



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.150.2025

Warszawa, 22 września 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 2637 Poseł na Sejm RP Pauliny Matysiak, w sprawie przejazdów kolizyjnych na linii kolejowej nr 229 i zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie należy zauważyć, że w dniu 12 sierpnia 2025 r. zostało opublikowane rozporządzenie 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. z 2025 r. poz. 1105), które weszło w życie w dniu 27 sierpnia br.

Natomiast w myśl § 89 ust. 1 przepisy dotychczasowe, tj. rozporządzenie 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. z 2015 r. poz. 1744, z późn. zm.), stosuje się do realizacji inwestycji obejmujących budowę lub przebudowę skrzyżowań linii kolejowych z drogami, w odniesieniu do których przed dniem wejścia w życie nowego rozporządzenia zostało rozstrzygnięte postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt lub wykonawstwo.

Odnosząc się do pytania w sprawie planów PKP PLK S.A. dotyczących przejazdów kolejowo-drogowych w poziomie szyn w rejonie drogi wojewódzkiej nr 211 w ramach rewitalizacji linii nr 229 informuję, że Spółka ma zaprojektowane przejazdy w poziomie szyn z zabezpieczeniem samoczynnej sygnalizacji przejazdowej jak dla kat. B, tj. sygnalizatory świetlne z zabudową półrogatek. Rozwiązania projektowe zapewniają bezpieczeństwo w ruchu drogowym i są zgodne z obowiązującymi przepisami oraz standardami.

Przedmiotowa droga wojewódzka nr 211 została gruntownie zmodernizowana w ramach projektu „Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211 odcinek C od m. Mojusz do m. Kartuzy” w latach 2017 – 2019 i wówczas na etapie rozwiązań projektowych nie przewidziano i nie zastosowano rozwiązań pozwalających na ruch bezkolizyjny. Ponadto obowiązujące przepisy nie nakładają na zarządcę kolei obowiązku zastosowania w przedmiotowej sytuacji skrzyżowań bezkolizyjnych.

Należy podkreślić, że dokumentacja opracowana przez wykonawcę w ramach umowy ze Spółką uzyskała wszelkie uzgodnienia, w tym z zarządcą drogi wojewódzkiej (bez uwag w zakresie rozwiązań technicznych). Na linii kolejowej nr 229 na odcinku Kartuzy – Lębork nie jest planowane duże natężenie ruchu towarowego, dlatego na potrzeby budowy elektrowni PKP PLK S.A. zakłada do 5 par pociągów towarowych na dobę.

Ponadto Spółka zapewniła, że rozwiązania projektowe zapewniają bezpieczeństwo w ruchu drogowym i są zgodne z obowiązującymi przepisami oraz zostały poddane procedurze SMS. Spółka podkreśla, że procedurze SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” podlegał cały zakres dokumentacji projektowej, tj. poszczególne branże, w tym również uwarunkowania dotyczące przejazdów kolejowo-drogowych. W zakresie przedmiotowych przejazdów kolejowo-drogowych nie ma podstaw do zastosowania odstępstw od przepisów i rozporządzeń.

Jednocześnie należy podkreślić, że Spółka jako inwestor, wprowadzając zmianę do systemu kolejowego jest zobligowana do przeprowadzenia oceny bezpieczeństwa i ryzyka zgodnie z procedurą określoną w przepisach rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013 r., str. 8, z późn. zm.), która umożliwia pełną ocenę techniczną, w tym także zidentyfikowanych zagrożeń mogących zaistnieć wskutek wprowadzenia zmiany.

Należy podkreślić, że bez względu na to, czy prace polegają na rewitalizacji, modernizacji, czy budowie nowej linii kolejowej, dokumentacja projektowa musi być opracowana na podstawie przede wszystkim obowiązujących przepisów prawa. Zagadnienia dotyczące przejazdów kolejowo-drogowych uregulowane są w ww. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie oraz w „Standardach Technicznych szczegółowych warunkach technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 250$ km/h Tom X Skrzyżowania w poziomie szyn oraz drogi równoległe”.

Z wyrazami szacunku,

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