



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.9.2025
Warszawa, 15 września 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z otrzymaniem interpelacji poselskiej nr 11584 Pani Poseł Urszuli Paślawskiej *w sprawie potrzeby pilnego zabezpieczenia niestrzeżonego przejazdu kolejowego w miejscowości Olszyny oraz innych niestrzeżonych przejazdów kolejowo-drogowych w woj. warmińsko-mazurskim i w całej Polsce*, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Z informacji przekazanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dalej („PKP PLK S.A.” lub „Spółka”), wynika, że przejazd kolejowo-drogowy w km 53,153 linii kolejowej nr 219 spełnia warunki techniczne określone w § 10 obowiązującego aktualnie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania (Dz.U. poz.1105). Do kategorii D zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami, na których droga przecina nie więcej niż dwa tory kolejowe oraz iloczyn ruchu jest mniejszy od liczby 60 000, a ruch kolejowy jest prowadzony z prędkością maksymalną nie większą niż 120 km/h.

Na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 53,153 linii kolejowej nr 219:

- maksymalna prędkość pociągów w rejonie przejazdu wynosi 120 km/h;
- droga przecina 1 tor kolejowy;
- iloczyn ruchu na przejeździe wynosił tylko 1964, w tym natężenie ruchu kolejowego wyniosło 8 pociągów na dobę (pomiar z 2021 r.);
- spełnione są warunki widoczności czoła pociągu z drogi z odległości 5 m i 10 m.

Ponadto przedmiotowy przejazd jest właściwie oznakowany od strony drogi znakiem B-20 „STOP”. Wobec powyższego nie ma konieczności podnoszenia jego kategorii do kategorii B. Jak wskazała Spółka, nie planuje się również realizacji prac na ww. skrzyżowaniu. Należy podkreślić, że w latach 2020 – 2025 na przedmiotowym skrzyżowaniu miało miejsce jedno zdarzenie – wypadek ze skutkiem śmiertelnym w dniu 2 sierpnia 2025 r. Przyczyna zdarzenia leżała po stronie użytkownika pojazdu drogowego, który nie zachował szczególnej ostrożności przy przekraczaniu przejazdu kolejowo-drogowego.

Według stanu na dzień 30 czerwca 2025 r. w województwie warmińsko-mazurskim na eksploatowanych liniach kolejowych są 264 przejazdy kolejowo-drogowe kategorii D. Jest to 45,6% w stosunku do wszystkich przejazdów na eksploatowanych liniach kolejowych w województwie warmińsko-mazurskim, a w skali wszystkich przejazdów na liniach eksploatowanych w Polsce 2,4%. W całej Polsce są łącznie 4553 przejazdy kolejowo-drogowe kategorii D, co stanowi 41,29% w skali kraju.

W tym miejscu warto zaznaczyć, że liczba i udział przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D na eksploatowanych liniach kolejowych w Polsce z roku na rok zmniejsza się. Na koniec 2024 r. przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D na liniach eksploatowanych w całej Polsce było 4624, czyli ponad 41,7%, a rok wcześniej na koniec 2023 r. – 4764, tj. ponad 42%.

Odnosząc się do pytań 3 i 4 w kwestii modernizacji przejazdów, informuję, że obecnie PKP PLK S.A. realizuje projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe” (dalej: „Projekt”), którego założeniem jest poprawa bezpieczeństwa poprzez likwidację przejazdów kolejowo-drogowych i budowę w zamian skrzyżowań bezkolizyjnych na terenie całej Polski. Projekt ma charakter konkursowy, a wybór zadań zostanie dokonany na podstawie analizy wielokryterialnej. Projekt skierowany jest do jednostek samorządu terytorialnego i zarządców dróg zainteresowanych współfinansowaniem budowy skrzyżowania wielopoziomowego. W ramach Projektu Spółka współfinansuje budowę obiektu nad lub pod torami linii kolejowej, dokumentację projektową w tym samym zakresie (w przypadku realizacji zadań w trybie Projektuj i Buduj) oraz sfinansuje likwidację przejazdu. Do wnioskodawców (tj. samorządów lub zarządców dróg), należy natomiast realizacja całości zamierzenia i sfinansowanie pozostałych części inwestycji. W dniu 5 sierpnia 2025 r. został uruchomiony nabór do II etapu, który potrwa do dnia 5 lutego 2026 r. Ponadto w ramach projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej – etap II” realizowanego ze środków krajowych wykonywane są również prace inwestycyjne w zakresie przejazdów kolejowo-drogowych.

Na realizację prac w ramach projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej – etap II” w 2026 r. przewidziane są środki w wysokości ok. 35 mln zł. Dla projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych, w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe” na 2026 r. przewidziana jest kwota ok. 70 mln zł. PKP PLK S.A. nie realizuje osobnego programu dotyczącego wyłącznie przejazdów kategorii D.

Odnosząc się do postulatu dotyczącego wdrożenia współodpowiedzialności kolei i dróg za bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych, a także egzekwowania odpowiedzialności kierowców za łamanie przepisów przy przejeździe przez przejazdy kolejowe należy stwierdzić, że Ministerstwo Infrastruktury podziela pogląd, zgodnie z którym ciężar zapewnienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych nie może obciążać jedynie kolei.

Należy podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury ściśle współpracuje z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego oraz PKP PLK S.A. w ramach Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, który to system ma za zadanie zwiększyć poziom bezpieczeństwa na skrzyżowaniach dróg krajowych (w tym na

skrzyżowaniach linii kolejowych z takimi drogami), poprzez m.in. monitoring przejazdu na czerwonym świetle.

Dodatkowo przed każdym przejazdem kolejowo-drogowym ustawione są znaki ostrzegawcze, które zgodnie z brzmieniem § 3 ust. 1 Rozporządzenia Ministrów: Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r., w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2310) „uprzedzają o miejscach na drodze, w których występuje lub może występować niebezpieczeństwo, oraz zobowiązują uczestników ruchu do zachowania szczególnej ostrożności.”

Na każdym przejeździe kolejowo-drogowym kierowca zobowiązany jest zachować szczególną ostrożność. Bez względu na sposób zabezpieczenia skrzyżowania, kierowca zobowiązany jest również do upewnienia się, czy nie nadjeżdża pojazd kolejowy. Obowiązek ten wynika wprost z art. 28 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251):

- „Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Przed wjechaniem na tory jest on obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy, oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności, zwłaszcza jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów przejrzystość powietrza jest zmniejszona.
- Kierujący jest obowiązany prowadzić pojazd z taką prędkością, aby mógł go zatrzymać w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd.”

Reasumując właściwy poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych zależy zatem przed wszystkim od przestrzegania przepisów o ruchu drogowym przez kierujących pojazdami drogowymi. Statystyka od wielu lat wskazuje, że 99% wypadków na przejazdach powodują kierowcy, którzy nie przestrzegają przepisów ruchu drogowego.

Z wyrazami szacunku,

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