



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.4.2026

Warszawa, 26 lutego 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 14952 Poseł na Sejm RP pani Iwony Krawczyk oraz grupy posłów, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Z informacji przekazanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej „Spółka” lub „PKP PLK S.A.”), wynika, że aktualna liczba czynnych przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D w Polsce na liniach kolejowych eksploatowanych w podziale na województwa prezentuje poniższa tabela:

Województwo	Liczba przejazdów kategorii D na liniach eksploatowanych	Udział procentowy (wg stanu na dzień 31 grudnia 2025 r.)
dolnośląskie	382	8,6 %
kujawsko-pomorskie	430	9,7 %
lubelskie	277	6,3 %
lubuskie	281	6,3 %
łódzkie	141	3,2 %
małopolskie	237	5,4 %
mazowieckie	338	7,6 %
opolskie	241	5,4 %
podkarpackie	273	6,2 %
podlaskie	306	6,9 %
pomorskie	247	5,6 %
śląskie	170	3,8 %
świętokrzyskie	128	2,9 %
warmińsko-mazurskie	253	5,7 %
wielkopolskie	472	10,7 %
zachodniopomorskie	253	5,7 %
Ogółem	4429	100,0

Analizując ilość wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D zaistniałych w latach od 2020 do 2025, należy stwierdzić, że przyczyny wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych ww. kategorii leżały po stronie ich użytkowników. Do najczęstszych przyczyn zaliczyć należy: nieprzestrzeganie przepisów prawa (Ustawa prawo o ruchu drogowym), w szczególności brak należytej ostrożności podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo - drogowego, niezatrzymanie przed znakiem B-20 „Stop”, wjazd na przejazd bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem oraz nieuwaga.

W odniesieniu do pytania dotyczącego środków finansowych przeznaczonych na podnoszenie standardu bezpieczeństwa przejazdów kat. D w latach 2020-2025 a także jakie środki zostały zabezpieczone lub są planowane na lata 2026-2030 na kontynuację tych działań, należy zaznaczyć, że realizacja zadań związanych z modernizacją przejazdów kolejowo-drogowych w znacznym stopniu odbywa się w ramach dużych inwestycji dotyczących modernizacji linii kolejowych realizowanych m.in. w zakresie *Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)*, w związku z tym precyzyjne wskazanie środków, które zostały wydatkowane na podnoszenie standardu bezpieczeństwa przejazdów kat. D (w szczególności na przekwalifikowanie do kategorii C,B lub A oraz na likwidację przejazdów kolizyjnych poprzez budowę obiektów bezkolizyjnych), nie jest możliwe.

Jednakże na przestrzeni lat, PKP PLK S.A. konsekwentnie realizuje zadania w zakresie poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych. Poniżej wskazują projekty o charakterze multilokacyjnym dotyczące poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami:

- „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych, w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe”- lata realizacji 2026-2030, środki krajowe, wartości zadania wynosi 761 000,0 (tys. zł);
- „Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych”- lata realizacji 2023 – 2026, KPO, wartość zadania wynosi 465 905,7 (tys. zł);
- „Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych” – etap VII” - lata realizacji 2025 – 2026, KPO, wartość zadania wynosi 289 514,9 (tys. zł);
- „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap I – część przejazdowa” - lata realizacji 2016 – 2024, POIiŚ, wartość zadania wynosi 275 718,3 (tys. zł);
- „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap IIa – część wiaduktowa” - lata realizacji 2017 – 2025, POIiŚ wartość zadania wynosi 44 586,9 (tys. zł);
- „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap IIb – część wiaduktowa” - lata realizacji 2024 – 2027, FEnIKS, wartość zadania wynosi 182 304,9 (tys. zł);
- „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III” - lata realizacji 2018 – 2029, POIiŚ, wartość zadania wynosi 267 025,2 (tys. zł);
- „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – etap IV”- lata realizacji 2023 – 2026, FEnIKS, wartość zadania wynosi 38 316,9 (tys. zł);

- „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I” - lata realizacji 2013 – 2016, POIiŚ, wartość zadania wyniosła 45 938,0 (tys. zł);
- „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap II” - lata realizacji 2013 – 2016, POIiŚ, wartość zadania wyniosła 42 526,2 (tys. zł);
- „Poprawa bezpieczeństwa na Centralnej Magistrali Kolejowej poprzez likwidację przejazdów w poziomie szyn w km 127 i 147 oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych” - lata realizacji 2014 – 2016, CEF, wartość zadania wyniosła 17 512,9 (tys. zł).

Odnoszą się do pytania dotyczącego zmiany ilości przekwalifikowanych przejazdów kat. D w latach 2020-2025, Spółka poinformowała, że prowadzi statystyki bez podziału na województwa. W ujęciu ogólnopolskim przekwalifikowania przejazdów kategorii D do kategorii wyższych wyglądały następująco:

- w 2025 roku z kat. D do kat.: A – 10 szt., B – 25 szt., C – 23 szt., E – 2 szt., F – 35 szt.;
- w 2024 roku z kat. D do kat.: A – 5 szt., B – 20 szt., C – 33 szt., E – 3 szt., F – 43 szt.;
- w 2023 roku z kat. D do kat.: A – 4 szt., B – 28 szt., C – 127 szt., E – 3 szt., F – 53 szt.;
- w 2022 roku z kat. D do kat.: A – 8 szt., B – 30 szt., C – 75 szt., F – 70 szt.;
- w 2021 roku z kat. D do kat.: A – 9 szt., B – 31 szt., C – 107 szt., E – 5 szt., F – 75 szt.;
- w 2020 roku z kat. D do kat.: A – 7 szt., B – 32 szt., C – 92 szt., E – 5 szt., F – 73 szt.

W ujęciu ogólnopolskim w poszczególnych latach zlikwidowano (w tym przekwalifikowano na użytek Spółki i dojeżdża do peronów oraz przekazano do innych podmiotów), następującą liczbę przejazdów kategorii D:

- w 2025 r. - 83 szt.;
- w 2024 r. - 136 szt.;
- w 2023 r. - 82 szt.;
- w 2022 r. - 80 szt.;
- w 2021 r. - 248 szt.;
- w 2020 r. - 282 szt.

W tym: zastąpiono skrzyżowaniami bezkolizyjnymi:

- w 2025 r. - 1 szt.;
- w 2024 r. - 4 szt.;
- w 2023 r. - 0 szt.;
- w 2022 r. - 9 szt.;
- w 2021 r. - 1 szt.;
- w 2020 r. - 3 szt.

Podstawowe kryteria przekwalifikowania przejazdu do kategorii wyższej to wymagania wynikające z obowiązującego 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. z 2025 r. poz. 1105), takie jak: iloczyn ruchu, maksymalna prędkość pociągów na przejeździe oraz liczba torów na przejeździe. Parametry takie jak widoczność, historia zdarzeń czy lokalizacja na głównych ciągach transportowych nie nakładają obowiązku na zarządcę kolei zmiany kategorii przejazdu kolejowo-drogowego. Niemniej w miarę posiadanych środków finansowych PKP PLK S.A. decyduje się na zmianę kategorii przejazdów z kat. D na kat. C lub kat. B.

W celu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D, poza inwestycjami infrastrukturalnymi stosowane są również liczne instrumenty nadzorcze i organizacyjne. Działania te mają na celu identyfikację i eliminację zagrożeń, monitorowanie stanu bezpieczeństwa oraz doskonalenie procesów zarządzania ryzykiem, należą do nich:

- audyty Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, których celem jest ocena skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem, identyfikacja niezgodności i obszarów wymagających doskonalenia;
- audyty SMS w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo - drogowych w latach 2020 – 2025:
 - liczba audytów w 2020 r.: 3 (brak w województwie dolnośląskim);
 - liczba audytów w 2021 r.: 3 (1 w województwie dolnośląskim);
 - liczba audytów w 2022 r.: 3 (brak w województwie dolnośląskim);
 - liczba audytów w 2023 r.: 4 (brak w województwie dolnośląskim);
 - liczba audytów w 2024 r.: 4 (1 w województwie dolnośląskim);
 - liczba audytów w 2025 r.: 4 (brak w województwie dolnośląskim).

Oprócz ww. audytów PKP PLK S.A. prowadzi audyty kompleksowe oraz inne audyty tematyczne, które swoim zakresem obejmują także bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych:

- analiza ryzyka, którego celem jest identyfikacja i ocena ryzyk związanych z funkcjonowaniem przejazdów oraz określenie środków minimalizujących ryzyko, oceny znaczenia zmiany związane ze zmianami technicznymi lub eksploatacyjnymi na przejazdach kolejowo-drogowych;
- monitorowanie zdarzeń i analiza przyczyn, których celem jest uczenie się na podstawie zdarzeń i zapobieganie ich ponownemu wystąpieniu. Stosowany jest informatyczny system gromadzenia i analizy zdarzeń niepożądanych, prowadzone jest raportowanie zdarzeń oraz analiza przyczyn źródłowych;
- współpraca międzyinstytucjonalna, której celem są skoordynowane działania instytucji zaangażowanych w bezpieczeństwo na przejazdach. Działania bazują na spotkaniach i projektach prowadzonych z przedstawicielami Policji, GDDKiA oraz innych przedsiębiorstw kolejowych. Prowadzona jest wymiana danych i informacji o incydentach/ryzykach oraz podejmowane są inicjatywy w celu doskonalenia bezpieczeństwa.

Dodatkowo Spółka realizuje również kompleksowy program poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach torów z drogami. Obejmuje on działania infrastrukturalne, wdrażanie nowoczesnych systemów zabezpieczeń, zmiany w organizacji ruchu oraz szeroko zakrojone inicjatywy edukacyjne i analityczne. Realizowane działania dotyczą poniższych obszarów:

- likwidacja przejazdów kategorii D oraz zastępowanie ich bezpieczniejszymi rozwiązaniami. Jednym z najskuteczniejszych sposobów eliminacji ryzyka wypadków jest sukcesywne likwidowanie przejazdów kat. D o podwyższonym ryzyku kolizji. W ich miejsce powstają rozwiązania zapewniające pełną lub znacznie zwiększoną separację ruchu kolejowego i drogowego, takie jak : wiadukty drogowe lub tunele, kładki i przejścia podziemne dla pieszych, drogi równoległe zmieniające układ dojazdu do torów, przejazdy wyższych kategorii (A,B lub C), wyposażone w rogatki i/lub sygnalizację;
- działania poprawiające widoczność i bezpieczeństwo na istniejących przejazdach kategorii D, polegające na tym, że w miejscach, gdzie przebudowa przejazdu nie jest możliwa Spółka wprowadza rozwiązania ograniczające ryzyko poprzez usuwanie krzewów i drzew ograniczających widoczność, korektę geometrii dojazdu, poprawę odwodnienia oraz nawierzchni drogowej, montaż dodatkowego oznakowania pionowego i poziomego;
- modernizacja przejazdów o wysokim natężeniu ruchu. Spółka w przypadku przejazdów o wysokim natężeniu ruchu realizuje modernizację w ramach dużych projektów inwestycyjnych, obejmują one m.in.: instalację sygnalizacji świetlnej, montaż rogatek lub półrogatek, wdrożenie systemów samoczynnej sygnalizacji przejazdowej;
- okresowe i doraźne kontrole przejazdów kolejowo-drogowych. Zgodnie z ustawą Prawo budowlane, wszystkie przejazdy, w tym kat. D, podlegają: corocznym kontrolą stanu technicznego; kontrolom co najmniej raz na 5 lat, obejmującym ocenę stanu technicznego, przydatności do użytkowania oraz estetyki obiektu i jego otoczenia. W trakcie kontroli sprawdzany jest stan techniczny przejazdów oraz ich dalsza przydatność do eksploatacji.

Oprócz kontroli wynikających z przepisów prawa, przejazdy podlegają także kontrolom planowym i doraźnym wykonywanym przez uprawnionych pracowników Spółki. Ich celem jest szybkie reagowanie na stwierdzone nieprawidłowości, likwidacja zagrożeń, a w razie potrzeby – wprowadzanie czasowych ograniczeń prędkości lub nawet wyłączenie przejazdu z użytkowania.

- wewnętrzne regulacje dotyczące kontroli bezpieczeństwa. Kontrole stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych, realizowane są również na podstawie wewnętrznej regulacji obowiązującej w Spółce, tj.: Decyzji Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 29/2011 z dnia 20 czerwca 2019 r., w sprawie kontroli stanu technicznego oraz bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami (ciągami pieszymi) w jednym poziomie. Decyzja ta: wprowadza jednolite standardy prowadzenia kontroli na całej sieci Spółki; precyzyjnie określa obowiązki osób odpowiedzialnych za utrzymanie przejazdów; reguluje sposób dokumentowania i egzekwowania działań naprawczych; wzmacnia system działań zapobiegających wypadkom. Wyniki tych kontroli pozwalają na wczesne wykrywanie zagrożeń oraz analizę ryzyk związanych z dalszą eksploatacją przejazdów;
- działania edukacyjne – kampania „Bezpieczny Przejazd - Szlaban na ryzyko !”.

Działania techniczne uzupełniają inicjatywy edukacyjne skierowane do użytkowników przejazdów, w tym kategorii D. W ramach ogólnopolskiej kampanii Spółka prowadzi m.in.:

- działania informacyjne w mediach,
- eventy i akcje lokalne,
- spotkania z kierowcami, uczniami, rowerzystami,
- publikacje i materiały edukacyjne.

Ich celem jest zmiana zachowań uczestników ruchu – w zdecydowanej większości wypadków na przejazdach przyczyny zaistnienia leżą po stronie użytkowników przejazdów.

- system „Żółtej Naklejki”. Wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe zarządzane przez PKP PLK S.A. zostały wyposażone w tzw. „Żółtą Naklejkę”. Na przejazdach kategorii D umieszczana jest ona na krzyżu św. Andrzeja, natomiast na przejazdach kategorii B i C – na napędach rogatek. Naklejka zawiera:
 - numer identyfikacyjny przejazdu,
 - numer alarmowy 112,
 - numer do dyspozytora Spółki.

Rozwiązanie to umożliwia błyskawiczne wstrzymanie ruchu pociągów w razie zagrożenia – niejednokrotnie zapobiegając poważnym wypadkom,

- ograniczanie nieformalnego ruchu przez tory poprzez :
 - budowę ogrodzeń w miejscach szczególnie narażonych,
 - likwidację dzikich przejść,
 - wyznaczanie przejazdów wyłącznie dla służb technicznych (z zakazem ruchu publicznego),
 - zapewnienie właściwej infrastruktury dojazdu do dróg technologicznych.

Oprócz tego należy podkreślić, że w ramach działań zwiększających bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych, prowadzone są testy i wdrożenia systemów monitoringu wizyjnego oraz automatycznej rejestracji wykroczeń. Rozwiązania te obejmują m.in. automatyczne wykrywanie ignorowania wskazań przejazdowych sygnalizatorów świetlnych, niezatrzymania się przed znakiem „Stop”, przekraczania prędkości w rejonie przejazdu czy omijania rogatek, a także odczyt tablic rejestracyjnych i przekazywanie materiału organom ścigania. Podjęte działania dotyczą:

- zmian w zakresie egzekucji przepisów. Testy inteligentnych systemów zabezpieczających przejazdy kolejowo-drogowe kategorii D są prowadzone z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Pierwsze wdrożenie pilotażowe zostało uruchomione na przejeździe w miejscowości Imielin, w województwie śląskim. W trakcie dwutygodniowego okresu testowego rejestrowano średnio około 100 zdarzeń dziennie kwalifikowanych jako potencjalnie niebezpieczne. System pozostaje w fazie kalibracji, a w kolejnych etapach przewiduje się instalację urządzeń testowych oferowanych przez różnych producentów, w celu dokonania porównawczej oceny ich funkcjonalności oraz skuteczności,

W ramach analiz poprzedzających ewentualne wdrożenie systemu na większą skalę przeprowadzono w szczególności:

- konsultacje z podmiotami technologicznymi specjalizującymi się w rozwiązaniach służących automatycznemu wykrywaniu naruszeń przepisów ruchu drogowego na przejazdach kategorii D;
- testy technologii automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ANPR), obejmujące również możliwość przekazywania zarejestrowanych danych właściwym organom zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- ocenę potencjału wdrożenia systemów rejestrujących, działających na zasadach zbliżonych do fotoradarów drogowych, umożliwiających dokumentowanie wykroczeń.

Celem powyższych działań jest uzyskanie podstaw merytorycznych i technicznych do ewentualnego wdrożenia systemu w skali ogólnokrajowej, z uwzględnieniem skuteczności urządzeń, interoperacyjności rozwiązań oraz zgodności procesów przetwarzania danych z właściwymi regulacjami prawnymi. Oprócz kwestii technicznych do rozstrzygnięcia pozostają jeszcze zagadnienia prawne. Ważna jest prawna możliwość skutecznego ukarania na podstawie nagrań z monitoringu kierowcy popełniającego wykroczenie drogowe. Wytworzenie wśród kierujących świadomości, że złamanie przepisów na przejeździe nie jest bezkarne, przyniesie efekt w postaci poprawy bezpieczeństwa na drogach i w ramach systemu kolejowego.

- pilotaży i wdrożeń punktowych systemów monitoringu, tj.:
 - systemu RedLight: Spółka uczestniczy jako partner w pilotażowym programie realizowanym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, prowadzonym przez Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD). Program zakłada wyposażenie, wskazanych przez Spółkę przejazdów kolejowo-drogowych w urządzenia rejestrujące typu RedLight, umożliwiające całodobowe, automatyczne dokumentowanie wykroczeń polegających na niestosowaniu się przez kierujących do sygnalizacji świetlnej. Zarejestrowany przez urządzenia materiał wizyjny przekazywany jest w formie elektronicznej do centrali CANARD, gdzie podlega dalszej obróbce oraz stanowi podstawę prowadzenia postępowań mandatowych.

W latach 2020 – 2023 pilotażem objęto pięć przejazdów kolejowo-drogowych, a system pozostaje w eksploatacji od dnia 10 czerwca 2023 r. Ponadto, w wyniku dotychczasowej współpracy pomiędzy Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego a Spółką zaplanowano rozszerzenie nadzoru o kolejnych pięć przejazdów kolejowo-drogowych. Instalacja urządzeń oraz objęcie ich systemem automatycznej rejestracji wykroczeń zostanie zrealizowane do dnia 21 lipca 2026 r.

Wśród aktualnie funkcjonujących urządzeń rejestrujących wykroczenia na przejazdach kolejowo-drogowych dwa z nich zlokalizowane są na terenie województwa dolnośląskiego, tj. na przejazdach przy: ul. Szczecińskiej i ul. Średzkiej we Wrocławiu.

Obowiązujące regulacje prawne umożliwiają obecnie zastosowanie techniczne systemu RedLight na przejazdach kategorii B oraz C, co pozwalają na dalszy rozwój i skalowanie systemu w oparciu o istniejące uwarunkowania infrastrukturalne i prawne. Ponadto, w związku z planami włączenia do systemu CANARD urządzeń monitorujących, należących do Spółki prowadzone

są działania mające na celu ustalenie standardów technicznych, umożliwiających integrację i wymianę danych. Możliwość ich dostosowania zostanie potwierdzona po przeprowadzeniu wspólnych testów integracyjnych.

- działań innowacyjnych:

- aktywny znak B-20 „STOP”

Aktywny znak B-20 „STOP” stanowi system ostrzegania kierowców opracowany przez Czmuda Group sp. z o.o., bazujący na standardowym znaku B-20 wyposażonym w elementy aktywne. System funkcjonuje w pełni automatycznie: po wykryciu ruchu pojazdu w strefie przejazdu kolejowo-drogowego następuje aktywacja sygnalizacji poprzez pulsacyjne podświetlenie obrysu znaku oraz naprzemienne miganie pomarańczowych lamp ostrzegawczych. Sygnalizacja pozostaje aktywna do chwili zatrzymania pojazdu lub opuszczenia przez niego strefy detekcji. Do realizacji działań pilotażowych wyznaczono 85 przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D, przed którymi ustawione są znaki B-20 „STOP”, zlokalizowane na obszarze trzech województw: warmińsko-mazurskiego – 23 lokalizacje, kujawsko-pomorskiego – 61 lokalizacji i wielkopolskiego – 1 lokalizacja;

- system AMSTA-D, firmy MindMade sp. z o.o./WB GROUP

System AMSTA-D, opracowany przez MindMade sp. z o.o. należącą do WB GROUP, stanowi rozwiązanie ostrzegawcze przeznaczone dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D. System sygnalizuje nadjeżdżający pociąg za pomocą sygnału świetlnego oraz dźwiękowego, emitowanego z urządzenia umieszczonego na słupku ostrzegawczym zlokalizowanym przed przejazdem. Jego zadaniem jest zwiększenie świadomości kierowców oraz poprawa bezpieczeństwa na przejazdach pozbawionych aktywnych urządzeń zabezpieczenia ruchu. Do działań pilotażowych z wykorzystaniem systemu AMSTA-D wyznaczono cztery przejazdy kolejowo-drogowe kategorii D, usytuowane na obszarze następujących województw: świętokrzyskiego – 1 lokalizacja i mazowieckiego – 3 lokalizacje;

- system detekcji przeszkód KYOSAN 2D – firma KYOSAN EUROPE sp. z o.o.

System Kyosan 2D, opracowany przez KYOSAN EUROPE sp. z o.o., stanowi urządzenie służące do wykrywania przeszkód na przejazdach kolejowo-drogowych. Jego funkcjonalność opiera się na zestawie detektorów prowadzących ciągły monitoring strefy przejazdu, umożliwiających identyfikację obiektów znajdujących się w obszarze torowym. W przypadku wykrycia przeszkody informacja ta przekazywana jest do urządzeń przejazdowych za pośrednictwem modułu sterującego, zapewniającego bezpieczne i niezawodne przesyłanie danych. Urządzenia przejazdowe interpretują sygnał o wykryciu przeszkody analogicznie do sygnału o uszkodzeniu rogatek, co pozwala na wdrożenie odpowiednich procedur bezpieczeństwa. System przeznaczony jest do zastosowania na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C. Do realizacji działań pilotażowych wyznaczono przejazd kolejowo-drogowy kategorii B, zlokalizowany na terenie województwa mazowieckiego.

Są to pierwsze z serii planowanych wdrożeń innowacyjnych urządzeń tego rodzaju na sieci kolejowej. Nowe rozwiązania pozwalają na automatyczny odczyt danych z tablic rejestracyjnych pojazdów oraz zdalne przekazanie wybranych informacji do wyznaczonego odbiorcy (np. zarządcy drogi, zarządcy infrastruktury kolejowej). Urządzenia będą mogły wykrywać szereg różnych zagrożeń związanych np. z omijaniem rogatek czy niezatrzymaniem się przed sygnalizatorem zabraniającym wjazdu na przejazd. Informacje te mogą być następnie przekazywane organom ścigania. Wszystkie instalowane urządzenia będą przechodziły szczegółowe testy umożliwiające ich późniejsze zastosowanie na szeroką skalę. Spodziewane efekty zainicjowanych działań to:

- ograniczenie liczby naruszeń przepisów w miejscach, w których zainstalowano monitoring,
- poprawa zachowań kierowców wynikającą z samej obecności urządzeń rejestrujących,
- zwiększenie skuteczności organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów poprzez możliwość wykorzystania materiałów z monitoringu.

Odpowiedź na pytanie dotyczące wypadków na przejazdach kategorii D, w tym liczba ofiar śmiertelnych oraz osób ciężko rannych w ujęciu ogólnopolskim, z wyszczególnieniem województwa dolnośląskiego, ze względu na jej objętość została przedstawiona w załączonej tabeli.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Zestawienie prezentujące liczbę wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C oraz D, w tym liczbę ofiar w ujęciu ogólnopolskim, jak i dla województwa dolnośląskiego w latach 2020 – 2025

Kategoria przejazdu - przejścia	2025 r.												w tym województwo dolnośląskie:												% udziału województwa dolnośląskiego w łącznym wyniku							
	Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - cała sieć				Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - województwo dolnośląskie											
	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych				
A	3	2	0	0	7	7	0	0	10	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
B	13	5	0	5	6	6	0	0	19	11	0	5	2	3	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	10,53%	27,27%	0,00%	0,00%				
C	37	8	3	18	5	4	0	1	42	12	3	19	2	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	4,76%	0,00%	0,00%	5,26%				
D	97	13	15	22	4	3	0	1	101	16	15	23	4	0	0	1	1	1	0	0	5	1	0	1	4,95%	6,25%	0,00%	4,35%				
E	0	0	0	0	8	8	0	1	8	8	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%				
F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%				
dojścia do peronów	0	0	0	0	3	1	1	1	3	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	33,33%	100,00%	0,00%	0,00%				
Razem	150	28	18	45	33	29	1	4	183	57	19	49	8	3	0	2	2	2	0	0	10	5	0	2	5,46%	8,77%	0,00%	4,08%				

Kategoria przejazdu - przejścia	2024 r.												w tym województwo dolnośląskie:												% udziału województwa dolnośląskiego w łącznym wyniku			
	Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - cała sieć				Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - województwo dolnośląskie							
	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych
A	2	0	0	2	1	1	0	0	3	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
B	8	1	0	3	8	4	3	0	16	5	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

C	32	9	3	9	1	1	0	0	33	10	3	9	2	0	1	2	0	0	0	0	2	0	1	2	6,06%	0,00%	33,33%	22,22%
D	92	16	8	29	2	2	0	0	94	18	8	29	4	0	0	7	0	0	0	0	4	0	0	7	4,26%	0,00%	0,00%	24,14%
E	0	0	0	0	7	5	2	0	7	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
dojścia do peronów	0	0	0	0	4	4	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Razem	134	26	11	43	23	17	5	0	157	43	16	43	6	0	1	9	0	0	0	0	6	0	1	9	3,82%	0,00%	6,25%	20,93%

Kategoria przejazd u- przejścia	2023 r.												w tym województwo dolnośląskie:												% udziału województwa dolnośląskiego w łącznym wyniku			
	Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - cała sieć				Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - województwo dolnośląskie							
	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych
A	5	0	0	1	4	4	0	0	9	4	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	2	1	0	0	22,22%	25,00%	0,00%	0,00%
B	11	1	0	1	3	3	0	0	14	4	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	14,29%	25,00%	0,00%	0,00%
C	30	8	4	8	3	2	1	0	33	10	5	8	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	6,06%	0,00%	0,00%	0,00%
D	106	11	17	37	2	2	0	0	108	13	17	37	12	1	0	6	0	0	0	0	12	1	0	6	11,11%	7,69%	0,00%	16,22%
E	0	0	0	0	9	5	2	2	9	5	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
dojścia do peronów	0	0	0	0	3	2	0	1	3	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Razem	152	20	21	47	24	18	3	3	176	38	24	50	17	2	0	6	1	1	0	0	18	3	0	6	10,23%	7,89%	0,00%	12,00%

Kategoria przejazdu - przejścia	2022 r.												w tym województwo dolnośląskie:												% udziału województwa dolnośląskiego w łącznym wyniku			
	Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - cała sieć				Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - województwo dolnośląskie							
	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych
A	5	1	0	2	5	2	2	1	10	3	2	3	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	10,00%	33,33%	0,00%	0,00%
B	15	2	1	7	2	2	0	0	17	4	1	7	1	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	3	5,88%	0,00%	0,00%	42,86%
C	42	14	2	30	3	2	0	1	45	16	2	31	7	1	1	5	0	0	0	0	7	1	1	5	15,56%	6,25%	50,00%	16,13%
D	88	13	15	37	2	2	0	0	90	15	15	37	15	2	0	5	0	0	0	0	15	2	0	5	16,67%	13,33%	0,00%	13,51%
E	0	0	0	0	6	3	0	3	6	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
dojścia do peronów	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Razem	150	30	18	76	20	11	2	7	170	41	20	83	23	3	1	13	1	1	0	0	24	4	1	13	14,12%	9,76%	5,00%	15,66%

Kategoria przejazdu - przejścia	2021 r.												w tym województwo dolnośląskie:												% udziału łącznego wyniku województwa dolnośląskiego			
	Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - cała sieć				Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - województwo dolnośląskie							
	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych
A	6	0	1	0	3	3	0	0	9	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
B	19	4	0	2	5	5	0	0	24	9	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	8,33%	22,22%	0,00%	0,00%
C	34	5	3	22	2	2	0	0	36	7	3	22	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2,78%	0,00%	0,00%	0,00%
D	118	19	9	29	6	5	1	0	124	24	10	29	5	1	0	1	0	0	0	0	5	1	0	1	4,03%	4,17%	0,00%	3,45%

E	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
dojścia do peronów	0	0	0	0	3	3	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Razem	177	28	13	53	20	18	2	1	197	46	15	54	8	3	0	1	0	0	0	0	0	8	3	0	1	4,06%	6,52%	0,00%	1,85%

Kategoria przejazdu - przejścia	2020 r.												w tym województwo dolnośląskie:												% udziału województwa dolnośląskiego w łącznym wyniku			
	Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - cała sieć				Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - województwo dolnośląskie							
	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych	Liczba zdarzeń	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba rannych
A	5	0	0	3	7	5	2	0	12	5	2	3	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
B	13	4	6	15	2	2	0	0	15	6	6	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
C	27	8	3	3	1	1	0	0	28	9	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3,57%	0,00%	0,00%	0,00%
D	95	20	9	16	1	1	0	0	96	21	9	16	4	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	1	4,17%	0,00%	0,00%	6,25%
E	0	0	0	0	4	3	0	1	4	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
F	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
dojścia do peronów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Razem	141	33	18	37	15	12	2	1	156	45	20	38	5	0	0	1	1	1	0	0	6	1	0	1	3,21%	0,00%	0,00%	2,63%