



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.15.2026  
Warszawa, 18 maja 2026

Pan  
**Włodzimierz Czarzasty**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 16316 z dnia 7 kwietnia br., Pośła na Sejm RP Pana Michała Moskala, przedstawiam poniższe informacje.

*W sprawie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – zarządcy infrastruktury:*

Po wykolejeniu pociągu POLREGIO nr 23321 w dniu 20 stycznia 2026 r. na linii kolejowej nr 8 (Warszawa Zachodnia – Kraków Główny) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: „UTK”) wszczął kontrolę w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. (dalej: „PKP PLK S.A.”), a następnie w dniu 28 stycznia 2026 r. wydał decyzję administracyjną o sygn. DPN-WPOA.500.8.2026.KS. o wprowadzeniu ograniczeń ruchu kolejowego w torze nr 1 linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny od km 278,750 do km 299,000 z klauzulą natychmiastowej wykonalności. PKP PLK S.A. poinformowała UTK o niezwłocznym wykonaniu decyzji (od dnia 29 stycznia 2026 r.), wprowadzając ograniczenia prędkości, codzienne objazdy i obchody toru oraz utrzymując wcześniej obowiązujące ograniczenia, jednocześnie odmawiając podpisania protokołu kontroli i składając zastrzeżenia do jego ustaleń (które nie zostały uwzględnione przez Prezesa UTK). W dalszej kolejności, pismem z dnia 15 marca 2026 r. UTK wszczął z urzędu postępowanie administracyjne w sprawie ww. wydarzenia. W jego toku PKP PLK S.A. złożyła obszernie wyjaśnienia z informacją o wykonaniu decyzji bez zbędnej zwłoki, z jednoczesnym wnioskiem o umorzenie postępowania jako bezprzedmiotowego. Na chwilę obecną postępowanie nie zostało zakończone i brak jest ostatecznego rozstrzygnięcia sprawy.

Należy podkreślić fakt, że jeszcze w roku 2025, w dniu 17 listopada PKP PLK S.A., skierowała do wszystkich podległych jednostek organizacyjnych, przewoźników kolejowych oraz grupy PKP S.A. pismo przypominające najważniejsze zasady obowiązujące pracowników kolejowych w sytuacji spostrzeżenia sytuacji nietypowych, mających na celu zachowanie najwyższego możliwego poziomu bezpieczeństwa.

Od dnia 14 stycznia 2026 r., w związku z utrzymującymi się niskimi temperaturami, maszyniści pociągów posiadali rozkaz pisemny „O”, z którego wynikało że na odcinku Tunel – Zastów mają „jechać ostrożnie” i obserwować szlaki pod kątem ewentualnego wpływu warunków atmosferycznych na infrastrukturę kolejową. 20 stycznia br. przedstawiciele przewoźników zgłaszali problemy techniczne na linii kolejowej nr 8 na odcinku Miechów - Słomniki (przed zdarzeniem), jednakże otrzymywane od maszynistów informacje nie wskazywały na uszkodzenie toru zagrażające bezpieczeństwu ruchu pociągów. Dyżurni ruchu otrzymywali informacje o nierównościach w torze, nie wskazywały one jednak na konieczność zatrzymania

pociągów, zamknięcia toru i wstrzymania ruchu kolejowego na całej linii. Powiadomiony dyspozytor zakładowy niezwłocznie wysłał uprawnionego pracownika, celem sprawdzenia nieprawidłowości w torze.

Podjęte działania, zostały zawarte w Protokole Oględzin Miejsca Wypadku, sporządzonego m.in. przez przedstawiciela PKP Intercity S.A. ustalono, że pierwsze zgłoszenie nastąpiło przez maszynistę pociągu nr 3150 w dniu 20 stycznia 2026 r., o godzinie 18:33. Zgłoszenie zostało przekazane do dyżurnego ruchu w Miechowie i dotyczyło nierówności w torze w km 286,500. Następnie maszynista pociągu nr 5305 o godzinie 18:56 został poinformowany przez dyżurnego ruchu w Miechowie o nierówności w torze. Zostały one potwierdzone przez prowadzącego pociąg o godzinie 19:04. Jednocześnie w tym samym czasie maszynista pociągu nr 3102 został powiadomiony przez dyżurnego ruchu w Słomnikach o nieprawidłowościach w torze. Maszynista tego pociągu o godzinie 19:15 zaraportował, że zwolnił ale nie odczuł nierówności w km 286,500. Ostatnie zgłoszenie było od maszynisty pociągu nr 5307 o godz. 20:41 do dyżurnego ruchu w Słomnikach, że pociągiem „rzuciło” w km 286,500. Toromistrz po otrzymaniu informacji udał się na miejsce zgłoszenia nieprawidłowości w torze. Po dojeździe zastał wykolejony pociąg. Do momentu przybycia komisji kolejowej zabezpieczał miejsce zdarzenia, zgodnie z wewnętrznymi regulacjami i procedurami dotyczącymi postępowania w sytuacjach awaryjnych zawartymi w Instrukcji dla toromistrza Id-9.

W dniu wypadku Komisja została powołana zgodnie z instrukcją a jej prace trwają nadal. Na ten moment został opracowany protokół oględzin miejsca wypadku kolejowego. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydał decyzję o podjęciu postępowania przez Komisję.

Odnośnie podjętych działań nadzorczych oraz planowanych zmian organizacyjnych mających na celu poprawę bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej, należy stwierdzić, że po zdarzeniu wydano do wszystkich jednostek organizacyjnych Spółki, (tj. Zakładów Linii Kolejowych), polecenie obowiązkowego stosowania ograniczenia prędkości do 20 km/h po otrzymaniu zgłoszenia o podejrzeniu defektu toru, do czasu jego sprawdzenia i oceny przez uprawnionych pracowników. Zarządca infrastruktury w dniach 5 i 6 lutego 2026 r. przeprowadziła kontrolę doraźną dotyczącą adekwatności stosowanych obostrzeń po zdarzeniu z 20 stycznia 2026 r. Po kontroli zostały wydane wytyczne dla Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie. 28 stycznia 2026 r. wydano w trybie natychmiastowym zalecenie dla całej Spółki dotyczące przeprowadzania badań diagnostycznych każdorazowo przed wprowadzeniem zmiany w zakresie charakterystyki prowadzenia ruchu (dotyczy to wprowadzania okresowych zmian kierunków prowadzenia ruchu – na ruch dwukierunkowy), oznaczający wymóg dokonywania inspekcji torów w zakresie oceny wadliwości stali szynowej w kontekście wzmożonego rozwoju wad.

PKP PLK S.A., oprócz standardowych planowych czynności diagnostycznych na linii kolejowej nr 8, zaplanowała dodatkowe kontrole stanu torów w lokalizacjach, gdzie szyny są najbardziej narażone na oddziaływanie taboru.

Warunki atmosferyczne panujące w styczniu 2026 r., w tym występowanie miejscowych oblodzeń sieci trakcyjnej spowodowanych marznącymi opadami, miały negatywny wpływ na funkcjonowanie ruchu kolejowego.

W perspektywie kolejnych sezonów zimowych PKP PLK S.A., planuje wdrażanie oraz stopniowe upowszechnianie działań ukierunkowanych na ograniczenie oddziaływania podobnych zjawisk, w szczególności:

- szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii antyoblodzeniowych, w tym zautomatyzowanych systemów nanoszenia preparatów na drut jezdny, które w testach i pierwszych wdrożeniach pozwoliły na skuteczne zabezpieczenie dużych odcinków sieci trakcyjnej w krótkim czasie;
- rozszerzenie dopuszczeń technologicznych, w tym prac nad prowadzeniem zabezpieczania sieci trakcyjnej przy załączonym napięciu, co może znacząco skrócić czas reakcji i ograniczyć konieczność wstrzymywania ruchu pociągów.

Nowoczesne technologie smarowania i zabezpieczania drutu jezdny stanowią istotny element rozwoju utrzymania infrastruktury kolejowej, przyczyniając się do ograniczenia zużycia elementów współpracujących, poprawy jakości odbioru prądu oraz zwiększenia niezawodności ruchu kolejowego. Opracowane i wdrożone w ostatnich latach rozwiązania umożliwiają automatyzację i znaczące usprawnienie procesów utrzymaniowych, w szczególności w zakresie ochrony sieci trakcyjnej przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, takimi jak niska temperatura czy oblodzenie. PKP PLK S.A. kontynuuje prace nad nowymi i udoskonalonymi rozwiązaniami technologicznymi, zmierzającymi do dalszego zwiększenia efektywności, bezpieczeństwa oraz niezawodności eksploatacji sieci trakcyjnej, co przekłada się na poprawę jakości prowadzenia ruchu pociągów.

Wdrożenie ERTMS obejmuje zarówno instalację urządzeń przytorowych, jak i wyposażenie taboru w odpowiednie systemy pokładowe, co stanowi olbrzymie wyzwanie logistyczne, techniczne i finansowe. Mówimy tutaj o kilkunastu tysiącach kilometrów linii kolejowych i kilkudziesięciu tysiącach pojazdów. Wdrożenie systemów takich jak ERTMS wiąże się z koniecznością dostosowania polskiej infrastruktury do jednolitych standardów europejskich, co jest procesem czasochłonnym i skomplikowanym. Dążenie do interoperacyjności wymaga synchronizacji działań na poziomie krajowym i międzynarodowym, co również wpływa na tempo realizacji tych projektów. Ministerstwo Infrastruktury podejmuje intensywne działania mające na celu przyspieszenie wdrażania nowoczesnych systemów cyfrowych na polskiej kolei.

#### *Krajowy Plan Wdrożenia Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”*

Zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919, Państwa Członkowskie zobligowane były do opracowania nowych planów wdrażania ERTMS (NPW ERTMS) w ciągu roku od publikacji nowej TSI Sterowanie.

Wychodząc naprzeciw wymaganiom wspólnotowym Unii Europejskiej, w Ministerstwie Infrastruktury trwały zaawansowane prace, które zostały zakończone w czerwcu 2024 r., opracowaniem i wdrożeniem Krajowego Planu Wdrożenia Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” (dalej „KPW TSI Sterowanie”), który będąc skorelowanym z Krajowym Programem Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), zapewnia dalsze finansowanie projektów budowy systemu ERTMS w Polsce. Plan ten jest jednym z narzędzi wdrażania interoperacyjności systemu kolei oraz określa w szczególności strategię

oraz harmonogram wdrażania systemu ETCS na polskiej sieci kolejowej na liniach wchodzących w skład transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

ERTMS obejmujący Europejski System Sterowania Pociągami (ETCS) i Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (GSM-R), ma za zadanie poprawę jakości jak i zwiększenie bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej udostępnianej przez PKP PLK S.A. przewoźnikom. Oba systemy łączności dostarczają usługi telekomunikacyjne na potrzeby systemu kolei, takie jak połączenia telefoniczne, usługi transmisji danych, usługi nadzorujące i wspomagające maszynistów w prowadzeniu pociągów lub usługi automatycznej kontroli jazdy pociągów.

Wyposażenie linii w nowoczesne systemy zabezpieczenia i automatyzacji prowadzenia ruchu pociągów poprzez wdrażanie systemu ERTMS, oraz inwestycje realizowane na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe, czy zabudowa nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym przyczyniają się do poprawy parametrów i stanu linii kolejowych, co przekłada się bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa. W szczególności wynika to z modernizacji lub rewitalizacji nawierzchni kolejowej, urządzeń sieci trakcyjnej, a także modernizacji lub zabudowy nowoczesnych, komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (SRK).

KPW TSI „Sterowanie” uwzględnia:

- opis kontekstu stanu obecnego (w zakresie obowiązkowych wymogów dotyczących urządzeń pokładowych, obecny stan wdrożenia podsystemu „Sterowanie-urządzenia pokładowe”, informacje dotyczące typu ESC/RSC związanego z liniami i działaniami w zakresie integracji urządzeń przytorowych/pokładowych, informacje dotyczące linii transgranicznych, informacje dotyczące węzłów);
- techniczną strategię migracji (w zakresie ETCS patrz niżej, łączności radiowej GSM-R od 2029 r. w ramach projektu sieciowego, łącznie z wcześniej zabudowanym GSM-R to 15 200 km, a 2035 na reszcie sieci, łącznie 17 600 km, ATO, detekcji pociągu, przypadków szczególnych oraz urządzeń pokładowych);
- informacje finansowe dotyczące urządzeń pokładowych;
- plany (daty oddania ETCS -do 2030 na sieci bazowej TEN-T, łącznie 5 900 km, do 2040 na sieci bazowej rozszerzonej TEN-T i do 2050 na sieci kompleksowej TEN-T, łącznie 9 800 km, wycofania systemu klasy B – do 2040 na sieci bazowej TEN-T, do 2043 na sieci bazowej rozszerzonej TEN-T i do 2048 na sieci kompleksowej TEN-T);
- nowe obowiązkowe wymogi dotyczące urządzeń pokładowych – od 2037 r. obowiązkowa instalacja urządzeń pokładowych systemu ETCS oraz radiołączności GSM-R przy naprawach P4 i P5 pojazdów kolejowych z napędem.

Dodatkowo w opracowanym dokumencie znajdują się zagadnienia poruszające następujące kwestie:

- korzyści z wdrożenia ERTMS mające wpływ na bezpieczeństwo, przepustowość, niezawodność i wydajność systemu kolei;
- analizy zapotrzebowania na pojazdy wyposażone w urządzenia pokładowe ERTMS na sieci bazowej TEN-T w roku 2030;
- dostępności pasma FRMCS;
- konieczność opracowania zasad projektowych w zakresie ERTMS;

- konieczność opracowania zasad migracji do wzorca 4 ETCS;
- wdrożenie transgraniczne ERTMS;
- strategii migracji do GSM-R;
- strategii migracji z cyfrowej sieci łączności GSM-R do systemu FRMCS orientacyjnie od 2035 r.

Obecnie w Ministerstwie Infrastruktury trwają zaawansowane prace nad Suplementem do KPW TSI „Sterowanie”.

Dokument KPW TSI „Sterowanie” przewiduje, że na sieci TEN-T system ETCS będzie docelowo zabudowany w poziomie 2. Niemniej jednak PKP PLK S.A. zaproponowała rozwiązanie polegające na tym, że na wybranych liniach system ETCS będzie zabudowywany dwuetapowo – najpierw w wersji L1 LS, a docelowo w poziomie 2. Propozycja ta została zaakceptowana przez Ministra Infrastruktury, co finalnie pozwoliło PKP PLK S.A. złożyć wniosek aplikacyjny, w ramach naboru do konkursu CEF Transport 2024 m.in dla Projektu pn. „Wdrożenie systemu ERTMS – Nadzór ograniczony ETCS poziomu 1”.

Projekt polega na wdrożeniu systemu ETCS L1 LS na ok. 534 km dwutorowych linii kolejowych w Polsce. Odcinki objęte Projektem zlokalizowane są w sieci bazowej TEN-T. Projekt będzie realizowany na terenie 7 województw: małopolskiego, śląskiego, opolskiego, łódzkiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego i pomorskiego. Głównym celem Projektu jest dostosowanie odcinków linii sieci TEN-T do parametrów określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju sieci transeuropejskiej sieci transportowej w terminie określonym w rozporządzeniu, tj. do końca 2030 r. Poniższa tabela przedstawia linie kolejowe objęte Projektem.

Nr linii	Odcinek	Km początkowy	Km końcowy	długość
8	Kozłów - Kraków	262,149	319,805	57,656
95	Kraków Mydlniki - Kraków Podłęże	-0,273	34,316	34,589
118	Kraków Główny - Kraków Lotnisko	0,056	12,016	11,960
14	Łódź Kaliska - Zduńska Wola	0,502	42,360	41,858
353	Poznań - Inowrocław	-0,910	100,955	101,865
131	Inowrocław - Tczew	324,936	498,912	173,976
11	Skierniewice - Łowicz Główny	0,263	21,976	21,713
132	Pyskowice - Opole Główne	40,110	99,322	59,212
135	Gliwice Łabędy - Pyskowice	0,000	5,309	5,309
1	Zawiercie - Dąbrowa Górnicza	274,227	300,125	25,898
<b>RAZEM</b>				<b>534 km</b>

Uzasadnieniem realizacji projektu jest fakt, że obecnie w Polsce system ETCS jest wdrożony i eksploatowany na około 900 km linii, zlokalizowanych głównie w sieci bazowej TEN-T. W ramach realizowanych projektów ETCS jest instalowany na około 1 600 km linii znajdujących się w sieci bazowej TEN-T. Daje to około 2 500 km linii kolejowych. Większość z nich to systemy ETCS poziomu 2, sporadycznie poziomu 1. W bieżącym roku planowane jest uruchomienie zabudowy systemu ETCS na kolejnych około 1000 kilometrach sieci bazowej TEN-T. W kolejnych latach kontynuowana będzie zabudowa systemu na pozostałych liniach sieci bazowej TEN-T. Zakończenie prac wdrożeniowych na sieci bazowej TEN-T planowane jest do 2030 r. Następnie kontynuowane będzie wdrażanie.

PKP PLK S.A zarządza 5430 peronami na liniach eksploatowanych. W stanie niezadawalającym znajduje się 585 peronów, tj. 10,8%. Spółka w 2026 r. i w dwóch latach następnych planuje realizację prac na 97 peronach, które znajdują się w stanie niedostatecznym. Prace będą finansowane ze środków własnych Spółki, środków inwestycyjnych w ramach Krajowego Programu Kolejowego, Programu Przystankowego oraz z dofinansowania ze środków wspólnotowych.

**W sprawie pasażerskich przewoźników kolejowych:**

Prezes UTK wszczął postępowania kontrolne wobec wymienionych przewoźników, a informacje o ich wynikach przedstawiam poniżej.

Kontrola w „Kolejach Mazowieckie – KM” sp. z o.o. przeprowadzona w terminie od 16 lutego do 23 marca 2026 r. obejmowała weryfikację bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), ze szczególnym uwzględnieniem czynników ludzkich i organizacyjnych. Kontrola wykazała 25 nieprawidłowości.

Kontrola w Kolejach Śląskich sp. z o.o. przeprowadzona w terminie od 27 lutego do 20 marca 2026 r. obejmowała weryfikację bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), ze szczególnym uwzględnieniem czynników ludzkich i organizacyjnych. Kontrola wykazała 18 nieprawidłowości.

Po zakończeniu postępowania nadzorczego i biorąc pod uwagę ich wynik Prezes UTK będzie podejmował dalsze działania, związane z postępowaniem w sprawie stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego. Następnie, jeżeli zaistnieją takie okoliczności, postępowania w sprawie nałożenia kar pieniężnych.

W powyższych przypadkach nie został jeszcze zakończony etap postępowania nadzorczego dlatego ostateczny zakres nieprawidłowości może ulec zmianie.

Kontrola w „PKP INTERCITY” S.A. przeprowadzona w terminie od 4 lutego do 2 marca 2026 r. obejmowała weryfikację bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), ze szczególnym uwzględnieniem czynników ludzkich i organizacyjnych. Kontrola wykazała 24 nieprawidłowości. W tym przypadku Prezes UTK 7 kwietnia 2026 r. zawiadomił „PKP INTERCITY” S.A. o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności w obszarze funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Postępowanie jest w toku.

Ministerstwo Infrastruktury nie jest zobligowane do wydawania wytycznych ani rozporządzeń dotyczących procedur wymiany pasażerów, w tym w szczególności obowiązkowego nadzoru personelu pociągowego na peronie, standardów zamykania drzwi czy wymagań sprzętowych (np. monitoringu peronowego lub sygnalizacji zamknięcia drzwi). Odpowiedzialność za bezpieczeństwo operacyjne w tym zakresie spoczywa na zarządcy infrastruktury oraz przewoźnikach kolejowych, natomiast Urząd Transportu Kolejowego pełni funkcję organu nadzorczego i regulacyjnego, czuwając nad przestrzeganiem obowiązujących przepisów oraz standardów bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zarządzeniem z dnia 2 kwietnia 2026 r. powołał zespół ekspertów z udziałem m.in. przedstawicieli Spółki w celu przygotowania wytycznych oraz rekomendacji zmian prawnych w zakresie bezpieczeństwa odprawy pasażerów w transporcie kolejowym. Zespół został powołany jako ciało doradcze przy Prezesie UTK. Jego zadaniem jest wypracowanie propozycji rozwiązań organizacyjnych oraz legislacyjnych, które mogą podnieść poziom bezpieczeństwa procesu odprawy pasażerów, z uwzględnieniem doświadczeń zarządcy infrastruktury, przewoźników kolejowych oraz administracji publicznej. Efektem prac zespołu ma być opracowanie i przedstawienie Prezesowi UTK konkretnych wytycznych oraz rekomendacji zmian przepisów, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2026 r.

Kluczową zmianą w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2026 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym jest wyeliminowanie niespójności kwalifikacji zdarzeń typu SPAD (ang. Signal Passed at Danger – minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie), czyli zdarzeń kategorii B04 i C44 z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2021 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. poz. 1245), które implementowało do prawa krajowego załącznik I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.), czyli wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI). Do tej pory występowała niespójność zmienionego rozporządzenia z przepisami ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2021 r., polegająca w szczególności na tym, że do zdarzeń typu SPAD, czyli zdarzeń kategorii B04 i C44 zaliczane były zdarzenia polegające na przejechaniu przez czoło pociągu wskaźnika W4 informującego o końcu peronu, mimo że wskaźnik ten nie miał nic wspólnego z sygnałem informującym o niebezpieczeństwie, tj. sygnałem „Stój” nadawanym na semaforze. W związku z tym zostały zaproponowane odpowiednie zmiany w załączniku nr 5 do rozporządzenia w zakresie mijania punktu niebezpiecznego, a także w słowniczku (§ 2 rozporządzenia) przez dodanie definicji „punktu niebezpiecznego”. Szacuje się, że przyjęta zmiana od dnia 7 lutego 2026 r. tj. od daty wejścia w życie ww. rozporządzenia spowoduje, że całkowita liczba zdarzeń SPAD zostanie zmniejszona o ok. 30 % lub 40 %.

PKP PLK S.A. aby ograniczyć liczbę zdarzeń typu SPAD stosuje wzajemnie uzupełniające się działania organizacyjne, techniczne i szkoleniowe. Kluczowe działania ograniczające zdarzenia SPAD:

1. działania techniczne (najwyższa skuteczność)
  - systemy kontroli prowadzenia pociągu: ETCS, SHP/CA, ATP – automatyczne hamowanie przy zbliżeniu się do sygnału „Stój”;

- poprawa widoczności sygnałów: powtarzacz sygnałów, wskaźniki W18/W19;
- zmiany w infrastrukturze: skracanie odcinków między semaforami a rozjazdami, modyfikacja układów torowych;
- ostrzeżenie kabinowe: sygnały dźwiękowe i wizualne o zbliżaniu się do S1;
- 2. działania proceduralne i organizacyjne:
  - zarządzanie ryzykiem SPAD;
  - standardy reakcji dyżurnych ruchu: jednoznaczne procedury przy zmianach sygnałów, wyprawianiu pociągów oraz pracy w trybach awaryjnych;
  - obostrzenia w sytuacjach podwyższonego ryzyka (np. prace torowe, nietypowa organizacja ruchu);
- 3. szkolenia i doskonalenie kompetencji maszynistów:
  - szkolenia symulatorowe obejmujące sytuacje SPAD (zmęczenie, stres, presja czasowa, nagła zmiana sygnału);
  - regularne egzaminy i testy kompetencyjne z naciskiem na czynniki ludzkie;
  - uczenie rozpoznawania sygnałów w nietypowych warunkach (noc, trudna pogoda, oślepienie);
- 4. działania miękkie – czynnik ludzki i kultura bezpieczeństwa:
  - promowanie postawy „zgłaszanie zdarzeń potencjalnie niebezpiecznych bez obawy przed represjami”;
  - analizy SPAD bez podejścia wyłącznie sankcyjnego, koncentrujące się na przyczynach systemowych, a nie tylko błędzie człowieka;
  - zarządzanie zmęczeniem: planowanie czasu pracy, przerwy, nadzór nad nadgodzinami;
- 5. analiza danych i ciągłe doskonalenie:
  - szczegółowe analizy powypadkowe i poincydentowe SPAD (lokalizacja, pora doby, typ pociągu, doświadczenie maszynisty);
  - monitorowanie trendów – nie tylko liczby SPAD, ale ich udziału w zdarzeniach systemowych;
  - wdrażanie działań korygujących i sprawdzanie ich skuteczności w czasie.

Skuteczne ograniczanie liczby zdarzeń SPAD nie opiera się na jednym środku, lecz na połączeniu działań organizacyjnych, technicznych i szkoleniowych (dobrze zaprojektowanych procedur, wysokiej jakości szkoleń oraz dojrzałej kultury bezpieczeństwa).

Projekt ustawy o czasie pracy maszynistów był dwukrotnie przedmiotem uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych (w październiku 2020 r. i w grudniu 2022 r.).

Należy podkreślić fakt, że do procedowanego wcześniej projektu ustawy o czasie pracy maszynistów (UD 48) w toku jego uzgodnień, zgłoszono szereg fundamentalnych uwag, w tym uwagi kwestionującej konstytucyjność projektu zgłoszoną przez Rządowe Centrum Legislacji.

Dotychczasowy projekt ustawy o czasie pracy maszynistów był zbyt wąski, obejmował bowiem tylko jedną grupę zawodową i nie został poprzedzony pogłębionymi analizami. Brak całościowego podejścia rodził ryzyko nierówności traktowania pracowników, dezorganizacji pracy i obniżenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W związku z tym zaistniała konieczność wykonania prac studyjnych poprzedzających opracowanie projektu ustawy o czasie pracy w transporcie kolejowym, która w sposób kompleksowy i spójny ureguluje czas pracy

pracowników mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, tj. maszynistów oraz pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych: dyżurnych ruchu nastawczych, zwrotniczych, kierowników pociągów, ustawiaczy, manewrowych, rewidentów taboru, automatyków, tomistrzów, dróżników przejazdów oraz prowadzących pojazdy kolejowe, o których mowa z art.22d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 poz.1234).

Zakres i przebieg prac studyjnych obejmuje m.in. przegląd obowiązujących przepisów krajowych i unijnych, analizę prawną, diagnostykę stanu faktycznego polegająca na zebraniu danych o rzeczywistym czasie pracy, liczbie nadgodzin, czasie odpoczynku, dyżurach i absencjach, analizie porównawczej rozwiązań w niektórych państwach europejskich, konsultacje z pracodawcami oraz przedstawicielami środowisk zawodowych oraz przygotowanie projektu założeń i rekomendacji do projektu ustawy. Ministerstwo Infrastruktury zleciło wykonanie prac studyjnych w przedmiotowym temacie podmiotowi zewnętrznemu.

#### **W sprawie bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej wobec zagrożeń hybrydowych:**

Po akcie dywersji na trasie Warszawa – Lublin w listopadzie 2025 r., od dnia 21 listopada 2025 r. Straż Ochrony Kolei (dalej: „SOK”) we współpracy z Policją oraz Wojskami Obrony Terytorialnej prowadzi stałe działania ochronne w ramach operacji „TOR” oraz „HORYZONT”. Ich celem jest zabezpieczenie kluczowej infrastruktury kolejowej oraz przeciwdziałanie aktom sabotażu i dywersji. Działania te będą kontynuowane, co jest związane z obowiązywaniem na obszarach linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. III stopnia alarmowego CHARLIE, przedłużonego do dnia 31 maja 2026 r.

Działania te obejmują zintensyfikowane patrole piesze i zmotoryzowane na szlakach kolejowych, w szczególności w miejscach uznanych za newralgiczne (mosty, wiadukty, linie wykorzystywane do transportów wojskowych oraz stacje położone w pobliżu granic państwa). W realizacji zadań wykorzystywany jest szeroki wachlarz środków technicznych, w tym specjalistyczne pojazdy obserwacyjne, termowizory, noktowizory, foto pułapki, kamery GSM, a także bezzałogowe statki powietrzne obsługiwane przez Policję i WOT oraz psy służbowe.

Ponadto Komendy Regionalne SOK we współpracy z Zakładami Linii Kolejowych (jednostkami organizacyjnymi PKP PLK S.A.) przeprowadziły analizę linii kolejowych szczególnie narażonych na zagrożenia terrorystyczne i dywersyjne, w wyniku której od grudnia 2025 r. na wytypowanych odcinkach prowadzone są przejazdy drezyn w asyście funkcjonariuszy SOK, umożliwiające kontrolę infrastruktury na trudnodostępnych fragmentach linii kolejowych. Równolegle nasilono działania ukierunkowane na ujawnianie kradzieży elementów infrastruktury kolejowej i przesyłek wagonowych.

Straż Ochrony Kolei jest zaangażowana także w międzynarodową współpracę w ramach organizacji RAILPOL, w tym udział w działaniach „Active Shield” oraz „Crime Prevention Week”.

Infrastruktura krytyczna w rozumieniu ustawy o zarządzaniu kryzysowym nie obejmuje całej sieci kolejowej. Do infrastruktury krytycznej Spółki należą obiekty, urządzenia oraz inne elementy infrastruktury kolejowej ujęte w niejawnym dokumencie pt. „Jednolity wykaz

obiektów, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infrastruktury krytycznej”, sporządzonym przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa (dalej: „RCB”). Infrastruktura krytyczna Spółki została wyodrębniona na podstawie szczegółowych kryteriów zawartych w Narodowym Programie Ochrony Infrastruktury Krytycznej, który przyjmuje Rada Ministrów w drodze uchwały.

Właściciele oraz posiadacze samoistni i zależni obiektów, instalacji lub urządzeń infrastruktury krytycznej mają obowiązek ich ochrony, w szczególności przez przygotowanie i wdrażanie, stosownie do przewidywanych zagrożeń, planów ochrony infrastruktury krytycznej.

Plan ochrony infrastruktury krytycznej dotyczy wyłącznie obiektów zakwalifikowanych do ww. kategorii zgodnie z powyższymi zasadami. Dokument ten sporządza się na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2010 r. w sprawie planów ochrony infrastruktury krytycznej (Dz.U.2010.83.542 ze zm.) oraz wytycznych RCB i podlega uzgodnieniu z właściwymi terytorialnie organami, w związku z czym musi zawierać wszelkie niezbędne elementy wymagane w przepisach prawa, m.in. charakterystykę zagrożeń, zadania przypisane do realizacji w poszczególnych stopniach alarmowych oraz załącznik antyterrorystyczny, który – zgodnie z Ustawą z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz.U.2025.532 t.j.) – podlega uzgodnieniu z właściwym terytorialnie dyrektorem delegatury Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Zaktualizowany plan ochrony infrastruktury krytycznej PKP PLK S.A. został w lipcu 2025 r. przekazany do uzgodnień z właściwymi organami. Obecnie dokument został przekazany do zatwierdzenia przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa.

Należy podkreślić, że w ochronie infrastruktury krytycznej, zgodnie z wymogami Ustawy o ochronie osób i mienia, wykorzystuje się specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne (SUFO), odpowiednie zabezpieczenia techniczne oraz siły i środki własne Spółki, w tym SOK. W działania te zaangażowane są również służby mundurowe zgodnie z działaniami przewidzianymi w Ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych (Dz.U.2025.194 t.j.) dla poszczególnych stopni alarmowych zagrożenia terrorystycznego, takie jak Policja i Wojska Obrony Terytorialnej, działające również w ramach operacji TOR/Horyzont.

Zdarzenia wskazane w interpelacji nie wystąpiły na obiektach infrastruktury krytycznej PKP PLK S.A.

#### **W sprawie nadzoru ministra nad UTK i PKBWK:**

Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego i realizuje swoje działania niezależnie. Prezes UTK jest powoływany na 5 letnią kadencję przez Prezesa Rady Ministrów, co ma gwarantować jego niezależność od Ministra Infrastruktury sprawującego nadzór właścicielski wobec podmiotów funkcjonujących na rynku kolejowym. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (dalej: „PKBWK”) to komisja stała i również niezależna, która prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów, a jej niezależność zagwarantowana jest przepisami unijnymi i krajowymi, a niezależność instytucjonalna od Ministra Infrastruktury realizowane jest poprzez zapewnienie funkcjonowania PKBWK przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Minister Infrastruktury nie sprawuje bezpośredniego nadzoru operacyjnego ani egzekucyjnego nad realizacją zaleceń powypadkowych PKBWK ani nakazów pokontrolnych UTK wobec Spółki i przewoźników kolejowych. Nadzór Ministra ma charakter systemowy i pośredni, i realizowany jest w szczególności poprzez:

- analizę corocznych sprawozdań PKBWK z działalności Komisji, w tym informacji o stanie realizacji zaleceń bezpieczeństwa;
- zapoznawanie się z informacjami i raportami Prezesa UTK dotyczącymi stanu bezpieczeństwa kolei oraz wyników kontroli;
- możliwość podejmowania inicjatyw o charakterze legislacyjnym lub strategicznym, w przypadku stwierdzenia powtarzalnych, systemowych nieprawidłowości w obszarze bezpieczeństwa.

Minister Infrastruktury nie dysponuje instrumentami bezpośredniego przymusu wobec zarządcy infrastruktury ani przewoźników kolejowych w zakresie realizacji zaleceń powypadkowych lub pokontrolnych, jednak pełni rolę koordynacyjną i strategiczną, zapewniając spójność systemu bezpieczeństwa kolei na poziomie państwa.

Prezes UTK sprawuje nadzór nad zaleceniami wydawanymi przez PKBWK zgodnie z art. 281 ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r., poz. 1234, z późn. zm.).

Prezes UTK analizuje zalecenia i przekazuje je właściwym do ich wdrożenia podmiotom rynku kolejowego. Podmioty informują Prezesa UTK o planowanym postępowaniu z zaleceniem wraz uzasadnieniem oraz corocznie przedstawiają, w terminie do 1 kwietnia, PKBWK oraz Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń, podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń. Prezes UTK przekazując zalecenia do realizacji zwraca się o udzielenie informacji o sposobie postępowania z zaleceniami wskazując termin na przekazanie odpowiedzi. Ma to za zadanie usystematyzować i ułatwić podmiotom realizację zaleceń oraz sprawozdanie wymaganych przez Prezesa UTK informacji. W odpowiedzi adresaci zaleceń przedkładają informację o planowanym bądź już podjętym postępowaniu. Jednocześnie w przypadku zaistnienia istotnych zmian w sposobie realizacji rekomendacji, podmioty mają obowiązek uzupełnić przekazane odpowiedzi przed upływem terminu wskazanego w ustawie o transporcie kolejowym.

Prezes UTK analizuje i ocenia stanowiska podmiotów w zakresie zrealizowanych zaleceń i deklarowanych zmierzających do wdrożenia zaleceń. Co roku, Prezes UTK przekazuje do PKBWK (do 30 kwietnia) roczną informację o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w roku poprzednim.

W ramach czynności nadzorczych Prezes UTK weryfikuje realizację zaleceń przez podmioty rynku kolejowego. W praktyce odbywa się to poprzez kontrole funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem, audyty systemów zarządzania utrzymaniem, kontrole dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji bocznic oraz kontrole przewoźników i zarządców kolejowych funkcjonujących w oparciu o świadectwa bezpieczeństwa (zwolnionych z obowiązku posiadania certyfikatów bądź autoryzacji bezpieczeństwa). Działania te przeprowadzane są w oparciu o corocznie opracowywaną Strategię i Plan Nadzoru Prezesa UTK.

W przypadku, gdy podmioty uchylają się od obowiązku realizacji zaleceń lub nie informują w sprawie realizacji rekomendacji, Prezes UTK podejmuje działania wyjaśniające lub stosuje pisemne ostrzeżenie do podmiotu. W uzasadnionych przypadkach Prezes UTK wszczyna postępowanie administracyjne w związku z niewdrożeniem. W przypadku zakończenia takiego postępowania Prezes UTK określa w decyzji sposób i termin wdrożenia zalecenia.

W przypadku rażących naruszeń dotyczących braku realizacji zaleceń PKBWK, Prezes UTK może wszcząć postępowanie w sprawie cofnięcia dokumentu, który uprawnia dany podmiot do wykonywania określonej działalności w sektorze kolejowym. Działania podejmowane przez Prezesa UTK, związane z nadzorem nad realizacją zaleceń PKBWK, są proporcjonalne do ewentualnego zagrożenia dla bezpieczeństwa.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu