



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.9.2026
Warszawa, 17 marca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 14909 z 29 stycznia 2026 r., Posła na Sejm RP Pana Jarosława Zielińskiego, po uzyskaniu stanowiska PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (dalej: „PKP PLK”, „Spółka”), przedstawiam poniższe informacje.

Spółka PKP PLK, funkcjonuje w oparciu o wydaną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego autoryzację bezpieczeństwa. Posiadanie ww. certyfikatu wymaga ustanowienia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) jak również zapewnienia nadzoru nad jego wdrożeniem i stosowaniem. Dokumenty te są potwierdzeniem bezpieczeństwa, w zakresie eksploatacji oraz utrzymania infrastruktury kolejowej.

Realizując obowiązki narodowego zarządcy infrastruktury PKP PLK zobligowana jest, aby dążyć do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego, w tym bezpieczeństwa personelu, wypełniającego zadania dozoru linii. Na mocy wdrożonego systemu zarządzania bezpieczeństwem, Spółka PKP PLK zobligowana jest aby dążyć do zapewnienia coraz wyższego poziomu niezawodności oraz dostępności linii kolejowych co determinowane jest poziomem ich utrzymania. Dozorowanie linii jest, niezwykle istotnym elementem tego procesu, bowiem wpływa na prawidłowe określenie potrzeb utrzymaniowych.

Mając na uwadze wskazane argumenty oraz widząc niedoskonałość i słabości obecnie funkcjonującego systemu dozoru, PKP PLK zdecydowało się powierzyć opracowanie nowych zasad obchodów linii oraz oględzin rozjazdów niezależnej jednostce badawczej, mającej największe w Kraju doświadczenie w obszarze transportu kolejowego tj. Instytutowi Kolejnictwa.

Szereg analiz wskazuje, iż słabości o których mowa to przede wszystkim brak systemowej rejestracji, w toku procesu dozoru wadliwości infrastruktury, co w sposób wymierny wpływa na obniżenie trwałości oraz niezawodności infrastruktury oraz generuje niewspółmiernie duże koszty utrzymania. Powyższe zostało też zweryfikowane i potwierdzone przez jednostkę badawczą tj. Instytut Kolejnictwa, który w ramach swoich zadań wykonał m.in.:

- Analizę sposobów realizacji funkcji dozoru przez innych zarządców infrastruktury w krajach wspólnoty, w tym Czech (SŽ), Wielkiej Brytanii (Network Rail), Niemiec (DB InfraGo), jak również zaleceń Międzynarodowej Unii Kolei (UIC).

- Ocenę istniejącego systemu dozoru – należy wskazać, że raport opracowany przez Instytut Kolejnictwa ujawnił liczne mankamenty obecnego systemu, w szczególności brak ujawniania występowania wadliwości.
- Opracowanie nowych założeń dozoru, a następnie weryfikację ich poprawności w formie pilotażu. Co istotne, w procesie pilotażu uczestniczył personel wybranych Sekcji Eksploatacji. W ramach pilotażu Instytut Kolejnictwa, porównywał m.in. wyniki czynności dozoru przeprowadzanego według aktualnych wymagań, z wynikami uzyskanymi przy użyciu nowych form i częstotliwości dozoru. W kolejnym kroku, po przeprowadzonym pilotażu, opracowana została ostateczna treść Modułu D2 uwzględniająca doświadczenia zebrane na wcześniejszych etapach pracy.
- Finalny projekt zmian do instrukcji, poddany ewaluacji na poziomie analizy i wyceny ryzyka, udokumentowany w formie raportu. Poprawność zastosowania takiej metody procedowania (sposobu oceny i wyceny potencjalnych ryzyk), została też poparta oceną przeprowadzoną przez akredytowaną jednostkę, niezależną zarówno od Instytutu Kolejnictwa jak i od PKP PLK. Tym samym cały proces zrealizowano 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 i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.U. L 121z 3.5.2013 z późn. zm.).

Negatywne opinie nie znajdują zdaniem PKP PLK uzasadnienia merytorycznego, co wykazano w poniższych zapisach odnosząc się przedmiotowo do celu, zakresu i propozycji wdrażanego systemu. Spółka PKP PLK dochowała należytej staranności przy przygotowaniu nowych instrukcji, na co wskazuje w szczególności:

- powierzenie realizacji pracy uznanej i niezależnej od PKP PLK jednostce badawczej,
- wykonanie szczegółowej analizy metod dozoru stosowanych przez innych zarządców infrastruktury,
- weryfikacja projektu nowych przepisów w ramach pilotażu,
- przeprowadzenie procesu wyceny i oceny ryzyka zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r.

Ponadto, jak wskazano powyżej, zasadne wydaje się zastosowanie nowych form i częstotliwości w dozoru bo wpływa ono bezpośrednio na podniesienie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego i funkcjonowania systemu kolejowego. Jest to również bardzo istotne ze względu na interoperacyjność i przystosowanie się do wprowadzania prędkości powyżej 200 km/h. Wskazujemy, że jednym z zasadniczych powodów wprowadzenia objazdów dla prędkości od 160 km/h jest podniesienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wykonywanie, w takich warunkach, pracy polegającej na obchodzie pieszym, stanowi bezpośrednio, potencjalne wprowadzanie zagrożeń bezpieczeństwa zdrowia i życia personelu oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Instytut Kolejnictwa, opracowując projekt instrukcji, potwierdził podczas pilotażu, zrealizowanego w ramach Etapu 2, zasadność prowadzenia czynności dozoru: z kabiny maszynisty, z ostatniego wagonu (przy zapewnieniu możliwości obserwacji toru), z pojazdu wykorzystywanego do prac utrzymania, np. wózka motorowego. Wdrażany

system zapewnia oczekiwany poziom bezpieczeństwa, niemniejszy niż dotychczas obowiązujące wymagania, co szczegółowo zostało potwierdzone podczas ww. pilotażu.

Dodatkowo trzeba zauważyć, że obecnie notowana ilość incydentów i zdarzeń wynikających z uszkodzeń infrastruktury, niewykrytych podczas obchodów i oględzin rozjazdów a wpływająca na występowanie opóźnień oraz nieplanowanych przerw w ruchu wskazuje, że obecny system dozoru jest nieefektywny. Jednocześnie zwracamy uwagę, że przyjęta i sprawdzona forma dozoru ma na celu wyeliminowanie konieczności dokonywania obchodów pieszych na liniach o prędkości od 160 km/h co z kolei ma służyć bezpieczeństwu i ochronie życia personelu.

Ponadto nowe zasady dozoru wyraźnie nakazują konieczność stosowania dozoru specjalnego dla przypadków, gdzie stan infrastruktury, czy inne szczególne uwarunkowania, stwarzają zagrożenie prowadzenia ruchu. W takich przypadkach należy przeprowadzać dozór w zakresie obchodu pieszego i oględzin rozjazdów codziennie. Wymóg taki wypełnia całkowicie jakiegokolwiek przesłanki związane z bezpiecznym prowadzeniem ruchu.

Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1 wraz z Modułami nie precyzują zasad działań zgodnie z ustawą o działaniach antyterrorystycznych, gdzie w przypadku wystąpienia zdarzeń o charakterze terrorystycznym lub zagrożeń takim zdarzeniem, wprowadza się stopnie alarmowe (ALFA, BRAVO, CHARLIE, DELTA) wraz z przewidywanymi tam działaniami. Wymagania określone w przedmiotowej regulacji są intencjonalne dla przewidywanego celu. Natomiast w okolicznościach zaistnienia sytuacji wyjątkowych, w tym aktów sabotażu, dywersji, działań terrorystycznych, Spółka musi wdrożyć zarządzanie kryzysowe, w oparciu o przyjęte w Spółce „Zasady organizacji kolejowego systemu zarządzania kryzysowego w czasie wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy”. Omawiane zmiany w instrukcjach z serii „Id” skupiają się z kolei na zagadnieniach dozoru, tj. najniższej (podstawowej) warstwy „standardowego” procesu diagnostyki. Co bardzo ważne, w żadnym wypadku przepisy te nie mają na celu regulować zarządzania kryzysowego w sytuacjach wyjątkowych.

Tożsame wyjaśnienia, 3 lutego br. przekazane zostały Przewodniczącemu SZIK NSZZ „Solidarność”, Panu Henrykowi Sikorze.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Łączę wyrazy szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu