Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.0530.13.2026.DB.2
Warszawa, 27 października 2026

[redacted]

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury działając na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że Państwa petycja z dnia 22 września 2026 r. w sprawie doposażania przejazdów kolejowo-drogowych w sygnalizację świetlną S-1 lub S-3, nie może zostać uwzględniona.

UZASADNIENIE

Odnosząc się do przedstawionej w petycji propozycji wykorzystania na przejazdach kolejowo-drogowych trójbarwnej sygnalizacji świetlnej S-1 lub S-3, należy podkreślić, że organizacja ruchu na skrzyżowaniu drogi z linią kolejową uwzględnia szczególny charakter takiego miejsca. Rozwiązania stosowane na przejazdach powinny jednoznacznie informować uczestnika ruchu o obowiązkach wynikających ze zbliżania się pojazdu kolejowego oraz o konieczności zatrzymania się, jeżeli wymagają tego nadawane sygnały.

Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych wymaga działań obejmujących zarówno rozwiązania techniczne i organizacyjne, jak i właściwe zachowania wszystkich uczestników ruchu.

Nie można natomiast podzielić zawartego w petycji założenia, zgodnie z którym oznakowanie stosowane na przejazdach kolejowo-drogowych może samo w sobie uzasadniać niewłaściwe zachowania kierujących. Petycja wskazuje m.in., że obecne oznakowanie może powodować dezorientację osób sporadycznie korzystających z przejazdów. Kierujący pojazdem ma obowiązek znać znaczenie obowiązujących znaków i sygnałów drogowych, stosować się do nich oraz zachować szczególną ostrożność podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo-drogowego. Rozwiązania techniczne mogą wspierać kierującego, ale nie mogą zastępować jego odpowiedzialności za prawidłowe i bezpieczne zachowanie.

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),

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

- 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.

Jednocześnie sam kierunek poszukiwania dodatkowych rozwiązań technicznych zwiększających bezpieczeństwo należy ocenić jako zasadny. Każde takie rozwiązanie powinno być jednak analizowane z uwzględnieniem rzeczywistych uwarunkowań danego przejazdu, poziomu występującego ryzyka oraz możliwości osiągnięcia zakładanego efektu bezpieczeństwa. Z tego punktu widzenia na uwagę zasługuje wskazany w petycji postulat stosowania zobiektywizowanych kryteriów przy wyborze miejsc wymagających dodatkowych działań. Autorzy wymieniają w tym zakresie m.in. natężenie ruchu drogowego i kolejowego, liczbę zdarzeń i sytuacji niebezpiecznych, warunki widoczności, prędkość pociągów oraz charakter otoczenia przejazdu.

Należy jednak zaznaczyć, że 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.

Zasadne jest również dalsze rozwijanie rozwiązań wykorzystujących nowoczesne technologie wspierające bezpieczeństwo, w tym rozwiązania umożliwiające monitorowanie obszaru przejazdu, analizę obrazu oraz identyfikację sytuacji mogących stanowić zagrożenie. Tego rodzaju systemy mogą w przyszłości stanowić dodatkowy element wspierający działania zarządcy infrastruktury i uczestników systemu transportowego.

Wychodząc naprzeciw tym wyzwaniom, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK S.A.") zarządzająca siecią linii kolejowych w Polsce, 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 zwalniających 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.

Podzielam zatem wskazany w petycji cel, jakim jest dalsze zwiększanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, co jest nieustannie realizowane. Nie znajduję jednak podstaw do przyjęcia założenia, że właściwym rozwiązaniem systemowym powinno być ustanowienie ogólnokrajowego programu doposażania przejazdów właśnie w sygnalizację S-1 lub S-3. Działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa powinny opierać się przede wszystkim na analizie ryzyka i doborze środków odpowiednich do warunków konkretnego przejazdu, przy jednoczesnym konsekwentnym egzekwowaniu obowiązków uczestników ruchu.

Dziękuję za przedstawienie petycji oraz za zaangażowanie w problematykę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Przedstawiona propozycja stanowi głos w dyskusji dotyczącej dalszego ograniczania ryzyka w miejscach krzyżowania się ruchu drogowego i kolejowego.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Łączę wyrazy szacunku,

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016),zwanego dalej „RODO", informuję, że:

ADMINISTRATOR DANYCH OSOBOWYCH

Administratorem Państwa danych osobowych jest Minister Infrastruktury z siedzibą w Warszawie przy ul. T. Chałubińskiego 4/6 zwany dalej „administratorem".

Z administratorem można się kontaktować:

- telefonicznie, pod numerem: 22 630 10 00,
- mailowo, pod adresem: kancelaria@mi.gov.pl,
- za pomocą usługi e-Doręczenia: adres: AE:PL-99756-74876-WBAEG-25
- listownie oraz osobiście w siedzibie administratora.

CEL PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Państwa dane osobowe przetwarzamy w celu rozpatrzenia wniesionej przez Państwa petycji.

PODSTAWY PRAWNE PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Państwa dane przetwarzamy na podstawie:

- art. 6 ust. 1 lit. c RODO, tj. przetwarzanie danych jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążacego na administratorze wynikającego z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691),
- art. 6 ust. 1 lit. a RODO – tj. Państwa zgody na przetwarzanie danych osobowych – w sytuacji, gdy wyrażą Państwo zgodę na udostępnienie Państwa danych w postaci imienia i nazwiska w odwzorowaniu cyfrowym petycji zamieszczonym na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

OKRES PRZECHOWYWANIA DANYCH OSOBOWYCH

Państwa dane osobowe będą przechowywane przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2020 r. poz. 164). Po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny.

ODBIORCY DANYCH OSOBOWYCH

Administrator przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania Państwa danych innym podmiotom świadczącym na jego rzecz usługi z zakresu IT.

ZAUTOMATYZOWANE PODEJMOWANIE DECYZJI

Państwa dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu.

PRAWA ZWIĄZANE Z PRZETWARZANIEM DANYCH OSOBOWYCH

- W związku z przetwarzaniem danych osobowych przysługują Państwu następujące prawa:
- prawo dostępu do treści danych, prawo do sprostowania danych, prawo do ograniczenia przetwarzania danych,
- cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia Państwa imienia i nazwiska na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Wycofanie zgody nie wpływa jednak na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
- jeśli uznają Państwo, że przetwarzamy Państwa dane w sposób niezgodny z obowiązującymi przepisami mogą Państwo również skorzystać z prawa wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych

Osobowych – przed realizacją tego prawa sugerujemy kontakt z naszym IOD w celu wyjaśnienia ewentualnych wątpliwości.

INFORMACJE O DOBROWOLNOŚCI LUB OBOWIĄZKU PODANIA DANYCH

Podanie przez Państwa danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpatrzenia. Wynika to z art.7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach.

KONTAKT W SPRAWACH ZWIĄZANYCH Z PRZETWARZANIEM DANYCH OSOBOWYCH

Administrator wyznaczył Inspektora ochrony danych (dalej: IOD), z którym można skontaktować się w sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych. Kontakt z IOD jest możliwy za pośrednictwem:

- adresu e-mail IOD: inspektor.RODO@mi.gov.pl,
- korespondencyjnie na adres siedziby administratora.