



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.4.2025

Warszawa, 01 kwietnia 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 8122 Posła na Sejm RP Pana Artura Łąckiego w sprawie *bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych*, przedstawiam stosowne wyjaśnienia w odniesieniu do poniżej przedstawionych pytań.

W odpowiedzi na pytanie pierwsze informuję, że w Ministerstwie Infrastruktury trwają prace nad nowelizacją rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie. Zmiana ta wynika m.in. z art. 66 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami. Ustawa ta nałożyła obowiązek wydania do dnia 19 września 2024 r. wszelkich aktów wykonawczych wynikających z art. 7 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. W ramach tego procesu legislacyjnego postanowiono wprowadzić również rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych, takich jak:

- obowiązkowe stosowanie na przejazdach kat. B zabezpieczeń uniemożliwiających objazd zamkniętej rogatki przez zastosowanie wysp kanalizujących ruch lub separatorów;
- wprowadzenie możliwości stosowania na przejazdach kolejowo-drogowych nowoczesnych rozwiązań pozwalających na wykrywanie przeszkód na przejeździe poprzez stosowanie: pętli indukcyjnych, urządzeń opartych o system radarowy, obrazowania termicznego w podczerwieni i czujników ultradźwiękowych (przekazywanie sygnału do LCS i decyzja personelu o dalszej jeździe, powiązanie systemu wykrywania z urządzeniami srk);
- umożliwienie zarządcy drogi dodatkowe oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych znakami lub tablicami o zmiennej treści, zastosowanie linii spowalniających (wibracyjnych) i progów zwalniających.

Jednocześnie należy zaakcentować, że Ministerstwo Infrastruktury prowadziło intensywne działania związane z poprawą szeroko rozumianego bezpieczeństwa na kolei. Na rynku pojawiły się rozwiązania mogące zwiększać bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych, tj. innowacyjne systemy monitorujące przejazdy kolejowo-drogowe. Systemy te mają dwie podstawowe funkcjonalności: ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu przez podświetlenie znaków drogowych czy zastosowanie urządzeń wyświetlających odpowiednie komunikaty oraz monitorowanie przestrzegania

przepisów przez kierowców np. poprzez identyfikację niezatrzymania się przed znakiem B-20 „Stop” czy przekroczenie dozwolonej prędkości. Warto tu zaznaczyć, że systemy te nie są powiązane z systemami kolejowymi.

Odnosząc się do drugiego pytania, na wstępie należy podkreślić, że przytoczony w interpelacji wypadek, do którego doszło 16 lutego 2025 r., miał miejsce na przejeździe kolejowo-drogowym kat. B w km 11,665 linii kolejowej nr 402. Na okoliczność zaistniałego zdarzenia została powołana komisja kolejowa. Ze wstępnych ustaleń komisji wynika, że przyczyną bezpośrednią wypadku było najechanie pojazdu kolejowego na samochód osobowy, który wjechał w obszar przejazdu kolejowo-drogowego po załączeniu się urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej. Przyczyną pierwotną zdarzenia było natomiast niezatrzymanie się kierującego samochodem osobowym przed prawidłowo działającą sygnalizacją świetlną i akustyczną.

Zgodnie z art. 28 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2024.1251) 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 zabraniają wjazdu na przejazd.

Należy również zwrócić uwagę, że rodzaj wyposażenia oraz stosowane systemy zabezpieczeń ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych wynikają z przepisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U.2015.1744 z późn. zm.). Podkreślić należy, że wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej „PKP PLK S.A. lub „Spółka”), powinny być zabezpieczone zgodnie z obowiązującymi przepisami, natomiast rodzaj zastosowanego zabezpieczenia jest zależny od kategorii przejazdu.

Jednocześnie informuję, że sposób zabezpieczenia ww. przejazdu kolejowo-drogowego jest właściwy oraz zgodny z obowiązującymi przepisami. Przedmiotowy obiekt został wyposażony w dwie półrogatki najazdowe, dwa sygnalizatory świetlne, a także został osygnalizowany wskaźnikami W6b (nakazującymi kierującym pojazdami kolejowymi każdorazowe podawanie sygnału ostrzegawczego Rp 1 „Bacność” przy zbliżaniu się do skrzyżowania). Od strony drogi wspomniany wyżej przejazd oznakowany jest znakami G-1 (słupki wskaźnikowe informujące kierujących pojazdami drogowymi o zbliżaniu się do linii kolejowej) oraz znakami A-9 ostrzegającymi kierujących pojazdami drogowymi o zbliżaniu się do przejazdu z zaporami. Podkreślenia wymaga fakt, że w momencie zdarzenia urządzenia przejazdowe na opisywanym skrzyżowaniu były sprawne.

Jak wynika z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A., niezależnie od ww. urządzeń przejazdowych, Spółka wystąpi do zarządcy drogi o rozważenie możliwości zainstalowania dodatkowych zabezpieczeń w postaci pasów akustyczno-wibracyjnych na drodze dojazdowej do przedmiotowego przejazdu kolejowo-drogowego, które to przypominałyby kierowcom o zachowaniu szczególnej ostrożności oraz o ograniczeniu prędkości przed skrzyżowaniem.

W odpowiedzi na pytanie trzecie należy wskazać, że PKP PLK S.A będąc narodowym zarządcą 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 stacyjnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym;
- oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę;
- 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 PLK”, 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;
- 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.

Ponadto wśród działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych należy wskazać współpracę Spółki realizowaną z Ministerstwem Infrastruktury 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.

W odpowiedzi na czwarte pytanie należy zwrócić uwagę na fakt, że od 2005 r., PKP PLK S.A. prowadzi kampanię społeczną „Bezpieczny Przejazd”, której głównym założeniem jest zmiana postaw użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych przez edukowanie wszystkich uczestników ruchu drogowego w obszarze bezpieczeństwa podczas przekraczania torów. Działania edukacyjno-informacyjne realizowane w ramach kampanii polegają m.in. na propagowaniu przestrzegania przepisów ruchu drogowego podczas przekraczania skrzyżowań, gdyż tylko stosowanie się wszystkich użytkowników przejazdów (także kierujących pojazdami oraz pieszych) do obowiązujących regulacji gwarantuje bezpieczne pokonanie torów. W ramach ww. kampanii Spółka przeprowadza też akcje informacyjno- -edukacyjne prowadzone w mediach tradycyjnych, Internecie oraz w mediach społecznościowych, co pozwala na dotarcie do szerokiego grona odbiorców, skutecznie zwiększając świadomość społeczną. O skuteczności prowadzonych przez Spółkę działań świadczy ograniczenie liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Tylko w 2010 r. na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami odnotowano 252 wypadki. W tym czasie na polskich drogach było około 17 mln samochodów i codziennie uruchamiano ponad 4 tysiące pociągów. Na koniec 2024 r. odnotowano 159 wypadków na przejazdach kolejowo- -drogowych. W tym czasie na drogach było już ponad 34 mln samochodów, a codziennie na sieci Spółki uruchamiano ponad 8 tysięcy pociągów. Zatem mimo dwukrotnego zwiększenia liczby samochodów i pociągów liczba wypadków na przejazdach znacząco się zmniejszyła.

Ponadto od dnia 1 czerwca 2018 r. PKP PLK S.A. oddała do dyspozycji wszystkich uczestników ruchu drogowego nowe narzędzie podnoszące poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, tzw. „Żółtą Naklejkę PLK”. Oznakowano blisko 14 tysięcy przejazdów kolejowo-drogowych. Na każdym przejeździe lub przejściu dla pieszych w poziomie szyn są minimum dwie „Żółte Naklejki PLK” z indywidualnym numerem identyfikacyjnym przejazdu i telefonami alarmowymi. Specjalne łącze między operatorami numeru 112 a służbami Spółki odpowiedzialnymi za ruch pociągów zapewnia możliwość szybkiej reakcji na zagrożenia, w tym także pozwala na wstrzymanie ruchu pociągów w razie takiej konieczności. Na „Żółtej Naklejce PLK” umieszczonej na przejeździe są trzy podstawowe dane:

- indywidualny numer identyfikacji przejazdu kolejowo-drogowego (umożliwiający szybką lokalizację skrzyżowania operatorowi numeru alarmowego);
- numer alarmowy 112 (służący do zgłaszania wypadków lub awarii samochodu na przejeździe);
- numery „w razie awarii” (służące do zgłaszania usterek urządzeń oraz uszkodzeń oznakowania na przejeździe w sytuacji jeśli nie ma bezpośredniego zagrożenia życia).

Od dnia przekazania, tj. 1 czerwiec 2018 r. do dnia 31 stycznia 2025 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali 42658 zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach i terenach kolejowych (od początku 2025 r. odnotowano 601 takich zgłoszeń). W 1419 przypadkach dzięki specjalnemu szybkiemu połączeniu wstrzymano ruch pociągów na linii kolejowej i wezwano pomoc (od początku 2025 r. było 19 takich przypadków). Przy 3029 zgłoszeniach ograniczono prędkość jazdy pociągów, by zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i korzystających z przejazdów (od początku 2025 r. odnotowano 53 takich przypadków).

Zarówno w 2025 r., jak i w kolejnych latach kampania społeczna „Bezpieczny Przejazd” będzie kontynuowana w dotychczasowej formule. Stałym elementem kampanii pozostają prelekcje w placówkach oświatowych oraz akcje informacyjne na przejazdach, szczególnie w okresach wzmożonego ruchu. Planowane są również warsztaty dla instruktorów ośrodków szkolenia kierowców i egzaminatorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego oraz wydarzenia edukacyjne, takie jak pikniki i eventy plenerowe. Kampania nadal będzie intensywnie wykorzystywać media społecznościowe w celu zwiększenia zasięgu przekazu związanego z bezpieczeństwem na przejazdach i terenach kolejowych.

PKP PLK S.A. realizując kampanię „Bezpieczny Przejazd”, zleciła ogólnopolskie badania ewaluacyjne, które przeprowadzono w 2017 r., 2020 r. i 2023 r. Wyniki tych analiz zostały uwzględnione w strategii kampanii, wpływając na jej dalsze działania. Z badań przeprowadzonych w 2023 r. wynika, że 65 % Polaków zetknęło się z kampanią, 77% nauczycieli placówek objętych działaniami edukacyjnymi oceniło świadomość uczniów na temat zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych i terenach kolejowych jako bardzo wysoką lub raczej wysoką, a osoby, które zetknęły się z kampanią oceniają ją bardzo dobrze. Najwyżej oceniane aspekty to jasność i czytelność przekazu. Badania wykazały również, że 36% Polaków deklaruje znajomość działań na rzecz bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i terenach kolejowych (wzrost w porównaniu do 19% w roku 2020); logo kampanii kojarzy 36,3% badanych; liczba zgłoszeń zagrożeń za pomocą „Żółtej Naklejki PLK” wzrosła z 417 w 2018 r. do 7963 w 2023 r.; spot kampanii „Motywacje” (spot promujący zasady bezpiecznego przekraczania przejazdów kolejowo - drogowych) dotarł do 39,3 % Polaków i był jednym z najbardziej rozpoznawalnych narzędzi komunikacji. Ponadto 53,5% odbiorców kampanii „Bezpieczny Przejazd” deklaruje, że miała ona bardzo duży lub raczej duży wpływ na zmianę nawyków i zachowań (jest to wzrost o 15,5% względem roku 2020). Przywoływane wyniki potwierdzają rosnącą skuteczność przedmiotowej kampanii w kształtowaniu społecznie pożądanych postaw i zwiększaniu świadomości zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych.

Odnosząc się do ostatniego pytania, należy zauważyć, że 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 obejmuje również skrzyżowania linii kolejowych i dróg (przejazdy kolejowo-drogowe).

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. Zadania do realizacji w ramach omawianego przedsięwzięcia będą wybierane w formie konkursowej, a ocena zgłoszeń będzie oparta na analizie wielokryterialnej. W latach 2025 – 2030 na współfinansowanie projektów przebudowy przejazdów kolejowo-drogowych na skrzyżowania bezkolizyjne (dwupoziomowe) przeznaczono 861 mln zł. Nabór zadań do I etap projektu zakończył się 5 lutego 2025 r., obecnie trwa weryfikacja zgłoszonych projektów oraz ich ocena. Nabór do II etapu projektu planowany jest natomiast w sierpniu 2025 r.

Podkreślenia wymaga fakt, że w ramach projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych – etap I – VII” finansowanego ze środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (dalej: „KPO”) Spółka realizuje inwestycje mające na celu poprawę bezpieczeństwa przejazdów kolejowo-drogowych. Projekt przewiduje m.in. zabudowę nowego systemu przejazdowego, wymianę urządzeń sterowania ruchem, modernizację oświetlenia czy też montaż sygnalizatorów świetlnych i rogatek. W ramach poszczególnych etapów ww. projektu planowana jest modernizacja 467 przejazdów kolejowo-drogowych za łączną kwotę 657,68 mln zł. Na zadania związane z modernizacją przejazdów w 2025 r. przewidziano z KPO środki w wysokości 351,48 mln zł.

W ramach zadań realizowanych ze środków budżetu państwa na 2025 r. zaplanowano ponad 15 mln zł na poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Działania te będą związane m.in. z modernizacją urządzeń sterowania ruchem, wymianą oświetlenia oraz montażem nowoczesnych systemów ostrzegawczych. W kolejnych latach planowane jest zwiększenie nakładów finansowych na tego typu inwestycje.

Ponadto należy zaznaczyć, że modernizację przejazdów kolejowo-drogowych zakłada też szereg dużych projektów liniowych realizowanych na sieci PKP PLK S.A. Z uwagi jednak na fakt, iż tego typu zadania dotyczą modernizacji infrastruktury kolejowej, której elementem są także skrzyżowania linii kolejowych z drogami, nie ma możliwości podania wysokości środków wyodrębnionych z budżetów całych projektów, przeznaczonych wyłącznie na prace związane z modernizacją przejazdów.

Z wyrazami szacunku,

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