



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.20.2026.AG.2
Warszawa, 01 października 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19754 posłanki na Sejm RP pani Agnieszki Hanajczyk z dnia 16 września br., przedstawiam poniższe informacje.

Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi analiz porównawczych dotyczących średniego czasu zamknięcia rogatek na przejazdach kolejowo-drogowych. Również i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK S.A.”) nie prowadzi zestawień ani analiz porównawczych dotyczących średniego czasu zamknięcia rogatek przed przejazdem pociągu na tle standardów obowiązujących w innych państwach Unii Europejskiej.

Czasy ostrzegania są określone w rozporządzeniu 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). Czas ostrzegania określa się z uwzględnieniem maksymalnej prędkości obowiązującej na danym odcinku linii kolejowej oraz długości strefy niebezpiecznej przejazdu. Czas ten musi zapewnić pojazdowi drogowemu możliwość opuszczenia tej strefy przed nadjechaniem pociągu. Minimalne czasy działania poszczególnych urządzeń ostrzegawczych na przejazdach wyposażonych w samoczynne systemy przejazdowe (kategorie B i C) są liczone dla pojazdów drogowych pokonujących strefę niebezpieczną z prędkością 2 m/s. Podkreślenia wymaga, że łączny czas ostrzegania samoczynnego systemu przejazdowego jest nie dłuższy niż 120 sekund dla najszybszego pojazdu kolejowego na danej linii kolejowej w pojedynczej sekwencji ostrzegania.

Ewentualne zmiany w wewnętrznych regulacjach Spółki mogą wynikać ze zmian w przepisach powszechnie obowiązujących.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, aktualnie obowiązujące przepisy prawa w zakresie, a w związku z tym czasy ostrzegania, są obecnie optymalne.

PKP PLK S.A. aktualnie nie prowadzi działań polegających na wdrażaniu systemów uzależniających moment rozpoczęcia ostrzegania od bieżącego pomiaru rzeczywistej prędkości i odległości nadjeżdżającego pociągu.

Problemy związane z płynnością ruchu nie są uzależnione od działania systemów przejazdowych. Należy je rozpatrywać przede wszystkim w kontekście miejscowych uwarunkowań infrastruktury drogowej, tj. bliskości skrzyżowań, niewystarczającej

przepustowości dróg czy ograniczonej przestrzeni umożliwiającej przyjęcie pojazdów opuszczających przejazdy kolejowo-drogowe. Sama potencjalna modernizacja urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach nie będzie wystarczająca dla rozwiązania tego problemu. Konieczne mogą być przede wszystkim zmiany w układzie drogowym lub organizacji ruchu, wprowadzane przez zarządców dróg. Należy jednak pamiętać, że nie bez znaczenia jest również w takich przypadkach zagospodarowanie terenu w okolicach przejazdów oraz jego dostępność.

Spółka na bieżąco analizuje zgłaszane inicjatywy. Niektóre z nich są następnie testowane w ramach poligonów doświadczalnych. Na jednym z takich poligonów testowany będzie system detekcji przeszkód na torach w obrębie przejazdów. To przedsięwzięcie wiązało się z uzyskaniem przez PKP PLK S.A. w kwietniu br. zezwolenia na odstępstwo od warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji określonych w rozporządzeniu sygnalizacyjnym w zakresie dopuszczenia do stosowania nowego wskaźnika typu „Pnp” (przeszkoda na przejeździe) informującego maszynistę o wykrytej przeszkodzie na przejeździe kolejowo-drogowym. Pilotaż instalacji systemu detekcji przeszkód oraz przekazywania maszyniście jednoznacznej informacji o zajętości strefy przejazdu (w tym o faktycznej przeszkodzie), umożliwi podjęcie działań zmierzających do wdrożenia hamowania przed przejazdem. Planowana jest trwająca 9 miesięcy eksploatacja próbna na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B w km 17,211 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, w miejscowość Ołtarzew.

W zależności od przebiegu pilotażu zostanie rozważona kwestia wprowadzenia tego rozwiązania do systemu kolejowego i prawnego.

Ponadto, aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu, zarówno kolejowego, jak i drogowego, w resorcie podjęto decyzję o rozpoczęciu prac nad zmianą rozporządzenia 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.), czego efektem jest 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 2025 r.

Nowe rozporządzenie wprowadza m.in. możliwość stosowania nowoczesnych metod wykrywania przeszkód na przejazdach kolejowo-drogowych (pętle indukcyjne, system radarowy, obrazowanie termiczne w podczerwieni, czujniki ultradźwiękowe) oraz możliwość oznakowania przejazdów znakami aktywnymi, znakami o zmiennej treści lub tablicami tekstowymi o zmiennej treści, liniami wibracyjnymi, progami zwalniającymi i dodatkową kolorystyką nawierzchni drogowej.

W ramach pilotażu na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D PKP PLK S.A. zastosowała aktywny znak B-20 „Stop” z pulsującym podświetleniem, który reaguje na wykrycie nadjeżdżającego pojazdu i zwiększa uwagę kierowcy. Pilotaż obejmuje 85 przejazdów zlokalizowanych w województwach: warmińsko-mazurskim (23 lokalizacje), pomorskim (61 lokalizacji) i wielkopolskim (1 lokalizacja). Projekt zwiększa widoczność znaku B-20 „Stop”. Rozwiązanie to nie zastępuje sygnalizacji kolejowej, ani nie jest sygnalizacją przejazdową.

W odniesieniu do kampanii społecznych dotyczących bezpiecznego pokonywania przejazdów kolejowo-drogowych informuję, że PKP PLK S.A. od 2005 r. realizuje kampanię społeczną „Bezpieczny Przejazd”, której głównym celem jest kształtowanie właściwych postaw użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych poprzez edukowanie wszystkich uczestników ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa podczas przekraczania torów.

Kampania obejmuje działania edukacyjne i informacyjne promujące przestrzeganie przepisów ruchu drogowego podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych. Jednym z cyklicznych działań prowadzonych w ramach kampanii są prelekcje edukacyjne w placówkach oświatowych. Koordynatorzy kampanii prowadzą je na terenie całego kraju. Podczas prelekcji omawiane są różne aspekty bezpieczeństwa podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, jak również zasady bezpiecznego przebywania na terenach kolejowych.

Stałym elementem prelekcji jest profilaktyka dotycząca takich zjawisk jak dzięki przejścia, train surfing, wyzwania internetowe związane z koleją oraz urbex kolejowy, w tym wspinanie się na elementy infrastruktury kolejowej, takie jak słupy trakcyjne, bramownice czy wiadukty.

Kolejnym cyklicznym działaniem realizowanym w ramach kampanii są warsztaty dla instruktorów nauki jazdy, wykładowców z ośrodków szkolenia kierowców oraz egzaminatorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Podczas warsztatów uczestnicy zdobywają wiedzę i otrzymują dodatkowe materiały dydaktyczne dotyczące bezpiecznego przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych.

W ciągu 10 lat zrealizowano 85 warsztatów. Dzięki temu wiedza i materiały edukacyjne trafiły do 5 tys. instruktorów i wykładowców odpowiedzialnych za kształcenie przyszłych kierowców. Kampania społeczna „Bezpieczny Przejazd” jest również stale obecna na profilach prowadzonych w mediach społecznościowych. Szczegółowe informacje na temat kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd” można znaleźć na jej stronie internetowej: <https://bezpieczny-przejazd.pl>.

Należy również zauważyć, że kampanię społeczną „Kolejowe ABC”, dotyczącą bezpieczeństwa na terenach kolejowych, prowadzi Urząd Transportu Kolejowego. Celem tej inicjatywy jest uwrażliwienie dzieci i młodzieży oraz ich rodziców, nauczycieli i wychowawców na zasady bezpieczeństwa obowiązujące na przejazdach kolejowo-drogowych, dworcach, peronach i w pociągach oraz promowanie wzorców odpowiedzialnego zachowania się w pobliżu torów (<https://kolejoweabc.pl/>).

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu