



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-2-1.054.9.2025

Warszawa, 07 listopada 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowany Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 12650 Posłanek na Sejm RP, Pani Marty Stożek oraz Pani Małgorzaty Tracz, w sprawie nieskutecznego egzekwowania obowiązku tworzenia straży ochrony kolei przez spółki przewozowe oraz konsekwencji tego stanu rzeczy dla bezpieczeństwa publicznego, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych informacji pozostających w zakresie właściwości Ministra Infrastruktury.

Odnosząc się do pytania dotyczącego ewentualnej nowelizacji przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697) w celu uszczelnienia obowiązku tworzenia straży ochrony kolei oraz określenia sankcji za jego nieprzestrzeganie, uprzejmie wyjaśniam, że Straż Ochrony Kolei jest formacją działającą od ponad 100 lat, która od zawsze związana była z polskimi kolejami i funkcjonowała w tym okresie pod różnymi nazwami (Straż Kolejowa, Wojskowa Straż Kolejowa, Służba Ochrony Kolei). Obecna nazwa Straży Ochrony Kolei (dalej: „SOK”) została przywrócona na podstawie ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym. Natomiast na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2000 r. poz. 948), SOK została włączona w struktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PLK S.A.”), zachowując samodzielność organizacyjną. Obowiązek powołania straży ochrony kolei wynika z art. 59 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, który nakłada taki wymóg na zarządców infrastruktury kolejowej. W chwili obecnej na podstawie ustawy o transporcie kolejowym działa także druga formacja pod nazwą „Straż Ochrony Kolei SKM”. Należy przy tym podkreślić, że obowiązkiem utworzenia straży ochrony kolei nie są objęci przewoźnicy kolejowi, lecz zarządcy infrastruktury.

Nadmieniam, że art. 59 ustawy o transporcie kolejowym został wprowadzony w innej sytuacji geopolitycznej, gdy na rynku kolejowym nie było tak wiele podmiotów odpowiedzialnych za zarządzanie i utrzymanie infrastruktury kolejowej. Dlatego też, Ministerstwo Infrastruktury biorąc pod uwagę zmiany jakie zachodzą na rynku kolejowym rozpoczęło prace legislacyjne nad nowelizacją ustawy o transporcie kolejowym m.in. w zakresie doprecyzowania kwestii związanych z zasadami tworzenia służby ochrony kolei odpowiadającym obowiązującym uwarunkowaniom.

Ustosunkowując się do kwestii przekształcenia SOK w jednolitą, państwową formację ochrony kolei, działającą na wzór Policji lub Straży Granicznej, podległej ministrowi

właściwemu do spraw wewnętrznych, uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury w chwili obecnej nie prowadzi działań zmierzających do przekształcenia SOK w taką formację. Należy zauważyć, że proces przekształcenia SOK w jednolitą, państwową formację ochrony kolei będzie procesem długotrwałym i kosztownym, który wymaga wprowadzenia rozwiązań systemowych poprzedzonych przeprowadzeniem uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji z podmiotami szeroko rozumianego rynku kolejowego.

Odpowiadając na pytanie dotyczące kosztów ponoszonych przez spółki przewozowe na rzecz prywatnych firm ochroniarskich świadczących usługi na dworcach i w taborze kolejowym uprzejmie wyjaśniam, że Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje kompleksowymi danymi dotyczącymi takich kosztów ponoszonych przez wszystkich przewoźników pasażerskich. Spośród spółek świadczących kolejowe przewozy osób na terenie Polski, jedynie dwie, tj. PKP Intercity S.A oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. są podmiotami powiązanymi kapitałowo z nadzorowaną przez ministra właściwego ds. transportu spółką PKP S.A. Z informacji przekazanych przez wskazane powyżej spółki wynika, że:

- 1) PKP Intercity S.A., na podstawie zawieranych z agencjami ochrony zabezpieczania zarówno przejazdy wybranych pociągów jak również tory odstawcze/bocznice kolejowe gdzie lokowany jest tabor Spółki. Z tego tytułu w okresie od stycznia 2024 r. do września 2025 r. Spółka poniosła łączne koszty w wysokości 46.400.904 zł, z czego koszt ochrony w pociągach wyniósł 9.056.926 zł a koszt ochrony bocznicy kolejowych/torów odstawczych 37.343.978 zł;
- 2) Koszty PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. ponoszone na zewnętrzne podmioty ochrony kształtują się na poziomie 224.736 zł netto w skali roku, przy czym usługa nie dotyczy ochrony uruchamianych pociągów i podróży czy dworców;
- 3) PKP S.A. wydatkowała w roku 2024 na ochronę zarządzanych przez siebie czynnych dworców 90.573.327 zł, a w okresie od stycznia do sierpnia 2025 r. 50.089.726 zł.

Ustosunkowując się do pytania dotyczącego działań podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury w związku z nieprawidłowościami wykazanymi przez Najwyższą Izbę Kontroli (NIK) w zakresie zarządzania bezpieczeństwem przez przewoźników kolejowych, uprzejmie informuję, że w 2023 r., w Ministerstwie Infrastruktury, została przeprowadzona kontrola NIK w zakresie nadzoru nad funkcjonowaniem i organizacją systemu zarządzania kryzysowego w sektorze transportu kolejowego. W informacji o wynikach kontroli „Funkcjonowanie systemów zarządzania kryzysowego na kolei” z sierpnia 2024 r. NIK sformułował następujące wnioski:

- 1) Niezidentyfikowanie i niezakwalifikowanie w Planie Zarządzania Kryzysowego Ministerstwa Infrastruktury dla działu transport (PZK MI) ryzyk lub zdarzeń o charakterze kryzysowym na kolei w zakresie możliwej destabilizacji funkcjonowania systemu kolejowej infrastruktury krytycznej wywołanego jej zniszczeniem lub zakłóceniem – w ramach trwającej aktualizacji PZK MI, dokonało weryfikacji zidentyfikowanych zagrożeń mogących spowodować sytuacje kryzysowe w transporcie kolejowym, a także zweryfikowało ocenę ryzyka ich wystąpienia oraz ich skutków;
- 2) Niezapewnienie przez Ministra Infrastruktury pełnej legitymacji własnych działań w obszarze zarządzania kryzysowego na kolei (niepodjęcie skutecznych działań

do określenia i uzgodnienia zasad i procedur funkcjonowania spółek kolejowych w ramach systemu zarządzania kryzysowego w dziale administracji transport – w celu uregulowania podstaw i zasad współpracy Ministra Infrastruktury z przedsiębiorcami działającymi w obszarze zarządzania kryzysowego na kolei, zostały zawarte porozumienia ze spółkami kolejowymi – operatorami infrastruktury krytycznej, a także z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego, regulujące zakres i sposób współpracy przy realizacji zadań zarządzania kryzysowego;

- 3) Nieuwzględnienie w PZK MI załączników funkcjonalnych określających zasady oraz tryb oceniania i dokumentowania szkód w infrastrukturze krytycznej – w ramach wyżej opisanej aktualizacji PZK MI, w planie zostanie uwzględniony załącznik zawierający wykaz zawartych umów i porozumień związanych z realizacją zadań zawartych w planie zarządzania kryzysowego, a także zawarta zostanie informacja czy określono zasady oraz tryb oceniania i dokumentowania szkód w infrastrukturze krytycznej;
- 4) Niezapewnienie pełnej jawności i przejrzystości finansów publicznych w zakresie ponoszonych wydatków na zarządzanie kryzysowe w części 39 budżetu państwa – od roku 2025 przewidziano środki finansowe, na realizację zadań w obszarze zarządzania kryzysowego, w części budżetu 39 i pozostałych, którymi dysponuje Minister Infrastruktury, w rozdziale 75421 – Zarządzanie kryzysowe, w ramach działania budżetu zadaniowego 2.4.1.3. Opracowywanie procedur związanych z zarządzaniem kryzysowym i ochroną infrastruktury krytycznej oraz współpraca z organizacjami międzynarodowymi.

W odniesieniu do poruszanej w interpelacji kwestii dotyczącej mechanizmów zapewniania spójnych standardów kompetencji oraz koordynacji działań między formacjami publicznymi (SOK, Policja, Straż Graniczna, wojsko) i podmiotami prywatnymi, w szczególności w kontekście zagrożeń militarnych i terrorystycznych należy zwrócić uwagę, że art. 62 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym nakłada na wskazane podmioty obowiązek współpracy, której zakres regulują stosowne rozporządzenia wskazane w kolejnych jednostkach redakcyjnych tego artykułu.

W oparciu o powyższe akty prawne funkcjonująca w ramach PLK S.A. formacja jaką jest SOK współpracuje z: Policją, Strażą Graniczną, Inspekcją Transportu Drogowego, Żandarmerią Wojskową oraz z organami Krajowej Administracji Skarbowej. Ponadto, SOK ma zawarte porozumienia w zakresie współpracy m.in. ze: Służbą Kontrwywiadu Wojskowego, Służbą Ochrony Państwa oraz Inspekcją Transportu Drogowego.

Niezależnie od powyższego należy zaznaczyć, że SOK w sposób ciągły podejmuje działania zmierzające do osiągnięcia wspólnych i zarazem wysokich standardów współpracy w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na obszarze kolejowym. Współdziałanie to obejmuje również reagowanie na sytuacje kryzysowe, w szczególności w kontekście zagrożeń o charakterze militarnym oraz terrorystycznym. Przykładem współdziałania SOK z innymi służbami jest współpraca ze Strażą Graniczną w zakresie przeciwdziałania nielegalnej migracji w rejonach granicy Polski z Białorusią i z Niemcami. Współpraca

ta przynosi wymierne efekty w postaci ujęć obywateli innych państw naruszających obowiązujące przepisy prawa i nielegalnie przebywających na terenie Polski.

Ponadto, SOK uzyskała zgodę Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji na włączenie do Systemu Radiokomunikacyjnego – TETRA. Obecnie SOK jest na etapie przeprogramowania posiadanych już urządzeń radiołączności systemu TETRA, a także prowadzone jest postępowanie zakupowe celem zwiększenia liczby nowoczesnych radiotelefonów umożliwiających prowadzenie szyfrowanej transmisji. System łączności TETRA (TEA2) nie tylko zwiększy skuteczność wewnętrznej komunikacji, ale przede wszystkim umożliwi pełną kompatybilność z systemami wykorzystywanymi przez inne służby, w tym Policję, Państwową Straż Pożarną, Straż Graniczną oraz inne instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo i zarządzanie kryzysowe. Umożliwi to szybsze i bardziej skoordynowane działania w przypadku wystąpienia zdarzeń o podwyższonym stopniu ryzyka.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że SOK wspólnie z innymi podmiotami (np. ze służbami mundurowymi, służbami miejskimi czy ratownikami medycznymi) przeprowadza ćwiczenia, w trakcie których doskonalone są nie tylko takie elementy jak szybkość działania i profesjonalizm funkcjonariuszy SOK, ale również współdziałanie służb, co w dobie współczesnych zagrożeń jest niezwykle ważne. Takie podejście gwarantuje, że w przypadku zaistnienia incydentu o charakterze militarnym lub terrorystycznym, możliwe będzie sprawne i skuteczne przeciwdziałanie oraz minimalizacja skutków zdarzenia.

Pozostałe pytania dotyczące liczby interwencji Policji w latach 2023 – 2024 w pociągach pasażerskich i na dworcach kolejowych oraz liczby zgłoszeń dotyczących przestępstw i wykroczeń na kolei, jakie wpłynęły w tych latach na numer alarmowy 112 oraz 997, zwłaszcza tych, które dotyczyły pasażerów pozostają w gestii Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu