



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.5.2025

Warszawa, 01 kwietnia 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 8124 Posła Artura Łąckiego *w sprawie modernizacji przejazdów kolejowych, na przykładzie problemów związanych z przejazdem kolejowym w miejscowości Gwizd (gm. Ustronie Morskie) powodujących zagrożenie dla bezpieczeństwa mieszkańców i użytkowników drogi kolejowej*, przedstawiam stosowne informacje w odniesieniu do przedstawionych pytań.

W odpowiedzi na pytanie pierwsze należy zaakcentować fakt, że Ministerstwu Infrastruktury znany jest stan i oczekiwania co do przejazdów kolejowo-drogowych oraz ich kategorii. PKP PLK S.A. sukcesywnie, w ramach prowadzonych inwestycji oraz w ramach utrzymania zarządzanej sieci kolejowej modernizuje infrastrukturę kolejową w tym tę, dzięki której są zabezpieczone przejazdy kolejowo-drogowe.

Trudno w tym miejscu zgodzić się z przedstawioną w interpelacji tezą, że stanowisko PKP PLK S.A o demontażu urządzeń postawionych bez zgody Spółki, będzie ponownie stwarzało niebezpieczeństwo korzystania z tego przejazdu. Możliwość korzystania z przejazdu, odbywa się dopiero po otrzymaniu zgody od dyżurnego ruchu. Pominięcie tego elementu może doprowadzić do wypadku na przejeździe, którego skutkiem może być nawet wykolejenie pociągu.

Odnośjąc się do drugiego pytania, należy podkreślić, że przejazd kolejowo-drogowy, zlokalizowany w miejscowości Gwizd jest przejazdem kat. F. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744 z późn. zm.) (dalej „rozporządzenie”), przejazdy takiej kategorii znajdują się na drogach, które nie posiadają statusu drogi publicznej. Ewentualna zmiana kategorii przejazdu wymagałaby zmiany statusu drogi na publiczną. Przejazdy kat. F wyposażane są w rogatki stale zamknięte otwierane w razie potrzeby przez użytkownika.

Zabezpieczenie przejazdu kolejowo-drogowego znajdującego się w miejscowości Gwizd, które zostało zabudowane przez zarządcę infrastruktury było zgodne z wymogami rozporządzenia oraz przepisami wewnętrznymi zarządcy. Ponadto użytkownik przejazdu w zawartej z zarządcą umowie zobowiązał się do właściwego utrzymywania przejazdu kolejowo-drogowego w tym zabezpieczających go rogatki. Obecne urządzenia zabezpieczające zostały przez użytkownika zabudowane niezgodnie z warunkami obowiązującej umowy oraz bez zgody zarządcy. Zarządca zobowiązał użytkownika do przywrócenia stanu pierwotnego zgodnego z przepisami. Obecnie PKP PLK S.A. nie planuje modernizacji przedmiotowego przejazdu kolejowo-drogowego w najbliższym czasie.

W odpowiedzi na pytanie trzecie informuję, że modernizacje przejazdów kolejowo-drogowych planowane są zgodnie z rozporządzeniem oraz przepisami wewnętrznymi narodowego zarządcy sieci linii kolejowych tj.: „Wymagania na systemy zabezpieczania ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach le-119”, które to ustalają warunki techniczne, zbiór wymagań funkcjonalnych, eksploatacyjnych i środowiskowych dotyczących systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach. Stosuje się je przy projektowaniu, budowie, przebudowie, remoncie urządzeń zabezpieczenia ruchu stosowanych na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami, uwzględniając nowoczesne technologie zapewniające bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych.

Odnosząc się do ostatniego pytania, należy podkreślić, że rozporządzenie przewiduje sposób zabezpieczenia przejazdu kat. F za pomocą roгатki stale zamkniętej, otwieranej w razie potrzeby przez użytkownika. Aby zastosowany obecnie sposób zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego kat. F za pomocą szlabanu elektromechanicznego można było uznać za równoważny roгатce stale zamkniętej, otwartej w razie potrzeby przez użytkownika, roгатka powinna być:

- ryglowana (zablokowana) w położeniu zamkniętym w sposób uniemożliwiający jej uchYLENIE (otwarcie) w sposób inny niż przez obsługę nastawnika elektrycznego;
- nastawnik do otwierania i zamykania roгатki powinien być zabezpieczony przed nieuprawnioną obsługą przez osoby postronne, bez wiedzy użytkownika przedmiotowego przejazdu.

Ponadto z informacji przekazanej przez PKP PLK S.A. Biuro Bezpieczeństwa zleciło Zakładowi Linii Kolejowych w Szczecinie organizację spotkania zarządcy kolei z użytkownikami przedmiotowego przejazdu. Dodatkowo aby urządzenia zabudowane przez użytkownika mogły pozostać na przedmiotowym przejeździe wymagane jest spełnienie poniższych warunków:

- zawarcie aneksu do umowy wynajmu przejazdu uwzględniającego możliwość zabudowy urządzeń przez użytkownika oraz nakładający obowiązek odpowiedniego oznakowania przejazdu jak również wyżej opisany sposób zabezpieczenia przed niepowołanym otwarciem;
- zabudowa urządzeń zgodnie z cytowanymi przepisami tj.: 5 metrów od skrajnej szyny;
- przedstawienie zarządcy projektu organizacji ruchu na drodze wewnętrznej zawierającego m.in. znak B-2 „zakaz wjazdu” z dodatkową tabliczką „nie dotyczy właściciela posesji”.

Spełnienie powyższych warunków jest niezbędne, aby użytkownik mógł korzystać z zabudowanych przez siebie urządzeń. W przypadku ich spełnienia nie będzie przeciwwskazań do korzystania z tych rozwiązań.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu