliwe dzięki prowadzeniu nadzoru nad ruchem drogowym i wykrywaniu naruszeń przepisów z nim związanych, w szczególności dotyczących przekroczeń dozwolonej prędkości przez kierowców. Przekroczenie dozwolonej prędkości na danym odcinku może zostać zarejestrowane przez urządzenia takie jak:

- fotoradary, czyli stacjonarne urządzenia rejestrujące prędkość;
- mobilne urządzenia rejestrujące prędkość instalowane w pojazdach;

- urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości, rejestrujące pojazdy i ich średnią prędkość, obliczoną na podstawie czasu potrzebnego na przejechanie kontrolowanego odcinka drogi.

Ponadto, w ramach systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, CANARD sprawuje kontrolę nad przestrzeganiem innych przepisów ruchu drogowego, prowadząc także monitoring przejazdu na czerwonym świetle. Celem działania monitoringu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach dróg krajowych (w tym także na skrzyżowaniach linii kolejowych z takimi drogami), na których kierowcy nie stosują się do przepisów dotyczących sygnalizacji świetlnej.

Z wyrazami szacunku,

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