



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.0530.6.2026.AG.1

Warszawa, 24 lipca 2026 r.

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 Pani petycja z dnia 12 maja 2026 r. w sprawie *bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych*, nie może zostać uwzględniona.

UZASADNIENIE

Na wstępie należy zauważyć, że niemal 99% zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych powodowanych jest przez kierujących pojazdami drogowymi. Przyczyną większości 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.

Podkreślenia wymaga, że 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.

W odniesieniu do przepisów dotyczących pieszych, które wynikają z art. 14 ust. 1 i 1a PRoD, należy zauważyć, że również i pieszy jest obowiązany do zachowania szczególnej ostrożności przy przekraczaniu jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska, przy czym pieszy znajdujący się na przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem, natomiast pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju.

Niezależnie od powyższego, informuję, że w obecnie obowiązującym stanie prawnym przejazdy kolejowo-drogowe są wyposażone, odpowiednio do kategorii, w wymagane zabezpieczenia, w tym: sygnalizację świetlną, rogatki, monitoring, czy urządzenia wykrywające przeszkody na przejazdach. Zgodnie z § 52 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. poz. 1105) (dalej: „rozporządzenie przejazdowe”), zależnie od warunków miejscowych istnieje możliwość wyposażenia systemów zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w tarcze ostrzegawcze przejazdowe (dalej: „Top”). Top wyświetla selektywnie dla każdego z torów kolejowych i kierunku jazdy pojazdu kolejowego sygnały, które informują drużynę trakcyjną o stanie sprawności urządzeń ostrzegających użytkowników drogi na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu znajdującym się w odległości drogi hamowania za Top. Stosownie do § 79 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2025 r. poz. 100, z późn. zm.) (dalej „rozporządzenie sygnalizacyjne”) Top nadaje następujące sygnały:

- 1) sygnał Osp 1 (dwa światła pomarańczowe ciągłe w linii poziomej), oznaczający, że urządzenia sygnalizacji na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, do którego się tarcza odnosi, są niesprawne, zatem jazda przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście musi odbywać się z prędkością 20 km/h;
- 2) sygnał Osp 2 (dwa światła białe ciągłe w linii pionowej), oznaczający, że urządzenia sygnalizacji na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, do którego się tarcza odnosi, są sprawne, a więc jazda przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście możliwy jest z największą dozwoloną prędkością.

Zgodnie z § 52 ust. 3 rozporządzenia przejazdowego wskazania Top uzależnia się co najmniej od następujących stanów systemu przejazdowego:

- 1) stanu i sprawności sygnalizatorów drogowych;
- 2) stanu ciągłości drógów rogatki;
- 3) stwierdzenia właściwego stanu funkcjonalnego napędów rogatkowych w poprzednim cyklu ostrzegania;
- 4) stanu i sprawności urządzeń oddziaływania tor-pojazd;
- 5) informacji o zagrożeniu pożarem w kontenerze.

Ponadto informuję, że w celu zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, zarządca sieci linii kolejowych – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w kwietniu br. uzyskała zezwolenie na odstępstwo od warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji określonych w rozporządzeniu sygnalizacyjnym w zakresie dopuszczenia do stosowania nowego typu wskaźnika typu „Pnp” (przeszkoda na przejeździe) informującego maszynistę o wykrytej przeszkodzie na przejeździe kolejowo-drogowym, w ramach pilotażowej instalacji systemu detekcji przeszkód oraz przekazywania maszyniście jednoznacznej informacji o zajętości strefy przejazdu (w tym o faktycznej przeszkodzie), umożliwiającej podjęcie działań zmierzających do wdrożenia hamowania przed przejazdem. Zastosowanie rozwiązania przewidziano w ramach pilotażu w formie eksploatacji próbnej trwającej 9 miesięcy na jednym z przejazdów kolejowo-drogowych kategorii B. W zależności od jego przebiegu zostanie rozważona kwestia wprowadzenia tego rozwiązania do systemu kolejowego i prawnego.

Niezależnie od powyższego, należy mieć na względzie to, że droga hamowania pojazdu kolejowego może wynosić ponad 1000 m, a zatem rozwiązania dla transportu kolejowego zaproponowane w petycji nie miałyby żadnego uzasadnienia, w sytuacji gdy przeszkoda pojawiłaby się w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia już po przekroczeniu przez pojazd kolejowy odległości drogi hamowania.

Odnosząc się do propozycji dotyczącej tramwajów, to nie bez znaczenia jest w tym aspekcie charakterystyka infrastruktury tramwajowej, która zlokalizowana w silnie zurbanizowanych miastach. Niejednokrotnie odległość pomiędzy przejściami dla pieszych czy skrzyżowaniami z drogami może wynosić niewiele ponad 70 m. W takiej sytuacji, zasadność instalacji jakichkolwiek czujników czy kamer nie ma najmniejszego uzasadnienia z uwagi na dobrą widoczność z kabiny motorniczego. Ponadto należy mieć na względzie również to, że przy dużym natężeniu ruchu motorniczy nie miałby możliwości obserwowania wyświetleń na monitorze, o którym mowa w petycji, z uwagi na konieczność nieustannej obserwacji aktualnej sytuacji ruchowej. Jednocześnie należy zauważyć, że stosownie do załącznika nr 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w *sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (Dz. U. poz. 344), dla tramwajów wyprodukowanych po 1 stycznia 2005 r. (tramwaj nieobciążony) długość drogi hamowania z prędkości 30 km/h do zatrzymania na prostym, poziomym i suchym odcinku toru, dla hamowania nagłego, może wynosić 11,5 m.

Warto również dodać, że wyposażenie wszystkich skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi oraz liniami tramwajowymi w czujniki, kamery, systemy transmisji obrazu do pojazdów kolejowych i tramwajowych oraz urządzenia pokładowe wiązałoby się z bardzo dużymi kosztami inwestycyjnymi i utrzymaniowymi, przy braku dowodów na uzyskanie wymiernej poprawy bezpieczeństwa.

Mając na uwadze powyższe, proponowane w petycji rozwiązania, wobec braku wykazania ich skuteczności w zakresie poprawy bezpieczeństwa, nie znajdują uzasadnienia w świetle obowiązujących zasad prowadzenia ruchu kolejowego i tramwajowego. W związku z tym petycja nie mogła zostać uwzględniona.

POUCZENIE

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

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

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, z późn. zm.), 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 ciążącego 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, z późn. zm.). 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.