Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.27.2026.AG.1
Warszawa, 03 listopada 2026 r.

Pani

Małgorzata Kidawa-Błońska

Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Bogdana Borusewicza z dnia 21 października 2026 r., przekazane pismem nr BPS/043-66-1833/26 w dniu 27 października br., przedstawiam poniższe informacje.

Podkreślenia wymaga fakt, że niemal 97% zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych powodowanych jest przez kierujących pojazdami drogowymi. Przyczyną większości z tych zdarzeń są:

- pośpiech i brawura,
- nieznajomość i lekceważenie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn zm.) (dalej: „PRoD") oraz rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310, z późn. zm.), (brak wiedzy o znaczeniu migającego światła czerwonego),
- brak zachowania należytej uwagi,
- brak wiedzy i świadomości o prędkościach i masach pociągów.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 PoRD, uczestnicy ruchu oraz inne osoby znajdujące się na drodze są zobligowani do zachowania ostrożności albo szczególnej ostrożności, do unikania wszelkiego działania, które mogłoby spowodować m.in. zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego oraz utrudniać ten ruch.

Ponadto w myśl art. 5 PoRD uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze winna stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych.

Obecnie obowiązujące przepisy nakładają obowiązek zachowania szczególnej ostrożności w rejonie skrzyżowania drogi z linią kolejową, który polega w szczególności na dołożeniu najwyższej z możliwych staranności w ustaleniu, czy droga jest wolna. Stosownie do przepisów art. 28 ust. 1-3 PRoD:

- każdy użytkownik drogi, zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego oraz przy jego przekraczaniu, powinien zachować szczególną ostrożność, a przed wjechaniem na tory jest obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd

szynowy, oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności, zwłaszcza jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów przejrzystość powietrza jest zmniejszona,

- kierujący jest obowiązany prowadzić pojazd z taką prędkością, aby mógł go zatrzymać w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd,
- kierującemu pojazdem zabrania się: objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd, jeżeli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie nie zostało zakończone, wjeżdżania na przejazd, jeżeli po drugiej stronie przejazdu nie ma miejsca do kontynuowania jazdy, wyprzedzania pojazdu na przejeździe kolejowym i bezpośrednio przed nim, a także omijania pojazdu oczekującego na otwarcie ruchu przez przejazd, jeżeli wymagałoby to wjechania na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu.

A zatem przejazd kolejowo-drogowy jest miejscem wymagającym od kierującego pojazdem zachowania szczególnej ostrożności oraz dostosowania sposobu prowadzenia pojazdu do istniejących warunków i obowiązującego oznakowania, bowiem przed przejazdami stosuje się znaki drogowe ostrzegawcze A-9 „przejazd kolejowy z zaporami" lub A-10 „przejazd kolejowy bez zapór" oraz słupki wskaźnikowe G-1:

1) z trzema kreskami, znak G-1a umieszczany pod tarczą znaku ostrzegawczego;
2) z dwiema kreskami, znak G-1b umieszczany na 2/3 odległości znaku ostrzegawczego od przejazdu;
3) z jedną kreską, znak G-1c umieszczany na 1/3 odległości znaku ostrzegawczego od przejazdu.

Przy czym należy pamiętać, że odległość słupków wskaźnikowych od przejazdu uzależniona jest od dopuszczalnej prędkości na drodze. To jednoznacznie oznacza, że przy dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego kierujący pojazdem jest należycie ostrzeżony o fakcie zbliżania się do miejsca potencjalnie niebezpiecznego.

W opinii tutejszego resortu zwiększanie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach nie powinno być utożsamiane wyłącznie z zastosowaniem jednego, z góry wskazanego rodzaju urządzenia. Dobór środków powinien wynikać z analizy konkretnego miejsca i obejmować rozwiązanie adekwatne do zidentyfikowanego zagrożenia.

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 kategorii D PKP Polskie Linie Kolejowe 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.

Z powyższego wynika, że rozwiązania prawne mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych istnieją i znajdują zastosowanie w rzeczywistości.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu