



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.0530.5.2026.KO.1
Warszawa, 23 kwietnia 2026

Do

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 19 lutego 2026 r. w sprawie pilnego zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D na linii kolejowej nr 27 Sierpc – Nasielsk (przez Raciąż i Płońsk), polegająca na podjęciu natychmiastowych działań w celu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D poprzez ograniczenie zdarzeń z udziałem pojazdów osobowych, ciężarowych oraz maszyn budowlanych, nie może zostać uwzględniona.

UZASADNIENIE

Niemal 99% zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych powodowanych jest przez kierujących pojazdami drogowymi. Należy zauważyć, że przyczyną większości tych zdarzeń są:

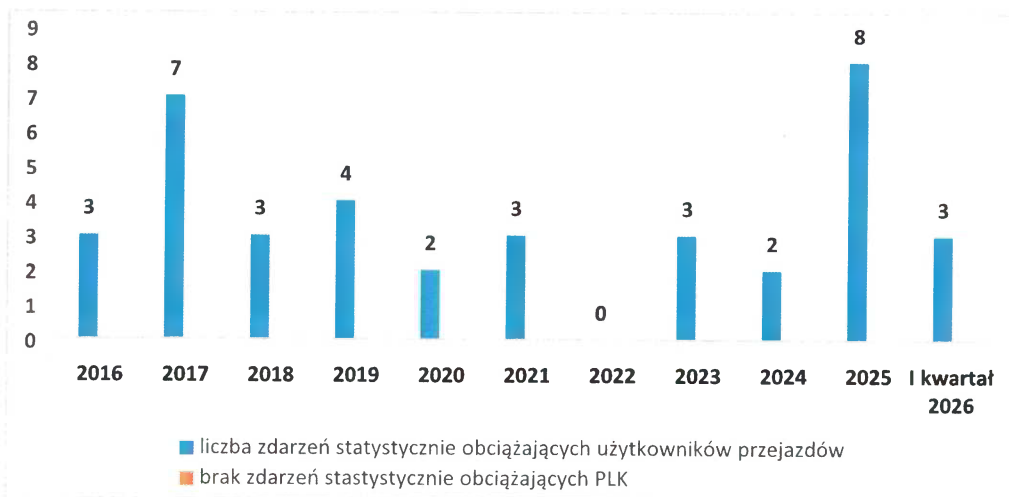
- pośpiech i brawura;
- nieznajomość i lekceważenie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) (dalej: „PoRD”) oraz rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków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

Podkreślenia wymaga, że stosownie do przepisów art. 28 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 PoRD:

- każdy użytkownik drogi, zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego oraz przy jego przekraczaniu, powinien zachować szczególną ostrożność;
- powinien stosować się do znaków i sygnałów drogowych umieszczonych przed przejazdem;

- zabrania się wjeżdżania na przejazd, jeżeli opuszczanie rogatki zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone;
- zabrania się wjeżdżania na przejazd, jeżeli po drugiej stronie przejazdu nie ma miejsca do kontynuowania jazdy.

Mając powyższe na uwadze, poniżej – na wykresie słupkowym – przedstawiono informacje o liczbie zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych na linii kolejowej nr 27, na odcinku Nasielsk–Sierpc, w okresie od 2016 roku do I kwartału 2026 roku, z podziałem na liczbę zdarzeń w danym roku.



Chciałbym również zwrócić uwagę, że wśród zdarzeń z 2025 r. odnotowano dwa zdarzenia z udziałem pieszych.

Jednocześnie należy podkreślić, że wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe na linii kolejowej nr 27 na odcinku Nasielsk – Sierpc spełniają wymagania określone w przepisach 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. z 2025 r. poz. 1105) (dalej: „Rozporządzenie”).

Na odcinku linii kolejowej nr 27, będącym przedmiotem petycji, znajduje się 20 przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D, na których obowiązują ograniczenia prędkości, wynikające z ograniczonej widoczności czoła pociągu z drogi. Dodatkowo na jednym przejeździe kolejowo-drogowym wprowadzono ograniczenie prędkości z uwagi na zwiększoną liczbę zdarzeń z udziałem pojazdów drogowych.

Linia kolejowa nr 27 podlega kontroli warunków widoczności czoła pociągu z drogi (tzw. trójkątów widoczności), która odbywa się w ramach przeglądów wykonywanych przez diagnostów (inspektorów) z odpowiednimi uprawnieniami budowlanymi.

Na linii kolejowej nr 27 na odcinku Nasielsk – Sierpc podniesiona została prędkość, tj.:

- do $V = 100$ km/h od dnia 15.12.2024 r.
na odcinku Nasielsk – Raciąż od km 7,210 do km 47,000;
- do $V = 100$ km/h od dnia 15.06.2025 r.
na odcinku Płońsk – Sierpc od km 47,000 do km 87,462;

- do $V = 120$ km/h od dnia 31.08.2025 r.
na odcinku Płońsk – Sierpc od km 28,975 do km 87,462;

z tym, że na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D w zależności od lokalizacji prędkość podnoszona stopniowo zgodnie z §57 ust. 16 *Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3*.

Przed podniesieniem prędkości PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK”) przeprowadziła proces oceny znaczenia zmiany zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka oraz uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009.

W oparciu o procedurę SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”, która jest stosowana w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem PKP PLK opracowane zostały następujące dokumenty:

- 1) Raporty z oceny znaczenia zmiany technicznej, eksploatacyjnej polegającej na podniesieniu prędkości maksymalnej z:
 - $V_{max} = 60$ km/h do $V_{max} = 120$ km/h dla pociągów pasażerskich, autobusów szynowych oraz
 - $V_{max} = 50$ km/h do $V_{max} = 80$ km/h dla pociągów towarowych,
a także zmiany dopuszczalnych nacisków na oś z 196 kN do 206 kN na linii kolejowej nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni od km 1,800 do km 87,462.
- 2) Raport z oceny znaczenia zmiany technicznej, eksploatacyjnej polegającej na podniesieniu prędkości maksymalnej z:
 - $V_{max} = 100$ km/h do $V_{max} = 120$ km/h dla pociągów pasażerskich oraz autobusów szynowych na linii kolejowej nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni od km 28,975 do km 87,462.

Zakres zmiany obejmował między innymi podwyższenie prędkości maksymalnej do $V_{max} = 120$ km/h dla pociągów pasażerskich i autobusów szynowych od km 1,800 do km 87,462. Jednocześnie zastrzeżono, że w pierwszym etapie prędkość zostanie podniesiona do 100 km/h, a następnie do 120 km/h po zabudowaniu półsamoczynnej blokady liniowej i ponownym przeprowadzeniu oceny znaczenia zmiany dla odcinka, na którym została zabudowana blokada. Ponowną ocenę znaczenia zmiany przeprowadzono w 2025 r. w zakresie podniesienia prędkości z 100 km/h do 120 km/h na linii kolejowej nr 27 na odcinku od km 28,975 do km 87,462.

W ramach przedmiotowych ocen znaczenia zmiany analizowano przejazdy kolejowo-drogowe zlokalizowane na linii kolejowej nr 27 pod względem spełnienia wymagań określonych w Rozporządzeniu.

Ponadto, wśród przeanalizowanych parametrów przejazdu kolejowo-drogowego zostały wzięte pod uwagę takie kwestie jak:

- oznakowanie przejazdu od strony drogi;
- iloczyn ruchu na przejeździe;
- warunki widoczności czoła pociągu z drogi;
- kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi.

Analiza danych technicznych przejazdów kolejowo-drogowych miała na celu utrzymanie i potwierdzenie właściwego poziomu bezpieczeństwa użytkowników przejazdów, szczególnie w kontekście planowanego zwiększenia prędkości pociągów.

W składzie zespołów powołanych do przeprowadzenia powyższych ocen uczestniczyli pracownicy PKP PLK oraz przedstawiciele przewoźników kolejowych, w tym również przedstawiciele Kolei Mazowieckich – KM sp. z o.o. (dalej: „KM”), co zapewniło szersze spojrzenie eksploatacyjne na planowane zmiany.

Dodatkowo, w celu pogłębienia dotychczasowych ocen i ponownego spojrzenia na kwestie związane z eksploatacją linii kolejowej nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni, Dyrektor Biura Bezpieczeństwa PKP PLK powołał Zespół ds. oceny ryzyka dla zagrożeń mogących wystąpić na przejazdach kolejowo-drogowych zlokalizowanych na tej linii. W pracach Zespołu uczestniczyć będą także przedstawiciele KM. Zadaniem zespołu będzie przeprowadzenie oceny ryzyka, w oparciu o procedurę SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego” stosowaną w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem PKP PLK. Prace Zespołu zostały poprzedzone roboczym spotkaniem przedstawicieli PKP PLK i KM w celu ustalenia zakresu prac Zespołu.

Ponadto informuję, że w ramach *Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)*, ujęte jest zadanie inwestycyjne pn.: „Prace inwestycyjne na linii kolejowej nr 27 na odcinku Nasielsk – Sierpc” realizowane w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej – etap II”. Zadanie rozpoczęło się w 2024 r., a jego zakończenie przewidziano na rok 2027.

Pierwsza umowa zawarta w ramach zadania obejmuje między innymi przebudowę nawierzchni kolejowo-drogowej na 40 przejazdach kolejowo-drogowych:

- kategorii A – w km 55,546;
- kategorii B – w km 85,980;
- kategorii C – w km 71,980;
- kategorii D – w km 47,256; 48,011; 49,337; 50,131; 51,994; 53,412; 54,278; 57,898; 59,167; 60,848; 61,950; 62,913; 64,136; 65,597; 66,591; 67,150; 67,692; 68,171; 68,502; 68,906; 69,621; 70,097; 70,886; 72,398; 72,852; 73,883; 75,561; 76,168; 77,192; 78,350; 79,250; 80,302; 83,127; 84,531;
- kategorii F – w km 75,841; 78,692; 85,530.

W ramach odrębnej, drugiej umowy dla zadania planowana jest zabudowa urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na wybranych przejazdach kolejowo-drogowych. Obecnie prowadzone są czynności przygotowawcze i określanie docelowego zakresu umowy.

Przedmiotowe zadanie przyczyni się do poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej na linii wraz z poprawą dostępności infrastruktury pasażerskiej, a także do likwidacji ograniczeń prędkości spowodowanych ograniczoną widocznością na przejazdach kolejowo-drogowych.

Mając na uwadze powyższe, petycja z dnia 19 lutego 2026 r. nie mogła zostać uwzględniona. Niemniej jednak pragnę podziękować za szczególną troskę

i zainteresowanie, a także sugestie i inicjatywy mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

POUCZENIE

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

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu