



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.15.2025.AG.1

Warszawa, 29 grudnia 2025 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 13483 Posła na Sejm RP Pana Tomasza Rzymkowskiego w sprawie oznaczeń na rogatekch przejazdów kolejowych z informacją: „W razie niebezpieczeństwa – wyłam szlaban”, przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Niemal 99% zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych powodowanych jest przez kierujących pojazdami drogowymi. Należy zauważyć, że przyczyną większości tych zdarzeń są:

- pośpiech i brawura,
- niezajomość i lekceważenie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn zm.) (dalej” „PRoD”) oraz 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, z późn. zm.), (brak wiedzy o znaczeniu migającego światła czerwonego),
- brak zachowania należytej uwagi,
- brak wiedzy i świadomości o prędkościach i masach pociągów.

Podkreślenia wymaga, że stosownie do przepisów art. 28 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 PRoD:

- każdy użytkownik drogi, zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego oraz przy jego przekraczaniu, powinien zachować szczególną ostrożność,
- powinien stosować się do znaków i sygnałów drogowych umieszczonych przed przejazdem,
- zabrania się wjeżdżania na przejazd, jeżeli opuszczanie rogatki zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone,
- zabrania się wjeżdżania na przejazd, jeżeli po drugiej stronie przejazdu nie ma miejsca do kontynuowania jazdy.

W celu zapobieżenia zdarzeniom związanym z niezastosowaniem się kierujących pojazdami drogowymi do wskazań sygnalizatorów, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK S.A.”) wraz z Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD – GITD), podjęli współpracę na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i rozpoczęli pilotażowy projekt, którego idea jest instalacja na wybranych przejazdach fotoradarów. Ich zadaniem jest całodobowa automatyczna rejestracja wykroczeń polegających na niestosowaniu się kierowców do wskazań sygnalizatorów drogowych zainstalowanych na przejazdach (system RedLight).

Urządzenia rejestrujące przesyłają drogą elektroniczną obraz do centrali systemu CANARD, w której przeprowadzane jest postępowanie mandatowe.

Do instalacji ww. urządzeń PKP PLK S.A. wytypowała lokalizacje, w których dochodzi do częstych naruszeń przepisów prawa o ruchu drogowym i które nie są przewidziane do zabudowy skrzyżowań wielopoziomowych. Programem objęto 5 przejazdów kolejowo-drogowych kategorii B (ruch drogowy kierowany jest przez samoczynne systemy przejazdowe, wyposażone w sygnalizatory drogowe i roгатki zamykające ruch drogowy).

Zabudowany system działa od 10 czerwca 2023 r., jako pierwszy oddany, i ostatni oddany do eksploatacji w dniu 31 grudnia 2024 r.

Z informacji przedstawionych przez PKP PLK S.A. i GITD na spotkaniu w dniu 6 maja br. wynika, że instalacja urządzeń rejestrujących na ww. przejazdach kolejowo-drogowych znacząco wpłynęła na poprawę bezpieczeństwa ruchu zarówno kolejowego, jak i drogowego, z uwagi na nieuchronność kary i jej finansową dotkliwość.

Powodzenie ww. pilotażu zaowocowało podjęciem decyzji o instalacji urządzeń rejestrujących na kolejnych 5 przejazdach kolejowo-drogowych (kat. B), wskazanych przez PKP PLK S.A., ale zgodnie z oczekiwaniami CANARD, zlokalizowanych w ciągu dróg krajowych. Przejazdy te zostaną objęte nadzorem do 21 lipca 2026 r.

Podjęto także działania w zakresie możliwości włączenia urządzeń monitorujących, zainstalowanych na przejazdach kolejowo-drogowych przez PKP PLK S.A. do systemu automatycznego rejestrowania naruszeń i prowadzenia postępowań przez CANARD. Trwają ustalenia, dotyczące warunków technicznych, które muszą spełniać urządzenia, aby nastąpił poprawny przepływ danych pomiędzy nimi i mogły one korzystać nawzajem ze swoich zasobów. Według wstępnych ustaleń zostaną zmienione wymagania techniczne, aby w razie konieczności można było w łatwy sposób włączyć te przejazdy do obszaru nadzoru CANARD.

Jednocześnie informuję, że 12 sierpnia 2025 r. zostało opublikowane w Dzienniku Ustaw 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., zastępując dotychczas obowiązujące 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.).

W nowym rozporządzeniu wprowadzono zabezpieczenie dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B, które uniemożliwia uczestnikom ruchu drogowego objazd zamkniętej roгатki, przez zastosowanie wysp kanalizujących ruch lub separatorów, których konstrukcja umożliwia przejechanie przez nie w sytuacji awaryjnej. Dotychczasowe regulacje uzależniały zastosowanie ww. zabezpieczeń od warunków miejscowych.

Zaprojektowany akt prawny umożliwia stosowanie nowoczesnych metod wykrywania przeszkód na przejazdach kolejowo-drogowych, do których należą m.in.: pętle indukcyjne,

system radarowy, obrazowanie termiczne w podczerwieni czy też czujniki ultradźwiękowe.

Nowe rozporządzenie wprowadza możliwość zastosowania przez zarządców dróg dodatkowego oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych znakami aktywnymi, znakami o zmiennej treści lub tablicami tekstowymi o zmiennej treści, a także zastosowanie oznakowania poziomego za pomocą linii wibracyjnych, progów zwalniających i dodatkowej kolorystyki nawierzchni drogowej. Rozwiązania te mogą wpłynąć na zwiększenie koncentracji kierujących pojazdami drogowymi i zapobiegać tzw. „jeżdżeniu na pamięć”. Ponadto, zastosowanie oznakowania poziomego przejazdu za pomocą linii spowalniających (wibracyjnych), progów zwalniających lub dodatkowej kolorystyki nawierzchni drogowej może zwiększyć bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Wykonanie znaków z materiałów powodujących powstanie efektu akustycznego i wibracji, w momencie najechania na ich powierzchnię oraz progów zwalniających wpływa na percepcję kierowcy, zwiększa poziom jego czujności i w konsekwencji powoduje bardziej uważne przejechanie przez przejazd kolejowo-drogowy.

Jednocześnie należy zauważyć, że PKP PLK S.A. podejmuje szereg działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Oprócz działań statutowych, spółka prowadzi kampanię społeczną „Bezpieczny Przejazd”, której celami są:

- podnoszenie świadomości o zagrożeniach wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności na przejazdach i terenach kolejowych,
- zwrócenie uwagi na to, jak ważne jest zachowanie szczególnej ostrożności oraz przestrzeganie przepisów ruchu drogowego,
- minimalizacja liczby zdarzeń zagrażających życiu i zdrowiu ludzi na przejazdach kolejowo-drogowych oraz terenach kolejowych,
- kształtowanie zachowań i utrwalanie postaw społecznie pożądanych.

Z uwagi na powyższe, działania polegające na wprowadzeniu oznaczeń na rogatkach przejazdów z informacją: „W razie niebezpieczeństwa – wyłam szlaban” zostaną poddane analizie, uwzględniającej zarówno bezpieczeństwo ruchu kolejowego, jak i drogowego.

Łączę wyrazy szacunku,

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