



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.5.2026

Warszawa, 23 kwietnia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 15289 Posła na Sejm RP pana Bolesława Piechy, 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 zlokalizowany w km 32,974 linii kolejowej nr 148 w ciągu ul. Przemysłowej z ul. Wolną w Rybniku został przekwalifikowany z kategorii A do kategorii B, co było związane z wymianą urządzeń zabezpieczenia przejazdu i działań mającymi na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu. Zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” został przeprowadzony proces oceny znaczenia zmiany. Proces ten jest realizowany zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Komisji (UE) nr 402/2013, które określa wspólną metodę oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. Rozporządzenie to ustanawia obowiązek stosowania jednolitego podejścia do oceny wpływu zmian technicznych, organizacyjnych lub eksploatacyjnych na bezpieczeństwo systemu kolejowego.

Proces oceny znaczenia zmiany przeprowadzony dla przebudowy przejazdu kolejowo-drogowego w km 32,974 obejmował zatem analizę wpływu zmiany kategorii przejazdu na bezpieczeństwo, ocenę funkcjonowania nowych urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego (dalej „SSP”) oraz urządzeń TVU z rejestratorem, a także identyfikację potencjalnych zagrożeń związanych z wprowadzaną zmianą. Ponadto przejazd ten spełnia warunki dla kategorii B określone w § 8 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. 2025 poz. 1105).

Zainstalowany i eksploatowany na tym przejeździe system SSP typu LEXIS_PL spełnia wymagania norm PN-EN 50126, PN-EN 50128, PN-EN 50129 oraz PN-EN 50159, i jest zgodny z zasadą bezpieczeństwa funkcjonalnego „fail-safe”. W razie wykrycia nieprawidłowości system przechodzi do stanu bezpiecznego co najmniej poprzez załączenie sygnalizatorów drogowych (czerwone światła), które są podstawowym elementem ostrzeżenia, zabraniając wjazdu na skrzyżowanie użytkownikom przejazdu.

Od czasu zmiany kategorii ww. skrzyżowania, tj. od dnia 12 grudnia 2025 r., miały miejsce 2 usterki SSP spowodowane przez awarie pociągów w strefie oddziaływania czujników przejazdowych. W czasie usterek jazda pociągów przez przejazd kolejowo-drogowy kategorii B w km 32,974 odbywała się zgodnie z obowiązującymi procedurami. Przed wyjazdem pociągów na szlak dyżurni ruchu powiadamiali maszynistów o usterce urządzeń na przejeździe oraz o konieczności ograniczenia prędkości jazdy przez przejazd do 20 km/h i obowiązku podawania sygnału dźwiękowego „Baczność”. Ponadto przejazd w km 32,974 jest wyposażony w Tarcze Ostrzegawcze Przejazdowe, które informują maszynistów o sprawności bądź niesprawności urządzeniach na ww. skrzyżowaniu.

Odpowiedź na pytanie dotyczące liczby odnotowanych awarii automatycznych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych z podziałem na województwa i typ przejazdu (automatyczny/półautomatyczny) w latach 2023-2025, przedstawiono w formie tabelarycznej. Jak wskazuje Spółka nie są prowadzone odrębne statystyki w zakresie awarii polegających na niezamknięciu rogatek pomimo zbliżającego się lub przejeżdżającego pociągu.

województwo	liczba usterek w latach 2023-2025
dolnośląskie	53
kujawsko-pomorskie	25
lubelskie	31
lubuskie	16
łódzkie	43
małopolskie	187
mazowieckie	111
opolskie	9
podkarpackie	19
podlaskie	1
pomorskie	8
śląskie	64
świętokrzyskie	34
warmińsko-mazurskie	9
wielkopolskie	80
zachodniopomorskie	50
suma	740

Tabela przedstawiająca liczbę awarii samoczynnych systemów przejazdowych (kat. B i kat. C) w poszczególnych województwach.

Z powyższego zestawienia wynika, że za lata 2023-2025 na każdy dzień przypadało 0,67 zdarzenia polegającego na awarii automatycznych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych.

PKP PLK S.A. jako autoryzowany zarządca infrastruktury posiada wdrożony system zarządzania bezpieczeństwem (SMS), który jest podstawowym narzędziem służącym zarządzaniu ryzykiem i kontrolowaniu poziomu ryzyka w ramach działalności prowadzonej przez Spółkę. W ramach systemu funkcjonują procedury SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego” oraz SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”. Wraz z „Rejestrem Zagrożeń” powyższe procedury stanowią podstawowe narzędzie służące do identyfikacji zagrożeń mogących zaistnieć w trakcie realizacji zadań przez zarządcę infrastruktury.

Jednym z istotnych elementów zarządzania ryzykiem jest corocznie opracowywany i stosowany „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego” (dalej: „Program”). Program jest opracowywany w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem (dalej „SMS”), który uwzględnia: wyniki monitorowania, szczegółową analizę zdarzeń kolejowych z dwóch ubiegłych lat, wnioski z rocznego raportu bezpieczeństwa oraz rekomendacje wynikające z przeglądu SMS. Głównym celem Programu jest osiągnięcie akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa poprzez stałą redukcję ryzyka zdarzeń kolejowych (wypadków, incydentów, awarii), oraz eliminację błędów operacyjnych. Od 2018 r. w Programie wskazywano, że jednostki organizacyjne PKP PLK S.A. tj. Zakłady Linii Kolejowych przeprowadzą ocenę ryzyka dla usterek urządzeń sterowania ruchem kolejowym na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B. W następnych latach wybrane Zakłady Linii Kolejowych przeprowadzały również ponowną ocenę ryzyka w powyższym zakresie. Natomiast w ramach Programu na 2022 r. i 2024 r. wybrane Zakłady Linii Kolejowych były zobowiązane do przeprowadzenia oceny ryzyka dla zagrożeń związanych z niewłaściwą obsługą lub brakiem obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym na przejazdach kolejowo-drogowych, tj. niezamknięciem, zbyt późnym zamknięciem lub zbyt wczesnym otwarciem rogatek przejazdowych.

Oceny ryzyka wymienione w Programie nie są jedynymi ocenami przeprowadzanymi przez zarządcę infrastruktury w oparciu o procedury SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego” i SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”. Poszczególne komórki i jednostki organizacyjne Spółki realizują szereg innych ocen ryzyka, wynikających z bieżącej działalności związanej z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Obecnie prowadzone są prace w zakresie oceny ryzyka dotyczącej identyfikacji zagrożeń na przejazdach kolejowo drogowych kategorii B i C wyposażonych w urządzenia SSP typu SPA1.

Jak wskazuje Spółka automatyczne zamknięcie rogatek przy każdej nieprawidłowości czujników jest realizowane w systemach samoczynnych w przypadku awarii czujników załączających.

Odnosząc się do pytania dotyczącego planowania zmiany norm technicznych lub przepisów, które wprowadziłyby obowiązek redundancji czujników, wzmocniłyby tryb awaryjny przejazdów i przywróciłyby nadzór ludzki w newralgicznych lokalizacjach należy zauważyć, że przejazdy kategorii A obsługiwane przez uprawnionego pracownika nie są co do zasady rozwiązaniem bardziej bezpiecznym, ponieważ poziom bezpieczeństwa oparty jest w głównej mierze na czynniku ludzkim. Samoczynne systemy przejazdowe zapewniają

wyższy poziom niezawodności i odporności na czynnik ludzki niż półsamoczynne systemy przejazdowe. W samoczynnych systemach przejazdowych redundancja jest realizowana na poziomie architektury sprzętowej i logicznej poprzez wykorzystanie bezpiecznych sterowników PLC, mikroprocesorów z podwójnymi torami przetwarzania (architektury 2z2, 2z3 itp.). Oznacza to, że decyzja o uruchomieniu ostrzegania i zamykaniu rogatki podejmowana jest przez zwielokrotniony tor przetwarzania, który stale się kontroluje i wzajemnie weryfikuje.

W przytoczonym powyżej „Programie” dotyczącym poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wskazane są do przeprowadzenia oceny ryzyka w zakresie kluczowych zagrożeń dla infrastruktury. W przeprowadzanych ocenach ryzyka analizowanych jest wiele czynników wpływających lub mogących wpłynąć na poziom bezpieczeństwa, wystąpienie zidentyfikowanych zagrożeń i poziom ryzyka związany z danym zagrożeniem. Jednym z takich czynników są np. warunki lokalne.

PKP PLK S.A. jako narodowy zarządca infrastruktury kolejowej podejmuje szereg inicjatyw i działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi, takich jak:

- inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe (w ramach prowadzonych przez Spółkę modernizacji oraz rewitalizacji linii kolejowych przebudowywane są przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory. Proces ten obejmuje wyposażenie przejazdów i przejść w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania, a także ich likwidację lub zastępowanie tunelami, wiaduktami lub kładkami);
- poprawa stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych (zarówno w zakresie nawierzchni drogowej w granicach przejazdu, jak i urządzeń zabezpieczenia ruchu);
- podnoszenie kategorii przejazdów kolejowo-drogowych;
- modernizacja przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A poprzez zabudowę powiązań urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym;
- oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę;
- podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych poprzez prowadzone kampanie społeczne („Bezpieczny Przejazd” – także w sieci oraz mediach społecznościowych, „Bezpieczny Piątek”, „Październik miesiącem edukacji”, warsztaty dla Ośrodków Szkolenia Kierowców oraz Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego; „Głos rozsądku Ambasadek i Ambasadorów Bezpieczeństwa”);
- monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, tj.:
- audyty Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w wybranych Zakładach Linii Kolejowych;

- dodatkowe kontrole przejazdów kolejowo-drogowych i przejść przez tory o znacznym obciążeniu ruchem oraz na których doszło do wypadków z udziałem pojazdów kolejowych;
- oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn „Żółtymi naklejkami”;
- przekazywanie nagrań z monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych do organów ścigania;
- zabudowa urządzeń ostrzegających kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego oraz udostępniania informacji dla monitorowania wykroczeń osób korzystających z przejazdów kolejowo-drogowych.

Dodatkowo w ramach poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych należy zaznaczyć, że Spółka ściśle współpracuje z Ministerstwem Infrastruktury oraz Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego w ramach Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD). Celem działania CANARD jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na drogach. Jest to możliwe dzięki prowadzeniu nadzoru nad ruchem drogowym i wykrywaniu naruszeń przepisów z nim związanych, w szczególności dotyczących przekroczeń dozwolonej prędkości przez kierowców. Przekroczenie dozwolonej prędkości na danym odcinku drogi może zostać zarejestrowane przez różnego typu urządzenia: fotoradary, tj. stacjonarne urządzenia rejestrujące prędkość, mobilne urządzenia rejestrujące prędkość instalowane w pojazdach lub urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości, rejestrujące pojazdy i ich prędkość średnią, obliczoną na podstawie czasu potrzebnego na przejechanie kontrolowanego odcinka drogi.

Z wyrazami szacunku,

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