



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.16.2026
Warszawa, 29 kwietnia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16359 z 8 kwietnia br., Pośla na Sejm RP Pana Marka Matuszewskiego, po uzyskaniu stanowiska PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (dalej: „PKP PLK”, „Spółka”), przedstawiam poniższe informacje.

Stan techniczny torów kolejowych oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym pozostaje pod stałym nadzorem zarządcy infrastruktury w ramach funkcjonującego w Spółce Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS).

Podstawowym wyznacznikiem stanu technicznego w obszarze infrastruktury torowej jest ocena nawierzchni kolejowej. Na podstawie przeprowadzonych badań diagnostycznych, pomiarów oraz oględzin dokonano syntetycznej oceny stanu technicznego linii kolejowych. Ocena ta obejmuje tory szlakowe oraz tory główne zasadnicze na stacjach, na liniach eksploatowanych o łącznej długości 27 718,594 km, w tym również tory eksploatowane komercyjnie.

W wyniku realizacji robót utrzymaniowo-naprawczych oraz zadań inwestycyjnych w 2025 roku, odnotowano poprawę stanu technicznego infrastruktury. Na dzień 31 grudnia 2025 r. długość torów z oceną dobrą stanowiła 74,34% całkowitej długości torów eksploatowanych, co oznacza wzrost o 2,42 punktu procentowego w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2024 r., kiedy udział ten wynosił 71,92%.

Ogólna ocena stanu technicznego eksploatowanych linii kolejowych według stanu na dzień 31 grudnia 2025 r. przedstawia się następująco:

- stan dobry: 74,34%;
- stan dostateczny: 19,67%;
- stan zły: 6,00%.

Ocena została przeprowadzona według następujących kryteriów:

- stan dobry – wymagane są wyłącznie prace konserwacyjne oraz pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, bez konieczności wprowadzania ograniczeń eksploatacyjnych;
- stan dostateczny – konieczna jest wymiana do 30% elementów nawierzchni, co może wiązać się z obniżeniem prędkości rozkładowych lub wprowadzeniem ograniczeń eksploatacyjnych;
- stan zły (niezadowolający) – wymagane są kompleksowe wymiany nawierzchni, znaczące obniżenie prędkości rozkładowych oraz występowanie licznych ograniczeń eksploatacyjnych.

Ponadto dokonano oceny stanu technicznego urządzeń sterowania ruchem kolejowym, znajdujących się na sieci linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę. Szczegółowe dane w ujęciu procentowym opracowano na podstawie informacji według stanu na dzień 31 grudnia 2025 r. i przedstawiono w zestawieniu tabelarycznym.

Rodzaj urządzeń srk	Stan techniczny	%
Urządzenia stacyjne	Dobry	33,54
	Dostateczny	64,39
	Niezadawalający	2,07
Urządzenia sbł	Dobry	76,51
	Dostateczny	23,44
	Niezadawalający	0,05
Urządzenia na przejazdach	Dobry	77,07
	Dostateczny	21,87
	Niezadawalający	1,06

PKP PLK prowadzi systematyczne kontrole oraz przeglądy infrastruktury kolejowej, obejmujące w szczególności :

- ocenę parametrów torów, rozjazdów oraz obiektów inżynierskich;
- kontrolę stanu technicznego urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- identyfikację miejsc o podwyższonym ryzyku eksploatacyjnym.

Wyniki prowadzonych kontroli, przeglądów oraz pomiarów stanowią podstawę do planowania i realizacji działań utrzymaniowych, naprawczych oraz inwestycyjnych. Działania te ukierunkowane są na zapewnienie oraz utrzymanie wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Na podstawie dostępnych danych przedstawia się zestawienie zdarzeń kolejowych odnotowanych w latach 2021–2025.

W analizowanym okresie odnotowano łącznie:

- 8 poważnych wypadków,
- 2286 wypadków,
- 8719 incydentów.

Rozkład zdarzeń w poszczególnych latach przedstawia się następująco:

- **2021 r.:** 3 poważne wypadki, 445 wypadków, 1672 incydenty;
- **2022 r.:** brak poważnych wypadków, 472 wypadki, 1572 incydenty;
- **2023 r.:** 1 poważny wypadek, 481 wypadków, 1685 incydentów;
- **2024 r.:** 3 poważne wypadki, 429 wypadków, 1777 incydentów;
- **2025 r.:** 1 poważny wypadek, 459 wypadków, 2013 incydentów.

Należy zaznaczyć, że część postępowań dotyczących zdarzeń zaistniałych w 2025 r. pozostaje w toku. Dotyczy to również postępowań prowadzonych przez organy

prokuratury. W związku z powyższym liczba zarejestrowanych zdarzeń może ulec zmianie, w szczególności w przypadku zmiany ich kwalifikacji na samobójstwo lub próbę samobójstwa. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2021 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), zdarzenia tego rodzaju ujmowane są w odrębnych zestawieniach i nie są wliczane do statystyk obejmujących poważne wypadki, wypadki oraz incydenty.

Podkreślenia wymaga, że przeważająca część odnotowanych zdarzeń była spowodowana przez osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym oraz użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść.

Poniżej przedstawione zostały dane udziału zdarzeń spowodowanych przez wskazane grupy w ogólnej liczbie zdarzeń w poszczególnych latach.

Rok	Liczba zdarzeń (ogółem):			Liczba zdarzeń zaistniałych z powodu przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych oraz osób nieuprawnionych do przebywania na terenie kolejowym:					
	poważne wypadki	wypadki	incydenty	poważne wypadki	% udział w ogólnej liczbie poważnych wypadków	wypadki	% udział w ogólnej liczbie wypadków	incydenty	% udział w ogólnej liczbie incydentów
2021	3	445	1672	3	100,00%	315	70,79%	606	36,24%
2022	0	472	1572	0	0,00%	339	71,82%	603	38,36%
2023	1	481	1685	0	0,00%	331	68,81%	754	44,75%
2024	3	429	1777	3	100,00%	312	72,73%	742	41,76%
2025	1	459	2013	0	0,00%	343	74,73%	879	43,67%
łącznie	8	2286	8719	6	75,00%	1640	71,74%	3584	41,11%

Informuje również, że Spółka nieprzerwanie od 2009 r. realizuje ogólnopolską kampanię informacyjno-edukacyjną „Bezpieczny przejazd”. Jej podstawowym celem jest podnoszenie świadomości społecznej w zakresie zagrożeń wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności na przejazdach kolejowo-drogowych oraz terenach kolejowych, a także kształtowanie właściwych postaw i utrwalanie zachowań sprzyjających bezpieczeństwu.

W 2012 r. kampania została rozszerzona o dodatkowy komponent edukacyjny dotyczący tzw. „dzikich przejść”, czyli miejsc nielegalnego przekraczania torów kolejowych, co stanowi istotne źródło zagrożeń dla życia i zdrowia.

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa transportu kolejowego realizowane są przez PKP PLK zarówno w ramach procesów utrzymaniowych, jak i inwestycyjnych, obejmujących wszystkie podsystemy kolei. Należy podkreślić, że niemal każda inwestycja

– niezależnie od jej zakresu, lokalizacji czy skali – przyczynia się bezpośrednio lub pośrednio do podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Działania inwestycyjne PKP PLK koncentrują się w szczególności na:

- modernizacji torów kolejowych i rozjazdów,
- poprawie stanu technicznego oraz niezawodności urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych,
- wdrażaniu rozwiązań ograniczających ryzyko zdarzeń z udziałem osób nieuprawnionych,
- właściwym zabezpieczaniu robót prowadzonych „pod ruchem” w trakcie realizacji inwestycji.

Zakres oraz kolejność realizacji inwestycji określane są w oparciu o analizy ryzyka, dane eksploatacyjne oraz wyniki systemowego monitorowania bezpieczeństwa, w tym wnioski wynikające z analiz zdarzeń kolejowych. Podejście to umożliwia efektywne ukierunkowanie nakładów inwestycyjnych na obszary o największym wpływie na poprawę bezpieczeństwa.

O priorytetowym traktowaniu aspektów bezpieczeństwa świadczy szeroki zakres zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Krajowego Programu Kolejowego, obejmujących m.in.:

- poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap I – część przejazdowa;
- poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap IIa – część wiaduktowa;
- poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III;
- poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego;
- poprawę bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym – etap II;
- poprawę bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej;
- poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap IIb – część wiaduktowa;
- poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – etap IV;
- poprawę bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej;
- poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe.

Szczególnie istotnym obszarem są inwestycje dotyczące przejazdów kolejowo-drogowych. Spółka konsekwentnie wdraża rozwiązania polegające na budowie skrzyżowań dwupoziomowych, co pozwala na eliminację przecięć torów z ruchem drogowym w poziomie szyn. Budowa wiaduktów i tuneli stanowi jedną z najskuteczniejszych metod ograniczania liczby wypadków. W odniesieniu do przejazdów pozostających w eksploatacji prowadzone są modernizacje obejmujące montaż nowoczesnych systemów zabezpieczeń, sygnalizacji oraz monitoringu.

W latach 2016–2025 zrealizowano prace w obrębie ponad 800 skrzyżowań dwupoziomowych, w tym wybudowano około 160 nowych obiektów inżynierskich. Do końca 2032 r. planowana jest realizacja kolejnych inwestycji obejmujących około 600 tego typu skrzyżowań.

Istotnym kierunkiem działań jest również rozwój nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym. Inwestycje w tym obszarze obejmują:

- wymianę i rozbudowę systemów zabezpieczeń na przejazdach (rogatki, sygnalizacja świetlna i dźwiękowa, monitoring),
- modernizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym poprzez zastępowanie systemów przestarzałych nowoczesnymi rozwiązaniami komputerowymi i przekąźnikowymi,
- centralizację sterowania ruchem poprzez tworzenie lokalnych centrów sterowania (LCS), co ogranicza ryzyko błędów ludzkich i zwiększa poziom nadzoru nad ruchem.

Dodatkowo w ramach Krajowego Programu Kolejowego realizowane są projekty wdrożenia systemów GSM-R oraz ETCS, które znacząco podnoszą poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności systemu kolejowego.

Powyższe działania mają na celu ograniczenie liczby zdarzeń kolejowych, zwiększenie niezawodności transportu kolejowego oraz zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa pasażerów, pracowników i osób postronnych.

Odnosnie do obowiązujących przepisów prawa, w szczególności rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. oraz art. 22d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, osoby zatrudniane na stanowiskach kolejowych zobowiązane są do odbycia obowiązkowego przygotowania zawodowego, stanowiącego warunek dopuszczenia do samodzielnego wykonywania pracy.

Proces przygotowania zawodowego obejmuje szkolenie teoretyczne, staż stanowiskowy, szkolenie praktyczne oraz zajęcia próbne, w tym prowadzenie pojazdu kolejowego pod nadzorem. Szkolenia realizowane są na podstawie programów ujętych w Centralnym Rejestrze Programów Szkolenia, zarówno w formie szkoleń wewnętrznych, jak i powierzanych podmiotom zewnętrznym. Każdemu kandydatowi wyznaczana jest osoba kierująca przygotowaniem zawodowym oraz opiekun sprawujący bezpośredni nadzór nad przebiegiem szkolenia.

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kolejowych objęci są również systemem ciągłego doskonalenia zawodowego, obejmującym m.in. pouczenia okresowe i doraźne, szkolenia dodatkowe, szkolenia symulatorowe oraz analizę zdarzeń kolejowych. Warunkiem dopuszczenia do samodzielnej pracy jest uzyskanie autoryzacji, polegającej na komisijnym sprawdzeniu wiedzy i umiejętności w miejscu pracy. Istotnym elementem systemu szkoleniowego są także zagadnienia związane z Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz kulturą bezpieczeństwa.

Programy szkoleniowe opracowywane są w sposób zapewniający najwyższy poziom bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego oraz realizacji zadań służbowych. W celu dalszego podnoszenia jakości przygotowania pracowników oraz poziomu bezpieczeństwa, od drugiej połowy 2026 r. planowane jest rozszerzenie zakresu przygotowania zawodowego o obowiązkowe zagadnienia z obszaru kompetencji miękkich. Obejmą one

w szczególności rozwój umiejętności współpracy i komunikacji, odpowiedzialności, a także praktyczne metody radzenia sobie ze stresem oraz wzmacnianie kultury bezpieczeństwa.

Równolegle prowadzone są działania mające na celu podniesienie kompetencji kadry dydaktycznej, w tym szkolenia dla instruktorów i osób prowadzących zajęcia, ukierunkowane na efektywne przekazywanie wiedzy w powyższym zakresie.

Niezależnie od powyższego, w ramach corocznych szkoleń okresowych systematycznie uwzględniane są zagadnienia dotyczące kompetencji miękkich, kultury bezpieczeństwa oraz SMS. Przykładem jest realizowany w bieżącym roku program szkoleniowy „Identyfikacja zagrożeń jako kluczowy element kultury bezpieczeństwa w branży kolejowej”, którego celem jest wzmacnianie świadomości pracowników w zakresie rozpoznawania zagrożeń oraz podejmowania działań zapobiegawczych.

Podkreślam, że kwestie związane z bezpieczeństwem stanowią integralny element zarówno procesu przygotowania zawodowego, jak i systemu ciągłego doskonalenia pracowników. Zakres tych działań jest stale rozwijany i dostosowywany do aktualnych potrzeb oraz wyzwań branży kolejowej.

W nawiązaniu do realizowanych w Spółce działań w zakresie monitorowania ryzyk awarii i kolizji, uprzejmie informujemy, że proces ten prowadzony jest w sposób wieloobszarowy, zgodnie z wymaganiami wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM).

Podstawę prowadzonych działań stanowią wewnętrzne regulacje, w szczególności procedura SMS/MMS PD 04 pn. „Monitorowanie i ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” oraz „Strategia monitorowania SMS”. Proces monitorowania opiera się m.in. na danych gromadzonych w bazie „Wypadki i Wydarzenia” oraz w systemie ewidencjonowania pracy eksploatacyjnej.

Kluczowym narzędziem w tym obszarze pozostaje Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego, w ramach którego na rok 2026 określono mierzalne cele ilościowe obejmujące m.in. poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, ograniczenie zdarzeń z udziałem osób nieuprawnionych, poprawę parametrów infrastruktury oraz rozwój kultury bezpieczeństwa.

PKP PLK prowadzi stałe monitorowanie wskaźników krytycznych dla poszczególnych procesów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym systematyczne gromadzenie, obliczanie oraz analizę danych w trybie ciągłym.

Jednocześnie realizowane są działania ukierunkowane na podniesienie poziomu diagnostyki oraz utrzymania infrastruktury kolejowej, zmierzające do ograniczenia działań reakcyjnych i wdrożenia systemowego nadzoru. W tym zakresie wdrażana zmiana organizacyjno-systemowa ma na celu budowę struktury utrzymania opartej na bieżącym nadzorze nad podejmowanymi działaniami.

Dodatkowo wdrażany system „Ewidencja Utrzymania Wadliwość” umożliwi monitorowanie terminów usuwania wad oraz automatyczne informowanie personelu o konieczności podjęcia działań naprawczych za pośrednictwem komunikacji e-mail. Pełne wdrożenie systemu planowane jest na IV kwartał 2026 roku.

Mając na uwadze powyższe, Spółka konsekwentnie realizuje działania zmierzające do ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem.

PKP PLK prowadzi oraz planuje dalsze działania ukierunkowane na rozwój nowoczesnych systemów monitorowania i zarządzania ruchem kolejowym, których celem jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa oraz niezawodności prowadzenia ruchu.

PKP PLK obecnie wykorzystuje systemy umożliwiające bieżące gromadzenie i analizę danych eksploatacyjnych oraz zdarzeń kolejowych, w tym m.in. bazę „Wypadki i Wydarzenia” oraz system ewidencjonowania pracy eksploatacyjnej. Równolegle realizowane są prace nad wdrożeniem zaawansowanego narzędzia informatycznego, które pozwoli na dalszą automatyzację procesu monitorowania ryzyka oraz kompleksową ocenę skuteczności stosowanych środków kontroli ryzyka, w szczególności w obszarze prac utrzymaniowych i inwestycyjnych.

Istotnym elementem prowadzonych działań jest również wdrażanie europejskich systemów sterowania i łączności kolejowej, w szczególności:

- systemu ERTMS/ETCS (European Train Control System), zapewniającego stały nadzór nad ruchem pociągów oraz automatyczną kontrolę ich jazdy, co znacząco podnosi poziom bezpieczeństwa,
- systemu cyfrowej łączności GSM-R, gwarantującego bezpieczną i niezawodną komunikację pomiędzy personelem ruchu kolejowego a maszynistami.

Wdrażanie powyższych systemów realizowane jest sukcesywnie w ramach projektów modernizacyjnych i inwestycyjnych na sieci kolejowej, a ich implementacja przyczynia się do ograniczenia ryzyka błędu ludzkiego, poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz zwiększenia interoperacyjności polskiej infrastruktury kolejowej z sieciami europejskimi.

Jednocześnie Spółka kontynuuje proces centralizacji sterowania ruchem kolejowym poprzez rozwój lokalnych centrów sterowania (LCS), umożliwiających zdalne prowadzenie ruchu na wielu stacjach z jednego ośrodka. Działania te przekładają się na wzrost efektywności wykorzystania infrastruktury kolejowej, poprawę bezpieczeństwa, redukcję kosztów eksploatacyjnych i utrzymaniowych oraz zwiększenie przepustowości linii i skrócenie czasu przejazdu pociągów.

Mając na uwadze powyższe, należy podkreślić, że bezpieczeństwo ruchu kolejowego pozostaje jednym z kluczowych priorytetów działalności PKP PLK. Realizowane przedsięwzięcia w obszarze utrzymania, inwestycji, szkoleń oraz monitorowania ryzyka mają charakter systemowy i są ukierunkowane na stałe podnoszenie poziomu bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej oraz minimalizowanie ryzyka wystąpienia zdarzeń kolejowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi i europejskimi.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu