



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.6.2026
Warszawa, 30 marca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 15716 Posła Roberta Warwasa oraz grupy posłów na Sejm RP, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie należy podkreślić, że kwestia poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, stanowi jeden z priorytetowych obszarów działalności Ministerstwa Infrastruktury. Przejazdy te należą do miejsc szczególnie newralgicznych w systemie komunikacyjnym, gdzie krzyżują się dwa różne rodzaje ruchu – drogowy i kolejowy, co istotnie zwiększa ryzyko wystąpienia zdarzeń o poważnych konsekwencjach.

W związku z powyższym, kluczowe znaczenie ma podejmowanie działań ukierunkowanych na systematyczne podnoszenie poziomu wiedzy i świadomości kandydatów na kierowców oraz kierowców w zakresie zasad bezpiecznego zachowania na przejazdach kolejowo-drogowych. Znajomość obowiązujących przepisów, właściwa interpretacja oznakowania oraz świadomość ograniczeń technicznych transportu kolejowego – w szczególności wydłużonej drogi hamowania pociągów – stanowią istotne elementy prewencji wypadków.

Podejmowanie wszelkich działań w ww. obszarze ma pozytywny wpływ na kształtowanie odpowiedzialnych postaw wśród uczestników ruchu drogowego, co w konsekwencji przyczynia się do ograniczenia liczby zdarzeń na przejazdach, zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na drogach oraz ochrony życia i zdrowia obywateli.

W perspektywie długofalowej inicjatywy te sprzyjają kształtowaniu i utrwalaniu trwałych standardów bezpieczeństwa, opartych na świadomości zagrożeń, odpowiedzialnych postawach uczestników ruchu drogowego oraz konsekwentnym przestrzeganiu obowiązujących przepisów. Ministerstwo Infrastruktury, realizując działania z zakresu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, uwzględnia potrzebę podnoszenia świadomości uczestników ruchu drogowego w tym zakresie, m.in. w odniesieniu do prawidłowych zachowań na przejazdach kolejowo-drogowych.

Z tego względu pod koniec 2025 r. katalogi pytań egzaminacyjnych zostały uzupełnione o 65 nowych pytań egzaminacyjnych dotyczących zasad ruchu drogowego i oznakowania w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych. Pytania te trafiły zarówno do katalogu pytań stosowanego podczas egzaminu państwowego wymaganego do uzyskania prawa jazdy odpowiedniej kategorii (20 pytań), jak też do katalogów pytań stosowanych podczas egzaminów państwowych dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy (15 pytań), dla kandydatów na egzaminatorów (15 pytań), a także do katalogu pytań stosowanego

podczas przeprowadzania testów kwalifikacyjnych dla kierowców zawodowych (15 pytań).

Wdrażanie skutecznego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym realizowane jest przez Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (dalej „CANARD”). W ramach prowadzonych działań CANARD ujawnia naruszenia przepisów w zakresie przekraczania przez kierowców ustalonych limitów prędkości oraz niestosowania się do sygnalizacji świetlnej.

Automatyczny nadzór nad ruchem drogowym prowadzony jest przy pomocy:

- urządzeń stacjonarnych,
- odcinkowego pomiaru prędkości,
- monitoringu przejazdu na czerwonym świetle na skrzyżowaniu,
- monitoringu przejazdu na czerwonym świetle na przejeździe kolejowo drogowym,
- urządzeń mobilnych.

Do kontroli ruchu drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych CANARD wykorzystuje 5 lokalizacji wyposażonych w urządzenia rejestrujące typu RedLight. Zarejestrowany przez urządzenia materiał wizyjny przekazywany jest w formie elektronicznej do centrali CANARD, gdzie podlega dalszej obróbce oraz stanowi podstawę prowadzenia postępowań mandatowych. W 2024 r. zarejestrowano w tych lokalizacjach 12 277 naruszeń, co świadczy o wysokiej skuteczności systemu. 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 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej „Spółka” lub „PKP PLK S.A.”), prowadzone są działania mające na celu ustalenie standardów technicznych, umożliwiających integrację i wymianę danych. Możliwość ich dostosowania zostanie potwierdzona po przeprowadzeniu wspólnych testów integracyjnych.

Jednocześnie należy wskazać, że rozbudowa systemu CANARD o kolejne urządzenia musi zostać poprzedzona wejściem w życie nowelizacji przepisów umożliwiających zwiększenie efektywności egzekucji kar za naruszenia zarejestrowane przez fotoradary. Poprawa wydajności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym w obszarze egzekucji kar jest warunkiem niezbędnym dla rozszerzenia tego systemu o nowe urządzenia rejestrujące, w tym urządzenia lokalizowane na przejazdach kolejowo-drogowych.

W latach 2023-2025 pracownicy CANARD aktywnie uczestniczyli, we współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego (dalej: „UTK”), w opracowaniu projektu przepisów prawnych, które docelowo mają umożliwić automatyczną rejestrację naruszeń na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D.

W kwietniu 2025 r. Prezes UTK przekazał do Ministerstwa Infrastruktury propozycje zmian legislacyjnych dotyczących poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, wypracowane w ramach roboczej współpracy z GITD. Przygotowany projekt zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r., poz.1251, dalej „p.r.d.”), oraz w ustawie o drogach publicznych ma na celu stworzenie

podstaw prawnych dla wdrożenia w Polsce innowacyjnych urządzeń na przejazdach kolejowo – drogowych, służących poprawie bezpieczeństwa w miejscach styku infrastruktury kolejowej z drogami publicznymi.

Projekt ustawy zakłada szersze wykorzystywanie urządzeń rejestrujących w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych, które umożliwiłyby automatyczne ujawnianie naruszeń popełnianych przez kierujących pojazdami. Jednocześnie przewiduje się przyznanie GITD uprawnień do skutecznego egzekwowania odpowiedzialności wobec kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego w rejonie przejazdów kolejowych, przy wykorzystaniu stacjonarnych urządzeń rejestrujących przeznaczonych specjalnie do tego celu.

W dotychczasowym stanie prawnym stacjonarne urządzenia rejestrujące zgodnie z art. 2 pkt 59 ustawy Prawo o ruchu drogowym mogły być wykorzystywane przez Inspekcję Transportu Drogowego (dalej: „ITD”) wyłącznie do ujawniania naruszeń polegających na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości oraz niestosowaniu się do sygnałów świetlnych (art. 129g p.r.d.). Oznacza to, że ITD mogła ścigać kierującego, który nie zastosował się do czerwonego sygnału świetlnego przed przejazdem kolejowym, jednak brak było podstaw prawnych do wykorzystywania urządzeń rejestrujących do automatycznego wykrywania innych naruszeń, w szczególności niezatrzymania pojazdu przed przejazdem oznaczonym znakiem B-20 „STOP”.

W związku z powyższym zaproponowano zmianę art. 129g ust. 1 lit. c) p.r.d., zmierzającą do przyznania ITD uprawnień do ujawniania za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych, wszelkich naruszeń popełnianych w rejonie przejazdu kolejowego. Chodzi o proces realizowany bez udziału człowieka, w którym odpowiednio zaprojektowane i zaprogramowane urządzenie spośród wszystkich przejeżdżających pojazdów rejestruje wyłącznie te przypadki, w których doszło do naruszenia określonych przepisów ruchu drogowego.

Projektowane przepisy, przewidują rozszerzenie zadań ITD nie tylko o techniczną obsługę dodatkowych urządzeń rejestrujących, lecz przede wszystkim o prowadzenie postępowań dotyczących wszelkich naruszeń ujawnionych przez te urządzenia w rejonie przejazdu kolejowego, w tym również w przypadkach niezatrzymania pojazdu przed znakiem B-20 STOP.

Procedowany w Ministerstwie Infrastruktury projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, w dniu 21 lipca 2025 r. uzyskał wpis do Wykazu prac legislacyjnych i programowych (UD263). Planowane regulacje dotyczyć będą fundamentalnych zmian w podejściu do odpowiedzialności właściciela pojazdu, którym popełniono wykroczenie oraz wzmacniać skuteczność ścigania wykroczeń drogowych popełnianych przez kierowców.

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 przejazdu kolejowo-drogowe kategorii D są prowadzone z inicjatywy Prezesa UTK. 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.

- Działań innowacyjnych:

- 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, 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 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, umożliwiającą 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.

Odnosząc się do pytania dotyczącego działań edukacyjnych planowanych w celu zmiany zachowań kierowców oraz podniesienia świadomości społecznej należy podkreślić wkład Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego będącej międzyresortowym organem pomocniczym Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, która to działa w strukturze organizacyjnej Ministerstwa Infrastruktury i prowadzi działania promujące kwestie bezpieczeństwa na polskich drogach wśród wszystkich użytkowników dróg, a realizację tych zadań wspiera Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Sekretariat KRBRD). Głównym założeniem prowadzonych działań jest wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznego zachowania się na drodze, spadek liczby ofiar śmiertelnych i rannych. Działania te prowadzone są zgodnie z założeniami wieloletniego krajowego programu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce - Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, a także Programów Realizacyjnych.

W bieżącym roku planowana jest do realizacji przez Sekretariat KRBRD ogólnopolska akcja informacyjno-edukacyjna skierowana do osób powyżej 60 roku życia w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego pod hasłem Bezpieczni 60+. W ramach akcji Bezpieczni 60+ planowane jest przeprowadzenie 16 Warsztatów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego skierowanych do osób powyżej 60 roku życia, po jednym warsztacie w każdym z województw. Każdy warsztat ma składać się z części teoretycznej i Strefy Zdrowia.

W ramach całej akcji Bezpieczni 60+, planuje się przeszkolić 1 600 osób powyżej 60 roku życia.

Głównym celem akcji Bezpieczni 60 + jest kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań, uświadomienie uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia, jak m.in. zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa prawidłowo poruszać się po drodze; jak sprawność psychofizyczna, która z wiekiem jest coraz słabsza ma wpływ na percepcję i możliwość kierowania pojazdem czy rowerem, jak bezpiecznie uczestniczyć w ruchu drogowym, jako kierowca, rowerzysta czy pieszy uwzględniając zmiany biologiczne i mentalne postępujące wraz z wiekiem oraz o odpowiedzialności prawnej za kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości lub w stanie wskazującym na użycie alkoholu, a także zagrożeniami związanymi z kierowaniem pod wpływem innych substancji psychoaktywnych. Podczas warsztatów będą również, jak w latach ubiegłych poruszane kwestie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo - drogowych.

Ponadto Ministerstwo Infrastruktury, Sekretariat KRBRD w ramach działań edukacyjnych skierowanych do wszystkich uczestników ruchu drogowego zarówno w Polsce, jak i za granicą, którzy korzystają z polskich dróg opracował w 2024 roku folder informacyjny dotyczący tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”. Celem opracowania tego folderu jest podniesienie świadomości o aktualnie obowiązujących przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, a skierowany jest do wszystkich uczestników ruchu drogowego, również do cudzoziemców poruszających się po polskich drogach. W folderze znajdują się podstawowe informacje dotyczące zasad ruchu drogowego, w tym między innymi: podstawowy zbiór praw i obowiązków uczestników ruchu drogowego, najważniejsze telefony alarmowe, zasady udzielania pierwszej pomocy, informacje o drogach, dopuszczalnych limitach prędkości oraz inne zasady bezpiecznego korzystania z polskich dróg, a także jest odrębny dział o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo - drogowych.

W związku z wprowadzonymi zmianami prawnymi w końcu 2025 roku, zaistniała konieczność aktualizacji ww. folderu, która zakończy się w połowie bieżącego roku. Folder stanowi ważny element edukacji wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym dla wielu przybywających do Polski uchodźców, ale również będzie stanowić szczególną prewencję i ochronę dzieci i młodzież, a także osób powyżej 60 roku życia.

Od 2005 r. prowadzona jest kampania społeczna „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.

Jak dowodzą wieloletnie statystyki, za 99% zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych odpowiadają uczestnicy ruchu drogowego, którzy nie stosują się do obowiązujących przepisów podczas przejeżdżania przez skrzyżowanie. Działania realizowane w ramach kampanii polegają na propagowaniu „kultury” przestrzegania przepisów już wśród najmłodszych, dlatego koordynatorzy kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd” realizują prelekcje edukacyjne w placówkach oświatowych i wychowawczych.

Kolejnym cyklicznym działaniem są akcje informacyjno-edukacyjne prowadzone na przejazdach kolejowo-drogowych w całej Polsce. Podczas tych akcji, wspólnie z funkcjonariuszami Straży Ochrony Kolei i Policji, pracownicy PKP PLK S.A., wyjaśniają zasady prawidłowego pokonania przejazdu, reguły postępowania w sytuacjach kryzysowych na przejeździe, w tym także jak wyłączyć rogatek i jak prawidłowo skorzystać z tzw. „Żółtej Naklejki”. Od 2018 r., każdy przejazd kolejowo-drogowy w Polsce zarządzany przez Spółkę jest oznakowany takimi żółtymi naklejkami. Naklejki umieszczane są po wewnętrznej stronie krzyży św. Andrzeja (w przypadku przejazdów kat. D), lub na napędach rogatek (na przejazdach kat. B i kat. C), i zawierają trzy kluczowe informacje: unikalny, 9-cyfrowy numer identyfikacyjny przejazdu, numer alarmowy 112 oraz numery awaryjne. Rozwiązanie to umożliwi błyskawiczne wstrzymanie ruchu pociągów w razie zagrożenia – niejednokrotnie zapobiegając poważnym wypadkom.

Ponadto, aby propagować przestrzeganie zasad bezpieczeństwa na przejazdach, w ramach kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd” każdego roku PKP PLK S.A. przeprowadza kampanie informacyjno-edukacyjne w mediach tradycyjnych, Internecie oraz w mediach społecznościowych. Od 2016 r. z przekazem kampanii pracownicy Spółki docierają także do środowisk odpowiedzialnych za przygotowanie przyszłych kierowców i doszkalać tych, którzy już posiadają uprawnienia do kierowania pojazdami.

W ramach realizacji ww. kampanii w 2025 r.:

- przeprowadzono 1138 prelekcji edukacyjnych, w tym 310 w ramach projektu „Październik miesiącem edukacji”;
- objęto działaniami edukacyjnymi 48112 dzieci, w tym 13381 w ramach projektu „Październik miesiącem edukacji”;
- zrealizowano 2006 akcji informacyjno-promocyjnych na przejazdach kolejowo - drogowych, w tym 847 w ramach inicjatywy „Bezpieczny piątek”;
- dotarto do 64 969 odbiorców akcji informacyjno-promocyjnych na przejazdach, w tym 44743 w ramach „Bezpiecznego piątku”;
- rozdystrybuowano 355 516 materiałów informacyjno-edukacyjnych;
- zgłoszono 785 usterek infrastruktury;
- zorganizowano 107 wydarzeń plenerowych;
- przeprowadzono 5 warsztatów dla Ośrodków Szkolenia Kierowców skierowanych do instruktorów nauki jazdy oraz 2 warsztaty dla egzaminatorów WORD.

W okresie od stycznia 2026 r. do lutego 2026 r.: przeprowadzono 34 prelekcje edukacyjne (1893 wyedukowanych dzieci); zrealizowano 59 akcji informacyjno-promocyjnych na przejazdach; dotarto do 2788 odbiorców akcji informacyjno-promocyjnych na przejazdach; rozdystrybuowano 10 063 szt. materiałów informacyjno-edukacyjnych; zgłoszono 147 usterek przy pomocy formularza „Zgłoś usterkę”; zorganizowano 3 imprezy plenerowe; zorganizowano 2 warsztaty OSK. W kolejnych miesiącach 2026 r. działania realizowane w ramach kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd” będą obejmować swoim zakresem wszystkie powyższe pola i grupy odbiorców.

Od czerwca 2018 r. do lutego 2026 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali 53134 zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach i terenach kolejowych (od początku 2026 r.: 1474 zgłoszenia). W 1728 przypadkach wstrzymano ruch pociągów na linii kolejowej i wezwano pomoc (od początku 2026 r.: 48 przypadków). Przy 3796

zgłoszeniach ograniczono prędkość jazdy pociągów, by zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i korzystających z przejazdów (od początku 2026 r.: 123 przypadki).

Odnosząc się do pytania dotyczącego harmonogramu modernizacji przejazdów kategorii D oraz kryteria wyboru lokalizacji do modernizacji, należy podkreślić, że przejazdy kolejowo-drogowe (w tym kategorii D) są stopniowo modernizowane w ramach wielu liniowych projektów inwestycyjnych realizowanych w ramach m.in. Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)., a także kilku projektów multilokalizacyjnych.

Przy kwalifikacji przejazdów kolejowo-drogowych do podniesienia ich kategorii bierze się pod uwagę w szczególności wymagania określone Rozporządzeniem 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. 2025 poz. 1105), tj. m.in. iloczyn ruchu aktualny i zakładany w najbliższym czasie (w szczególności przy modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych) oraz przewidywane podniesienie prędkości na danym odcinku linii kolejowej. Zaznaczyć należy, że w przypadku linii kolejowych, na których planowane jest podniesienie prędkości pociągów powyżej 120 km/h, nie mogą funkcjonować przejazdy kolejowo-drogowe kategorii D. W takim przypadku konieczne jest podniesienie kategorii takich przejazdów.

Odpowiedź na pytanie dotyczące liczby wypadków, ofiar śmiertelnych oraz rannych na przejazdach kolejowo-drogowych w latach 2022-2025 w ujęciu ogólnopolskim 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

Kategoria przejazdu/przejścia	2025 rok											
	Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - cała sieć			
	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
B	13	5	0	5	6	6	0	0	19	11	0	5
C	37	8	3	18	5	4	0	1	42	12	3	19
D	97	13	15	22	4	3	0	1	101	16	15	23
E	0	0	0	0	8	8	0	1	8	8	0	1
F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dojścia do peronów	0	0	0	0	3	1	1	1	3	1	1	1
Razem	150	28	18	45	33	29	1	4	183	57	19	49
Kategoria przejazdu/przejścia	2024 rok											
	Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				łącznie - cała sieć			
	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
B	8	1	0	3	8	4	3	0	16	5	3	3
C	32	9	3	9	1	1	0	0	33	10	3	9
D	92	16	8	29	2	2	0	0	94	18	8	29
E	0	0	0	0	7	5	2	0	7	5	2	0
F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

dojścia do peronów	0	0	0	0	4	4	0	0	4	4	0	0
Razem	134	26	11	43	23	17	5	0	157	43	16	43
Kategoria przejazdu/ przejścia	2023 rok											
	Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				Łącznie - cała sieć			
	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
B	11	1	0	1	3	3	0	0	14	4	0	1
C	30	8	4	8	3	2	1	0	33	10	5	8
D	106	11	17	37	2	2	0	0	108	13	17	37
E	0	0	0	0	9	5	2	2	9	5	2	2
F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dojścia do peronów	0	0	0	0	3	2	0	1	3	2	0	1
Razem	152	20	21	47	24	18	3	3	176	38	24	50
Kategoria przejazdu / przejścia	2022 rok											
	Z pojazdami				Z pieszymi użytkownikami				Łącznie - cała sieć			
	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
B	15	2	1	7	2	2	0	0	17	4	1	7
C	42	14	2	30	3	2	0	1	45	16	2	31
D	88	13	15	37	2	2	0	0	90	15	15	37
E	0	0	0	0	6	3	0	3	6	3	0	3

F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dojścia do peronów	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2
Razem	150	30	18	76	20	11	2	7	170	41	20	83