



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.37.2026
Warszawa, 23 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 17644, Pośła na Sejm RP, Pana Mariusza Krystiana, przedstawiam co następuje.

Z informacji otrzymanych od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PLK S.A.” oraz „Spółka”) wynika, że stan infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK S.A. systematycznie ulega poprawie, co ma odzwierciedlenie w danych o złamaniach i pęknięciach stali szynowej, będących zagrożeniami o najbardziej istotnym wpływie na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu. Dane wskazują na znaczną poprawę od 2024 r. w zakresie właściwego sprawowania zadań przez Spółkę.

Obecnie wdrażana jest zmiana w zakresie dozoru linii kolejowych. W Spółce opracowano i wprowadzono nową regulację dotyczącą dozoru pn. „Moduł D2 Diagnostyka – dozowanie”, stanowiącą część „Warunków technicznych utrzymania linii kolejowych. Zmiany mają na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

Zmiany zasad dozoru mają na celu poprawę jakości wszystkich czynności w zakresie dozoru oraz poprawę bezpieczeństwa w systemie kolejowym

Zgodnie z obowiązującymi w Spółce procedurami oraz wymaganiami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem wszelkie zmiany organizacyjne, techniczne i eksploatacyjne mogące mieć wpływ na prowadzenie ruchu kolejowego są poprzedzane ocenami znaczenia zmiany przeprowadzonymi zgodnie z procedurą „Zarządzanie zmianą” stosowaną w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Spółki. Celem tych działań jest identyfikacja potencjalnych zagrożeń, ocena ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz określenie środków ograniczających ryzyko do poziomu akceptowalnego. W rezultacie wdrażane zmiany są realizowane wyłącznie po potwierdzeniu, że nie spowodują obniżenia wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i pozostają zgodne z obowiązującymi przepisami prawa, regulacjami branżowymi oraz wewnętrznymi procedurami Spółki.

W świetle powyższego twierdzenia o pogorszeniu bezpieczeństwa ruchu kolejowego są bezzasadne i nieoparte faktami.

Zmiany organizacyjne nie wpłyną negatywnie na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ewentualne zmiany w strukturze zatrudnienia wynikają przede wszystkim z postępującej modernizacji infrastruktury kolejowej, wdrażania nowoczesnych systemów

sterowania ruchem kolejowym oraz optymalizacji procesów operacyjnych. Aktualnie wdrażane są rozwiązania obejmujące m.in. wprowadzenie cyfrowego rozkazu obejmującego całą trasę przejazdu pociągu oraz zmiany wynikające z przekwalifikowania przejazdów kolejowo-drogowych z kategorii A do kategorii B lub C.

W odniesieniu do stanowisk dyżurnych ruchu oraz nastawniczych planowane zmiany mają ograniczony charakter i wynikają przede wszystkim z realizowanych procesów inwestycyjnych, w szczególności związanych z tworzeniem oraz rozwojem Lokalnych Centrów Sterowania (LCS).

Poziom zatrudnienia w poszczególnych zespołach pracowniczych w Spółce jest stale monitorowany. Plan zatrudnienia ustalany jest z uwzględnieniem takich parametrów jak wielkość infrastruktury (m.in. prognozowana liczba posterunków przeliczeniowych) i pracochłonność z niej wynikająca z uwzględnieniem zapewnienia ciągłości pracy.

Dbanie przez PLK S.A. o właściwy rozwój zawodowy pracowników, podnoszenie przez nich kwalifikacji i wiedzy niezbędnej do wykonywania obowiązków są również elementami przyczyniającymi się do utrzymania optymalnego poziomu zatrudnienia w pionach związanych z działalnością podstawową Spółki. PLK S.A. prowadzi przygotowanie zawodowe pracowników w oparciu o wewnętrzny system szkoleniowy. W okresie od stycznia 2026 r. do maja 2026 r. skierowano na kursy kwalifikacyjne 639 pracowników (w tym na stanowiska dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych i dróżników przejazdowych), a do końca roku planuje się przeszkolić, a przez to zapewnić ciągłość zatrudnienia, ponad 1000 pracowników.

Spółka nie przewiduje w bieżącym roku zwolnień grupowych pracowników na podstawie ustawy z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników. W przypadku zmian technologicznych (modernizacja infrastruktury, automatyzacja procesów, itp.), zmian w przepisach lub zmian organizacyjnych pracownicy nimi objęci otrzymają propozycje przekwalifikowania na inne stanowiska zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami, a w przypadku braku takich możliwości – na inne stanowiska po podwyższeniu kwalifikacji wymaganych na nowym stanowisku, z uwzględnieniem wymagań zdrowotnych oraz indywidualnych predyspozycji pracownika.

Spółka stosuje się do zasad zawartych w Załączniku nr 14 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (dalej: „ZUZP”) dotyczących wykonywania prac przez co najmniej dwie osoby - w celu zapewnienia asekuracji, natomiast nie określa on sposobu asekuracji.

Określając sposób asekuracji PLK S.A. kieruje się interpretacją Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej dotyczącą art. 225 §1 Kodeksu pracy z dnia 5 października 2011 r. W interpretacji tej podkreślono, że pracownik asekurujący nie zawsze musi znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie pracownika asekurowanego, a dla spełnienia wymagań asekuracji wystarczające może być zapewnienie kontaktu wzrokowego lub słuchowego, umożliwiającego szybkie ostrzeżenie o zagrożeniu oraz udzielenie pomocy.

Wskazano również na możliwość stosowania rozwiązań organizacyjnych ograniczających bezpośrednią bliskość pracowników. Obowiązek zapewnienia asekuracji ma charakter funkcjonalny i nie jest związany z jednym, sztywnym sposobem jej realizacji, lecz powinien

być każdorazowo dostosowany do rodzaju wykonywanych prac oraz warunków ich wykonywania. Powyższe podejście znajduje odzwierciedlenie w instrukcjach wewnętrznych Spółki. Postanowienia zawarte w Załączniku nr 14 do ZUZP obowiązują bez zmian od momentu wejścia w życie postanowień ZUZP, tj. od dnia 1 marca 2005 r. i nie rodziły dotychczas spraw spornych

Odnosząc się do kwestii zastępstw na stanowiskach automatyk i mistrz, PLK S.A. od dłuższego czasu. prowadzi w tym zakresie rozmowy ze stroną społeczną. W wyniku trwających negocjacji wypracowano postanowienia kolejnego protokołu dodatkowego do ZUZP, który uszczegółowi kwestie dotyczące zastępstw za pracowników kierujących zespołami, tak by wyeliminować ewentualne wątpliwości. Dokument jest obecnie procedowany. W przypadku wejścia w życie ww. dokumentu jego postanowienia będą obowiązywały z mocą od dnia 1 stycznia 2026 r.

Sprawa wypłaty ewentualnych uregulowań zaległych wynagrodzeń pracowników posterunków nastawczych z tytułu dodatku za pracę w warunkach uciążliwych (zgodnie z załącznikiem nr 9 obowiązującym do dnia 31 grudnia 2025 r.) jest obecnie analizowana przez Spółkę.

Spółce zależy na godnym wynagradzaniu swoich pracowników, czego przykładem jest coroczny wzrost wynagrodzeń. Również w tym roku, w dniu 21 maja 2026 r. wypracowano konsensus ze stroną społeczną satysfakcjonujący obie strony dialogu i zawarto porozumienie podwyżkowe wdrażające podwyżkę od dnia 1 lipca 2026 r.

W ramach prac legislacyjnych nad projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw Departament Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury wystąpił aktualnie z wnioskiem o wprowadzenie przedmiotowego projektu dokumentu rządowego do wykazu prac legislacyjnych albo programowych Rady Ministrów.

Celem projektu jest zwiększenie bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz podróży przez rozszerzenie kompetencji Straży Ochrony Kolei (dalej: „SOK”) m.in. w następujących obszarach:

- 1) funkcjonariusze SOK przejmą ochronę dworców kolejowych zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe S.A.;
- 2) rozszerzony zostanie katalog podmiotów, z którymi SOK ma współdziałać na Siły Zbrojne RP, ABW, Służbę Ochrony Państwa, jednostki ochrony przeciwpożarowej, Służbę Więzienną;
- 3) przyznanie funkcjonariuszom SOK uprawnień do udzielania pouczeń, zwracania uwagi, ostrzegania lub wydawania poleceń porządkowych;
- 4) przyznanie funkcjonariuszom SOK uprawnień do przeszukania osób, rzeczy, pomieszczeń i środków transportu w trybie i w przypadkach określonych w przepisach ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia;
- 5) przyznanie funkcjonariuszom SOK uprawnień do badania stanu trzeźwości osób na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, na dworcach kolejowych oraz innych obiektach administrowanych przez ministra właściwego do spraw transportu lub zarządcę infrastruktury;

- 6) przyznanie funkcjonariuszom SOK uprawnienia do obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, na dworcach kolejowych oraz innych obiektach administrowanych przez ministra właściwego do spraw transportu lub zarządcę infrastruktury;
- 7) rozszerzenie katalogu środków przymusu bezpośredniego, jakich może użyć funkcjonariusz straży ochrony kolei;
- 8) uzupełnienie katalogu zadań SOK o kontrolę ruchu drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych oraz na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu, a także o uprawnienie do przeglądania zawartości bagaży lub sprawdzania ładunków;
- 9) uzupełnienie uprawnień SOK o prawo do zatrzymywania i kontroli pojazdów w celu sprawdzenia ładunku oraz przeglądania zawartości bagaży, w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu pojazdu;
- 10) poszerzenie katalogu zadań SOK o zabezpieczenie, do czasu przybycia właściwych służb lub organów, miejsca popełnienia przestępstwa lub wykroczenia – jeżeli zachodzi potrzeba podjęcia czynności wykraczających poza uprawnienia SOK, katastrofy lub innego podobnego zdarzenia albo miejsc zagrożonych takim zdarzeniem – przed dostępem osób postronnych lub zniszczeniem śladów i dowodów, ustalenie, w miarę możliwości, świadków zdarzenia;
- 11) określenie zasad przeglądania zawartości bagaży lub sprawdzania ładunków przez funkcjonariusza SOK na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, na dworcach kolejowych oraz innych obiektach administrowanych przez ministra właściwego do spraw transportu lub zarządcę infrastruktury;
- 12) rozszerzenie w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uprawnień SOK, przez dodanie funkcjonariuszy SOK do katalogu:
 - osób upoważnionych do kierowania ruchem drogowym,
 - podmiotów posiadających dostęp do danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów,
 - podmiotów posiadających dostęp do danych zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców w zakresie niezbędnym do realizacji zadań SOK,
 - podmiotów upoważnionych do wykonywania kontroli ruchu drogowego,
 - podmiotów uprawnionych do uniemożliwienia kierowania pojazdem osobie, co do której istnieje uzasadnione podejrzenie, że znajduje się ona w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu;
- 13) dodanie funkcjonariuszy SOK jako funkcjonariuszy, którzy w związku z uprawnieniem do badania stanu trzeźwości osób na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, na dworcach kolejowych oraz innych obiektach administrowanych przez ministra właściwego do spraw transportu lub zarządcę infrastruktury, mogą doprowadzić osobę w stanie nietrzeźwości do izby wytrzeźwień lub placówki, jednostki Policji, podmiotu leczniczego albo do miejsca zamieszkania lub pobytu (zmiana w ustawie z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi);
- 14) dodanie funkcjonariuszy SOK jako podmiotów uprawnionych do korzystania z danych udostępnianych w trybie pełnej teletransmisji danych zawartych w Rejestrze

- Dowodów Osobistych (zmiany w ustawie z dnia 6 sierpnia 2010 r. o dowodach osobistych);
- 15) dodanie funkcjonariuszy SOK jako podmiotów uprawnionych do korzystania z przyznanego SOK dostępu do rejestru PESEL (zmiana w ustawie z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności);
 - 16) przyznanie SOK uprawnienia do wydawania poleceń osobom znajdującym się w miejscu i czasie trwania imprezy masowej na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych a także na dworcach kolejowych (zmiana w ustawie z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych);
 - 17) przyznanie SOK uprawnień do: sprawdzenia zgodności z prawem wykonywania operacji za pomocą bezzałogowych statków powietrznych, uprawnień do niszczenia bezzałogowych statków powietrznych, dostępu do rejestru operatorów bezzałogowych statków powietrznych.

PLK S.A. poinformowała, że czasowe wstrzymanie awansów w 2024 r. było działaniem celowym i wynikało z konieczności uporządkowania polityki kadrowo-płacowej w SOK. Celem było zlikwidowanie między innymi kominów płacowych, ograniczenie uznaniowości oraz przeanalizowanie wcześniej obowiązujących zasad awansowania i wynagradzania pracowników i funkcjonariuszy SOK.

Po uporządkowaniu tych zasad w 2025 r. w formacji zostały wznowione awanse przyznawane w oparciu o przejrzyste kryteria. Obecnie przyjęte normy nie ograniczają rozwoju zawodowego pracowników i funkcjonariuszy SOK.

Na podstawie przeprowadzonej analizy struktury etatowej SOK Kierownictwo Komendy Głównej SOK określiło potrzebę zwiększenia zatrudnienia w formacji do około 4.000 etatów. Wzrost zatrudnienia wiąże się z koniecznością zapewnienia wszystkim funkcjonariuszom właściwych warunków do pracy, zgodnych z obowiązującymi regulacjami prawnymi. Zwiększenie zatrudnienia jest ściśle związane z możliwościami szkoleniowymi. Każdy nowozatrudniony pracownik musi przejść stosowne przeszkolenie, a następnie w toku służby musi niezmiennie podnosić swoje kwalifikacje poprzez cykliczne, specjalistyczne szkolenia. Obecnie baza szkoleniowa SOK ogranicza możliwość zwiększenia stanu zatrudnienia i pozwala ona jedynie na prowadzenie szkoleń podstawowych dla około 200 funkcjonariuszy rocznie. Pozwala to na pokrycie corocznych potrzeb wynikających ze zmian kadrowych w formacji. Mając świadomość tego problemu, Spółka rozpoczęła realizację projektu budowy nowoczesnego ośrodka szkoleniowego.

Z wyjaśnień otrzymanych ze Spółki wynika, że obecnie PLK S.A. oraz Polskie Koleje Państwowe S.A. realizują postanowienia zawartego w dniu 3 czerwca 2024 r. listu intencyjnego oraz Porozumienia z 22 stycznia 2025 r. zmierzając do przeprowadzenia i zakończenia analiz przedtransakcyjnych PKP Telkol Sp. z o.o. Wynik etapu analiz oraz ustalenia stron będą determinowały dalsze decyzje związane z ewentualną transakcją sprzedaży udziałów.

Ministerstwo Infrastruktury prowadzi dialog społeczny, czego przykładem jest zwołany w dniu 1 lipca 2026 r. Zespół Trójstronny ds. Kolejnictwa, w którym udział wzięli przedstawiciele strony społecznej reprezentujący związki zawodowe m.in. z PLK S.A.

Z informacji otrzymanych z PLK S.A. wynika, że Spółka realizuje kompleksowy i wieloetapowy program poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi. Program obejmuje działania inwestycyjne, utrzymaniowe, organizacyjne, nadzorcze, edukacyjne oraz analityczne, ukierunkowane zarówno na ograniczanie liczby zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych, jak również na minimalizowanie ryzyk związanych z ingerencją w infrastrukturę kolejową i system prowadzenia ruchu kolejowego. W ramach ww. działań Spółka realizuje poniższe inicjatywy:

- 1) Likwidacja przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D i zastępowanie ich bezpieczniejszymi rozwiązaniami. Jednym z najskuteczniejszych sposobów ograniczania ryzyka zdarzeń jest sukcesywne likwidowanie przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D o podwyższonym poziomie zagrożenia. W ich miejsce stosowane są rozwiązania zapewniające pełną lub znacząco zwiększoną separację ruchu kolejowego i drogowego, w szczególności:

- budowa wiaduktów drogowych i tuneli;
- budowa kładek i przejść podziemnych dla pieszych;
- realizacja dróg równoległych zmieniających układ dojazdu do torów;
- przebudowa przejazdów do wyższych kategorii (A, B lub C), wyposażonych w roгатki oraz sygnalizację świetlną;

- 2) Automatyzacja przejazdów kolejowo – drogowych. Wdrażanie nowoczesnych systemów przejazdowych, realizowane m.in. w ramach inwestycji współfinansowanych ze środków Krajowego Planu Odbudowy, pozwala na ograniczenie ryzyka zdarzeń poprzez eliminację czynnika ludzkiego z procesu obsługi przejazdów oraz zmniejszenie prawdopodobieństwa błędów eksploatacyjnych.

Szczególne znaczenie mają systemy przejazdowe zintegrowane z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym na stacjach i posterunkach ruchu. Rozwiązania te uniemożliwiają podanie sygnału zezwalającego na jazdę pociągu lub jego wyprawienie, jeżeli system nie potwierdzi prawidłowego zamknięcia i działania urządzeń zabezpieczenia przejazdu. Stanowi to dodatkową warstwę bezpieczeństwa, znacząco ograniczając możliwość wystąpienia sytuacji niebezpiecznych.

W ramach działań na rzecz dalszej poprawy bezpieczeństwa PLK S.A. prowadzi obecnie pilotaże nowych rozwiązań technicznych. Pierwszym z nich jest projekt wskaźnika „Pnp” („Przeszkoda na przejeździe”), współpracującego z systemem detekcji przeszkód. Wskaźnik ma przekazywać maszyniście informację o wykryciu przeszkody w strefie przejazdu kolejowo-drogowego, umożliwiając odpowiednio wczesne podjęcie działań, w tym wdrożenie hamowania przed przejazdem.

Drugim realizowanym pilotażem jest zmiana sposobu wyświetlania sygnałów ostrzegawczych na przejazdach kategorii B. Zakłada on, że po ośmiu sekundach naprzemiennego pulsowania czerwonych świateł oba światła będą świecić światłem ciągłym aż do zakończenia ostrzegania. Celem projektu jest sprawdzenie, czy takie rozwiązanie będzie bardziej czytelne i jednoznaczne dla użytkowników dróg oraz przyczyni się do poprawy skuteczności ostrzegania.

Oba projekty mają charakter badawczo-pilotażowy.

- 3) Monitoring, egzekucja przepisów i rozwiązania innowacyjne. Spółka prowadzi testy i pilotaże systemów monitoringu wizyjnego oraz automatycznej rejestracji wykroczeń.

- 4) Działania w zakresie przeciwdziałania ingerencjom w system kolejowy. Niezależnie od zagrożeń występujących na przejazdach kolejowo-drogowych, Spółka podejmuje działania mające na celu ograniczenie ryzyka związanego z nieuprawnioną ingerencją w infrastrukturę kolejową i urządzenia odpowiedzialne za prowadzenie ruchu kolejowego.

Do najistotniejszych zagrożeń w tym obszarze należą:

- kradzieże i dewastacje elementów infrastruktury kolejowej;
- uszkodzenia urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci telekomunikacyjnych i energetycznych;
- akty wandalizmu skierowane przeciwko urządzeniom przejazdowym i sygnalizacyjnym;
- nieuprawnione przebywanie osób na obszarze kolejowym;
- uszkodzenia infrastruktury powstałe w wyniku zdarzeń drogowych;
- próby nieuprawnionego dostępu do systemów wykorzystywanych do prowadzenia ruchu kolejowego.

W celu minimalizacji wskazanych zagrożeń Spółka prowadzi monitoring infrastruktury, wraz z SOK współpracuje z Policją oraz innymi służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo publiczne, realizuje kontrole stanu urządzeń i obiektów kolejowych, a także prowadzi analizy zdarzeń i incydentów pozwalające na identyfikację obszarów wymagających dodatkowych działań zabezpieczających. Ponadto, PLK S.A. wdraża rozwiązania organizacyjne i techniczne mające na celu ograniczenie ryzyka nieuprawnionej ingerencji w systemy sterowania ruchem kolejowym, systemy telekomunikacyjne i teleinformatyczne, zgodnie z wymaganiami krajowych i unijnych przepisów dotyczących cyberbezpieczeństwa oraz obowiązującymi standardami ochrony infrastruktury krytycznej.

- 5) Modernizacja przejazdów kolejowo-drogowych o wysokim natężeniu ruchu obejmująca:

- instalację sygnalizacji świetlnej,
- montaż rogatek i półrogatek,
- wdrażanie systemów samoczynnej sygnalizacji przejazdowej,
- wymianę i modernizację zabezpieczenia ruchu;

- 6) Kontrole i nadzór nad bezpieczeństwem przejazdów kolejowo – drogowych. Zgodnie z ustawą Prawo budowlane wszystkie przejazdy kolejowo - drogowe podlegają:

- corocznym kontrolom stanu technicznego,
- kontrolom przeprowadzanym co najmniej raz na pięć lat, obejmującym ocenę stanu technicznego, przydatności do użytkowania oraz estetyki obiektu.

Ponadto, prowadzone są kontrole planowe i doraźne realizowane przez uprawnionych pracowników;

- 7) Poprawa widoczności i bezpieczeństwa na istniejących przejazdach. W lokalizacjach, gdzie przebudowa przejazdu nie jest możliwa, realizowane są działania ograniczające poziom ryzyka, takie jak:

- usuwanie roślinności ograniczającej widoczność,
- poprawa geometrii dróg dojazdowych,
- poprawa odwodnienia oraz stanu nawierzchni,
- montaż dodatkowego oznakowania pionowego i poziomego;

- 8) Kampania społeczna „Bezpieczny Przejazd – Szlaban na ryzyko!” Działania techniczne są uzupełniane przez szeroko zakrojone działania edukacyjne obejmujące m.in.:

- kampanie informacyjne w mediach,
- akcje lokalne i wydarzenia edukacyjne,
- spotkania z kierowcami, uczniami i rowerzystami,
- publikację materiałów edukacyjnych

Celem kampanii jest podnoszenie świadomości uczestników ruchu drogowego oraz ograniczanie zachowań stanowiących główną przyczynę zdarzeń na przejazdach kolejowo - drogowych;

- 9) Współpraca z Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego. Spółka organizuje szkolenia i warsztaty dla instruktorów nauki jazdy, ukierunkowane na podnoszenie wiedzy dotyczącej zasad bezpiecznego korzystania z przejazdów kolejowo-drogowych. Działania te mają na celu kształtowanie prawidłowych nawyków przyszłych kierowców już na etapie szkolenia;
- 10) System „Żółtej Naklejki”. Wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe zarządzane przez Spółkę wyposażone są w tzw. „Żółte Naklejki”, zawierające indywidualny numer identyfikacyjny przejazdu, numer alarmowy 112 oraz numer kontaktowy do służb kolejowych. Rozwiązanie to umożliwia szybkie przekazanie informacji o zagrożeniu oraz podjęcie działań służących niezwłocznemu zatrzymaniu ruchu kolejowego w sytuacjach awaryjnych;
- 11) Ograniczanie nieformalnych przekroczeń torów. W celu eliminacji nielegalnego ruchu przez tory realizowane są działania obejmujące:
 - budowę ogrodzeń,
 - likwidację tzw. dzikich przejść,
 - porządkowanie dostępu do dróg technologicznych,
 - wyznaczanie przejazdów wyłącznie dla uprawnionych służb.

Spółka realizuje zatem kompleksowe działania ukierunkowane zarówno na ograniczanie zagrożeń występujących na przejazdach kolejowo- -drogowych, jak i przeciwdziałanie ingerencjom w system kolejowy. Prowadzone działania inwestycyjne, techniczne, organizacyjne, nadzorcze i edukacyjne przynoszą wymierne efekty w postaci ograniczania liczby zdarzeń przy jednoczesnym wzroście natężenia ruchu drogowego i kolejowego.

Z wyjaśnień otrzymanych z PLK S.A. wynika, że nadrzędnym celem Spółki pozostaje dalsze podnoszenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo - drogowych, zwiększanie odporności infrastruktury kolejowej na działania osób nieuprawnionych oraz ograniczanie liczby zdarzeń poprzez konsekwentną realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, rozwój nowoczesnych systemów zabezpieczeń oraz wzmacnianie świadomości uczestników ruchu drogowego.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu