



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.48.2026
Warszawa, 14 października 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 19873 z dnia 24 września br. Posłanki na Sejm RP Pani Karoliny Pawliczak, przedstawiam poniższe informacje.

PKP Polskie Linie kolejowe S.A. (dalej „PKP PLK S.A.”, „Spółka”) konsekwentnie realizuje działania ukierunkowane na podnoszenie poziomu bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami. Zakres i rodzaj zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego są określane na podstawie obowiązujących przepisów, warunków eksploatacyjnych oraz wyników analiz ryzyka, uwzględniających między innymi natężenie ruchu kolejowego i drogowego.

PKP PLK S.A. sukcesywnie modernizuje przejazdy kolejowo-drogowe w ramach realizowanych inwestycji infrastrukturalnych oraz bieżących programów poprawy bezpieczeństwa. Każdorazowa decyzja o zmianie kategorii przejazdu lub wyposażeniu go w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia ruchu jest podejmowana na podstawie obowiązujących przepisów prawa oraz indywidualnej oceny zasadności technicznej, eksploatacyjnej i ekonomicznej.

Ponadto prowadzone są działania związane z pilotażowym wdrożeniem nowego rozwiązania w postaci wskaźnika PnP „Przeszkoda na przejeździe”, współpracującego z systemem detekcji przeszkód. Rozwiązanie to, dotychczas niestosowane na sieci zarządzanej przez Spółkę, ma umożliwić przekazywanie maszyniście informacji o wykryciu przeszkody w strefie przejazdu kolejowo-drogowego.

Celem tego rozwiązania jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa poprzez umożliwienie maszyniście odpowiednio wczesnej reakcji na powstałe zagrożenie, na przykład w przypadku unieruchomionego pojazdu znajdującego się w strefie przejazdu. Projekt służy pozyskaniu doświadczeń eksploatacyjnych oraz ocenie skuteczności rozwiązania i jego wpływu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wyniki pilotażu będą stanowiły podstawę do ewentualnego podjęcia decyzji o szerszym zastosowaniu tego rozwiązania na sieci zarządzanej przez Spółkę.

Jednocześnie należy podkreślić, że poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych wymaga podejmowania nie tylko działań infrastrukturalnych, lecz także organizacyjnych i edukacyjnych, ponieważ zdecydowana większość zdarzeń na przejazdach wynika z nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego przez użytkowników dróg.

PKP PLK S.A. planuje również przeprowadzenie pilotażu mającego na celu ocenę zasadności stopniowego podnoszenia standardu zabezpieczenia przejazdów kategorii C do standardu odpowiadającego przejazdom kategorii B, wyposażonym w półrogatki. W przypadku potwierdzenia skuteczności tego rozwiązania w ramach realizowanych inwestycji przewidywane będzie stosowanie przejazdów kategorii B jako preferowanego standardu zabezpieczenia, zapewniającego wyższy poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego, z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań oraz wyników analiz ryzyka.

Należy przy tym zauważyć, że przejazdy kategorii C są wyposażone w urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, stanowiące w pełni automatyczny system ostrzegania.

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) określa ogólne rozwiązania techniczne w zakresie urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.

Przepisy rozporządzenia przewidują możliwość stosowania na przejazdach kolejowo-drogowych rogatek zamykających wjazd na przejazd albo rogatek zamykających zarówno wjazd na przejazd, jak i zjazd z niego. W przypadku zastosowania rogatek wjazdowych i zjazdowych możliwe jest fizyczne zamknięcie całej szerokości jezdni. Należy jednak mieć na względzie, że kolejność zamykania rogatek musi zapewniać pojazdom znajdującym się w strefie przejazdu możliwość jego bezpiecznego opuszczenia.

W świetle obowiązujących przepisów funkcję fizycznego zamknięcia przejazdu realizują zatem rogatki. Ewentualne wprowadzenie innych rozwiązań technicznych pełniących podobną funkcję wymagałoby odpowiedniego uwzględnienia ich w przepisach określających warunki techniczne oraz spełnienia wymagań dotyczących dopuszczenia do eksploatacji. Zgodnie z przepisami rozporządzenia systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu muszą być dopuszczone do eksploatacji oraz spełniać właściwe wymagania bezpieczeństwa.

Obowiązujący system kwalifikowania przejazdów kolejowo-drogowych do poszczególnych kategorii zabezpieczenia uwzględnia poziom ryzyka wynikający z parametrów ruchowych oraz lokalnych uwarunkowań. Rozwiązania techniczne są dobierane proporcjonalnie do stwierdzonego poziomu zagrożenia.

W przypadku przejazdów o podwyższonym poziomie ryzyka Spółka analizuje możliwość zastosowania dodatkowych środków technicznych, w tym samoczynnej sygnalizacji

przejazdowej lub rogatek. Nie w każdej lokalizacji możliwe jest jednak zastosowanie pełnych zabezpieczeń technicznych ze względu na uwarunkowania terenowe, układ drogowy, natężenie ruchu lub efektywność ekonomiczną inwestycji.

Należy również wskazać, że całkowite wyeliminowanie ryzyka na przejazdach kolejowo-drogowych jest możliwe przede wszystkim poprzez likwidację skrzyżowań jednopoziomowych i zastępowanie ich skrzyżowaniami wielopoziomowymi. Z tego względu działania Spółki obejmują zarówno podnoszenie standardu zabezpieczenia istniejących przejazdów, jak i stopniowe ograniczanie liczby przejazdów kolejowo-drogowych.

Koszt wyposażenia przejazdu kolejowo-drogowego w rogatki, samoczynną sygnalizację przejazdową lub inne urządzenia zabezpieczające jest uzależniony od wielu czynników technicznych i lokalizacyjnych. Z tego względu nie jest możliwe wskazanie jednolitego kosztu realizacji tego rodzaju przedsięwzięć.

Ocena zasadności realizacji inwestycji nie ogranicza się jednak do porównania wysokości nakładów inwestycyjnych. Uwzględnia również potencjalne korzyści wynikające ze zwiększenia poziomu bezpieczeństwa, w tym ograniczenie liczby zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych, kosztów usuwania skutków wypadków, napraw infrastruktury i taboru oraz zakłóceń w ruchu kolejowym.

Istotnym elementem analiz są także koszty społeczne związane z wypadkami, obejmujące między innymi następstwa utraty życia i zdrowia uczestników ruchu. Z tego względu działania na rzecz podnoszenia standardu zabezpieczenia przejazdów są sukcesywnie realizowane w lokalizacjach, w których analizy techniczne, analizy bezpieczeństwa oraz ocena efektywności ekonomicznej wskazują na zasadność ich wdrożenia.

Niezależnie od powyższego szacuje się, że koszt wyposażenia przejazdu kategorii D w kompletny system zabezpieczenia odpowiadający kategorii B, obejmujący między innymi rogatki, wynosi od 1,1 do 1,5 mln zł. Koszt doposażenia przejazdu kategorii C do standardu kategorii B wynosi natomiast około 800 tys. zł.

Powyższe kwoty mają charakter orientacyjny i są uzależnione od zakresu niezbędnych prac. Spółka nie dysponuje danymi pozwalającymi na porównanie tych kwot z łącznymi kosztami usuwania skutków wypadków oraz strat wynikających ze wstrzymania ruchu kolejowego.

Koszty zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych obejmują nie tylko usuwanie uszkodzeń infrastruktury i taboru, lecz także koszty społeczne związane z utratą zdrowia lub życia uczestników zdarzeń oraz skutki operacyjne wynikające z ograniczenia albo wstrzymania ruchu kolejowego. Ze względu na indywidualny charakter poszczególnych zdarzeń nie jest możliwe przedstawienie uniwersalnego porównania kosztów inwestycyjnych z kosztami następstw wypadków.

Spółka konsekwentnie realizuje działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami, traktując ten obszar jako jeden z kluczowych

elementów rozwoju infrastruktury kolejowej. Działania te obejmują zarówno modernizację istniejących przejazdów kolejowo-drogowych, budowę skrzyżowań bezkolizyjnych, wdrażanie nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym, jak również poprawę warunków widoczności i organizacji ruchu.

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych realizowane są zarówno w ramach inwestycji liniowych obejmujących modernizację lub przebudowę infrastruktury kolejowej, jak i dedykowanych projektów bezpieczeństwa, takich jak:

- „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I” lata realizacji 2013 – 2016;
- „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap II” lata realizacji 2013 – 2016;
- „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – etap I – część przejazdowa” lata realizacji 2016 – 2024;
- „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – etap IIa – część wiaduktowa” lata realizacji 2017 – 2024;
- „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – etap IIb – część wiaduktowa” lata realizacji 2024 – 2027;
- „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – etap III” lata realizacji 2018 – 2025;
- „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych, w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe” lata realizacji 2025 – 2030;
- „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – etap IV” lata realizacji 2023 – 2026.

Niezależnie od powyższego informuję, że Spółka prowadzi systemowe działania ukierunkowane na ograniczanie liczby zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych poprzez modernizację infrastruktury, wdrażanie nowoczesnych urządzeń zabezpieczenia ruchu, likwidację przejazdów jednopoziomowych oraz działania edukacyjne skierowane do użytkowników dróg.

Przedsięwzięcia te są realizowane zarówno w ramach dużych projektów inwestycyjnych dotyczących modernizacji linii kolejowych, jak i w ramach odrębnych zadań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zakres rzeczowy oraz harmonogram poszczególnych inwestycji są uzależnione od wyników analiz ryzyka, dostępności środków finansowych oraz stopnia zaawansowania prac nad dokumentacją projektową.

Jednocześnie należy podkreślić, że bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych pozostaje wspólną odpowiedzialnością zarządcy infrastruktury kolejowej, zarządców dróg oraz użytkowników dróg. Pomimo systematycznej poprawy poziomu zabezpieczeń infrastrukturalnych większość zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych nadal wynika z nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami. Z tego

względem działania inwestycyjne są uzupełniane przedsięwzięciami edukacyjnymi i prewencyjnymi, których celem jest ograniczenie zachowań stwarzających zagrożenie dla ruchu kolejowego i drogowego.

Od 2005 r. PKP PLK S.A. prowadzi kampanię społeczną „Bezpieczny Przejazd”. Jest to jedna z najdłużej realizowanych inicjatyw dotyczących bezpieczeństwa na styku kolei i drogi. Jej celem jest kształtowanie właściwych postaw wszystkich uczestników ruchu drogowego podczas przekraczania torów, w tym przygotowanie ich do prawidłowego reagowania w sytuacjach zagrożenia.

W ramach kampanii koordynatorzy prowadzą w całym kraju cykliczne prelekcje w placówkach oświatowych. Uczniowie poznają zasady bezpiecznego przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych i przebywania na terenach kolejowych, a także zagrożenia wynikające z ryzykownych zachowań.

Spółka organizuje również warsztaty dla instruktorów nauki jazdy, wykładowców ośrodków szkolenia kierowców oraz egzaminatorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. W ciągu dziesięciu lat przeprowadzono 85 warsztatów, a wiedzę i materiały dydaktyczne przekazano 5 tys. osób zajmujących się kształceniem przyszłych kierowców. Kampania jest również stale obecna w mediach społecznościowych.

Od 1 czerwca 2018 r. wprowadzono Żółtą Naklejkę PLK, stanowiącą ważne narzędzie zwiększające bezpieczeństwo w sytuacjach awaryjnych na przejazdach kolejowo-drogowych. Każdy przejazd kolejowo-drogowy na liniach zarządzanych przez Spółkę został oznakowany naklejką zawierającą indywidualny numer identyfikacyjny, numer alarmowy 112 oraz numer telefonu do służb technicznych Spółki, z którego należy skorzystać w razie awarii.

Baza numerów identyfikacyjnych wraz z lokalizacjami przejazdów została przekazana centrom powiadamiania ratunkowego. Operatorzy numeru alarmowego 112 mają możliwość bezpośredniego kontaktu ze służbami odpowiedzialnymi za prowadzenie ruchu kolejowego, co umożliwia niezwłoczne wstrzymanie ruchu pociągów w miejscu zagrożenia.

Skuteczność tego rozwiązania potwierdzają dane. Od czerwca 2018 r. do końca sierpnia 2026 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali 59 383 zgłoszenia. W 1 882 przypadkach wstrzymano ruch pociągów i wezwano pomoc, natomiast w 4 425 przypadkach wprowadzono ograniczenie prędkości jazdy pociągów.

Jednym z elementów strategii poprawy bezpieczeństwa jest również stopniowe ograniczanie liczby przejazdów o niższym standardzie zabezpieczenia. Liczba przejazdów kategorii D systematycznie maleje. W 2023 r. wynosiła 5026, w 2024 r. zmniejszyła się do 4 858, a w 2026 r. wynosi 4 280 (wg. stanu na dzień udzielenia odpowiedzi). Potwierdza to konsekwentną realizację działań na rzecz podnoszenia poziomu bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z wyrazami szacunku

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