



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.14.2026
Warszawa, 16 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 17135 Pana Michała Moskala wraz z grupą posłów poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie należy zauważyć, że w przypadku Spółki PKP Intercity S.A., Skarb Państwa nie był i nie jest akcjonariuszem tej spółki i nie wykonuje uprawnień właścicielskich ani osobistych z jej akcji. Pakiet 100% akcji PKP Intercity S.A. jest własnością PKP S.A., której akcjonariuszem jest Skarb Państwa, obecnie reprezentowany przez ministra właściwego ds. transportu.

Minister właściwy ds. transportu, wykonuje prawa z akcji Skarbu Państwa w PKP S.A. w granicach określonych w przepisach prawa, w tym m.in. w Kodeksie spółek handlowych oraz ustawie z dnia 16 grudnia 2016 r. *o zasadach zarządzania mieniem państwowym*, jak również w dokumentach zatwierdzonych przez Prezesa Rady Ministrów dotyczących zasad nadzoru właścicielskiego nad spółkami z udziałem Skarbu Państwa.

W żadnym z ww. aktów prawnych lub dokumentów, minister właściwy ds. transportu nie ma kompetencji do ingerowania w politykę kadrową w spółkach nadzorowanych, a tym bardziej w spółkach w których nie wykonuje praw z akcji Skarbu Państwa, jak również kwestii wyciągania konsekwencji personalnych wobec osób odpowiedzialnych za nadzór nad procedurami bezpieczeństwa w PKP Intercity S.A.

Organem nadzorującym przewoźników kolejowych, w tym postępowania prowadzone przez komisję kolejową o której mowa w art. 28m ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2025 r. poz. 1234 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą” w związku z art. 13 ust. 1a. pkt 4) i 7a) ustawy jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej „Prezes UTK”), pozostającym organem niezależnym w sprawowaniu swojej funkcji, powoływanym przez Prezesa Rady Ministrów.

Niewątpliwie wskazane w pytaniu zdarzenie kolejowe, miało tragiczne skutki, których przyczyny, jak przy każdym tego typu i innym zdarzeniu -obligują do należytego wyjaśnienia. W związku z tym komisja kolejowa, o której mowa powyżej jest obowiązana przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r., w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. poz.369) do zakończenia postępowania przed upływem 30 dni roboczych od dnia jego zaistnienia, które kończy się podpisaniem protokołu ustaleń końcowych przez wszystkich jej członków. Protokół

ustaleń końcowych zawiera ustalenia komisji kolejowej, w tym przyczyny zdarzenia oraz wnioski zapobiegające powstaniu podobnego zdarzenia w przyszłości, których adresatem pozostają jednostki organizacyjne, które są obowiązane przez komisję kolejową do ich zrealizowania.

W praktyce oznacza to, że minister właściwy do spraw transportu jako strona umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – nie należy do kręgu podmiotów do których kierowane są ww. wnioski z tego względu że zgodnie z ww. umową operatorem publicznego transportu zbiorowego jest przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, a więc wypełniającym m.in. wszelkie wymogi z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, które mogą być poddane kontroli przez Prezesa UTK w przypadku zdarzeń wymagających takiej kontroli.

W związku z powyższym minister właściwy do spraw transportu nie może zarządzić lub zlecać kontroli w przedmiotowym zakresie wobec jakiegokolwiek przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu rynku kolejowego. Jednakże Ministerstwo angażuje się we współpracę z Prezesem UTK m.in. poprzez udział w spotkaniach organizowanych przez Prezesa UTK dotyczących bezpiecznej wymiany pasażerów na stacjach i przystankach kolejowych, zaznaczając iż priorytetem ma być zawsze zatrzymanie pociągu i bezpieczeństwo pasażera, a nie punktualność.

Prezes UTK pismem z 16 lutego 2026 r. wezwał pasażerskich przewoźników kolejowych do: przeglądu i aktualizacji procedur dotyczących wymiany pasażerów, weryfikacji zasad komunikacji personelu kolejowego w pociągu, analizy stosowania funkcji mostkowania hamulca bezpieczeństwa, zapewnienie działań szkoleniowych i doskonalących oraz do przekazywania Prezesowi UTK informacji o wszelkich zidentyfikowanych okolicznościach o charakterze systemowym, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo podróży.

Podobnie pismem z 27 lutego 2026 r., Prezes UTK wezwał pasażerskich przewoźników kolejowych do przeprowadzenia pilnych, nadzwyczajnych działań o charakterze instruktażowym i szkoleniowym, skierowanych do personelu odpowiedzialnego za obsługę pociągów — w szczególności kierowników pociągów, konduktorów oraz maszynistów.

Podczas posiedzenia zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce 3 marca 2026 r., Prezes UTK przedstawił zbiorcze wyniki analizy przepisów wewnętrznych przewoźników kolejowych dotyczących bezpieczeństwa podróży podczas wsiadania i wysiadania z pociągu.

PKP Intercity S.A. udzieliła następujących odpowiedzi na wezwania, a mianowicie Spółka posiada wewnętrzne regulacje, w szczególności:

- Instrukcję Br-21: „Instrukcja dla zespołu drużyn konduktorskich w zakresie obsługi pociągów pasażerskich uruchamianych przez „PKP Intercity;
- Instrukcję Bt-1: „Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego i kandydata na maszynistę”,

w których określone zostały obowiązki drużyn konduktorskich i trakcyjnych w zakresie m.in. odprawy pasażerów, tj. określające procedurę postępowania w przypadku wsiadania i wysiadania pasażerów, w tym obserwacji peronu oraz reagowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów.

Jak wskazuje PKP Intercity S.A obowiązek nadzoru nad procesem wsiadania i wysiadania podróżnych wynika z zapisów „Instrukcja Br-21, wydanej dla zespołu drużyn konduktorskich w zakresie obsługi pociągów pasażerskich uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A:

„W czasie postoju pociągu na stacji pośredniej lub przystanku, konduktorzy zobowiązani są przebywać na peronie przy przydzielonej im do obsługi części pociągu (wagonach) i obserwować skład pociągu, podróżnych wsiadających/wysiadających do/z pociągu oraz podawane sygnały. W uzasadnionych przypadkach lub na polecenie kierownika pociągu, konduktorzy mogą znajdować się w tym czasie przy innej części składu pociągu”.

Dodatkowo, w celu zwiększenia nadzoru nad w/w procesem, Spółka wdrożyła dodatkowe jazdy instruktażowe przeprowadzane przez Instruktorów ds. Ruchu oraz Instruktorów ds. Wagonów.

Zasady jednoznacznego potwierdzania zakończenia wymiany podróżnych przed podaniem sygnału odjazdu znalazły w Instrukcji dla zespołu drużyn konduktorskich w zakresie obsługi pociągów pasażerskich uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21, tj. § 4 ust.17:

„17.Upewnienie się czy nie ma przeszkód do odjazdu polega na sprawdzeniu czy:

- 1) podróżni zakończyli wsiadanie i wysiadanie;*
- 2) osoby na peronie znajdują się w bezpiecznej odległości od pociągu (gdy nie ma wymaganej widoczności należy powtórzyć sygnał Rp 11 „ Wsiadać”),*
- 3) zamknięte są drzwi wejściowe do pojazdów, jeżeli są otwarte należy je zamknąć (wyjątek stanowią drzwi, którymi będzie wsiadała drużyna konduktorska po podaniu odpowiednich sygnałów do odjazdu). Drzwi wejściowe w składzie pociągu mogą być zamykane każde indywidualnie przez pracowników drużyny konduktorskiej, bądź za pomocą urządzenia do centralnego zamykania drzwi wejściowych, uruchamianego tylko przez kierownika pociągu, po podaniu sygnału Rp 11 „ Wsiadać”;*
- 4) nie ma innych zagrożeń."*

W obowiązujących w Spółce przepisach, w szczególności przywołanej Instrukcji Br-21, odjazd pociągu ze stacji lub przystanku na którym zaistniał postój pociągu, może nastąpić po przeprowadzeniu procedury odjazdu, oraz spełnieniu warunków przytoczonego powyżej ust.17. Każdorazowo, priorytetem jest bezpieczna wymiana podróżnych (w tym szczególnie w przypadku osób starszych, z ograniczoną możliwością poruszania się, osób z niepełnosprawnościami), nawet jeżeli proces ten przekracza czas przeznaczony na postój pociągu wyznaczony w rozkładzie jazdy.

Zasady komunikacji pomiędzy kierownikiem pociągu (dysponującym radiotelefonem przenośnym) a maszynistą, wynikają z Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5. Zgodnie z postanowieniami § 11 *„pracownicy dysponujący radiotelefonem przenośnym mogą nawiązywać łączność z prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem i dyżurnymi ruchu w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu".* Wszelkie sytuacje, w których zagrożone jest bezpieczeństwo podróżnych, zarówno na peronie, podczas wsiadania lub wysiadania oraz w pociągu są zdarzeniami wypełniającymi dyspozycję powołanego przepisu. Zatem kierownik pociągu, w każdej sytuacji zagrożenia,

również dotyczącej podróżnego, ma obowiązek nawiązać łączność z maszynistą w celu zatrzymania pociągu i podjęcia wszelkich niezbędnych działań, jak np. wezwanie pomocy.

W każdym przypadku zauważenia (stwierdzenia) zagrożenia jakiegokolwiek niebezpieczeństwa, należy niezwłocznie pociąg zatrzymać (spowodować zatrzymanie) - zasada ta wynika z zapisów Instrukcji Br-21 (§ 5 ust. 18), i dotyczy każdego pracownika drużyny konduktorskiej.

W przypadku odebrania przez pracowników drużyny konduktorskiej sygnałów od podróżnych, że proces wsiadania nie został ukończony, lub w jakikolwiek sposób jest zakłócony, nie jest możliwe wykonanie czynności związanych z procedurą odjazdu. Dodatkowo, zgodnie z § 4 ust. 3 Instrukcji Br-21: *„Przed odjazdem pociągu z toru przy krawędzi peronowej, pracownicy drużyny konduktorskiej zobowiązani są do rozlokowania się na peronie (w odległościach proporcjonalnych w stosunku do liczby wagonów) w sposób zapewniający optymalną widoczność całego składu pociągu oraz kontakt wzrokowy pomiędzy sobą jak również pomiędzy pracownikiem znajdującym się najbliżej czoła pociągu a maszynistą”*. Zapis ten ma na celu takie rozmieszczenie pracowników drużyny konduktorskiej, aby zapewnić pełną obserwację całego składu pociągu w trakcie postoju i wymiany podróżnych, oraz w przypadku dostrzeżenia / usłyszenia sygnałów od podróżnych o jakichkolwiek przeszkodach lub zagrożeniach oraz zapewnić możliwie najszybszą reakcję.

Sumienne stosowanie się pracowników drużyn konduktorskich do obowiązujących postanowień Instrukcji Br-21 i Procedury P115, ma wpływ na minimalizację ryzyka wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa podróżnych podczas postoju i procesu wymiany pasażerów.

Spółka weryfikuje realizowanie przez pracowników drużyn konduktorskich obowiązków służbowych w ramach kontroli wewnętrznej przeprowadzanej przez kontrolerów Biura Kontroli oraz zwierzchników służbowych pracowników front-line, instruktorów handlowych oraz osoby uprawnione do kontroli jakości świadczonych usług. Podczas kontroli front-line sprawdzane jest m.in. stosowanie się przez pracowników do obowiązujących przepisów, w tym postanowień Instrukcji Br-21 i Procedury P115, dotyczących bezpieczeństwa podróżnych, w zakresie obecności pracowników drużyny konduktorskiej na peronie stacji, reakcji na zagrożenia dla bezpieczeństwa podróżnych wsiadających do pociągu, prawidłowego podawania sygnałów związanych z wsiadaniem podróżnych i odjazdem pociągu oraz podejmowania działań w celu zidentyfikowania zagrożeń dla bezpieczeństwa podróżnych.

Każdy przypadek stwierdzonych w trakcie kontroli nieprawidłowości kierowany jest na postępowanie wyjaśniające do pracodawców, którzy w ramach kompetencji w stosunku do winnych zaniedbań stosują kary porządkowe oraz/lub finansowe, pouczenia pisemne, rozmowy dyscyplinujące oraz konsultacje z Instrukctorem Ruchowym.

W piśmie z dnia 2 marca 2026 r., przesłanym do Prezesa UTK spółka PKP Intercity S.A. wskazała, że dokonano przeglądu i weryfikacji regulacji stosowanych w zakresie „zasad komunikacji operacyjnej pomiędzy drużyną konduktorską a maszynistą”, gdzie kwestie te są opisane w poniższych instrukcjach:

- Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego i kandydata na maszynistę Bt-1 (numer instrukcji I315);

- Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności manewrowej i pociągowej Br-5 (numer instrukcji I306);
- Instrukcja dla zespołu drużyn konduktorskich w zakresie obsługi pociągów pasażerskich uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21 (numer instrukcji I307);
- Instrukcja o technice pracy manewrowej Br-34 (numer instrukcji I308);
- Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego Bw-56 (numer instrukcji I311);
- Instrukcja o ogrzewaniu, wentylacji i klimatyzacji wagonów pasażerskich oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych Bw-62 (numer instrukcji BPU_I_002);
- Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów_Ir-1 (numer instrukcji I865);
- Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12);
- Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności w sieci GSM-R Ir-5a;
- Instrukcja o technice wykonywania manewrów Ir-9;
- Instrukcja sygnalizacji Ie-1 (E-1);
- Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci GSM-R Ie-16.

Przeprowadzona przez właściwy obszar merytoryczny analiza potwierdziła, iż obowiązujące zapisy nie wymagają modyfikacji.

Spółka informuje, że w zakresie działań szkoleniowych i doskonalących personel wykonujący zadania mające bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz obsługę pasażerów, realizuje:

1. Cykliczne szkolenia okresowe dla pracowników drużyn konduktorskich (2 razy w roku) i dla drużyn trakcyjnych (3 razy w roku), podczas których poruszana jest m. in. tematyka prawidłowego przeprowadzania procedury odjazdu oraz zachowań mających wpływ na bezpieczeństwo podczas postoju pociągu na stacji lub przystanku osobowym.
2. Szkolenia na symulatorze pojazdu kolejowego dla Maszynistów (zgodnie z postanowieniami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty), w tym zwiększenie obowiązkowej liczby godzin szkolenia, z 3 do 4 godzin, dla Maszynistów ze stażem pracy na tym stanowisku mniejszym niż 5 lat.
3. Coroczne szkolenie doskonalące dla Instruktorów i Wykładowców Ośrodka Szkolenia Zawodowego, we współpracy z Zarządcą Infrastruktury, mające na celu aktualizację wiedzy i umiejętności osób odpowiedzialnych w Spółce za szkolenia pracowników mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz obsługę pasażerów. Szkolenia służą również wymianie doświadczeń oraz wskazaniu zagadnień, które są szczególnie ważne dla zapewnienia bezpiecznej realizacji procesów przewozowych.
4. W zakresie szkoleń kwalifikacyjnych (na stanowiska: konduktora, kierownika pociągu pasażerskiego i towarowego) oraz na świadectwo maszynisty, programy kandydaci uczestniczący w kursach zapoznawani są z zapisami Instrukcji Zarządcy Infrastruktury oraz przepisami wewnętrznymi „PKP Intercity” w tym zakresie.

W ramach szkoleń okresowych w II półroczu 2026 r. dla pracowników drużyn konduktorskich i trakcyjnych, szczegółowo omawiana jest następująca tematyka:

- Nadzór nad procesem wsiadania i wysiadania podróżnych z pociągu, ze szczególnym uwzględnieniem osób w podeszłym wieku, z ograniczoną mobilnością, osób z niepełnosprawnością dzieci.
- Przypomnienie procedury odjazdu pociągu ze stacji lub przystanku osobowego, z uwzględnieniem wszelkich wariantów (§ 4 Instrukcji dla zespołu drużyn konduktorskich w zakresie obsługi pociągów pasażerskich uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21) oraz warunków, w jakich może zostać ona rozpoczęta i prawidłowo przeprowadzona.
- Zasady reagowania w sytuacjach zagrożenia podczas wymiany podróżnych, w przypadku sygnałów od podróżnych dot. zagrożeń, procedury odjazdu pociągu oraz zagrożeń mogących wystąpić po ruszeniu pociągu, w tym możliwości zatrzymania pociągu.
- Zasady i sposoby komunikacji pomiędzy maszynistą a kierownikiem pociągu, w szczególności w sytuacjach niestandardowych oraz mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz podróżnych.
- Realizacja rozkładu jazdy, w tym w przypadku wystąpienia opóźnienia pociągu oraz zasada pierwszeństwa bezpieczeństwa podróżnych na realizacją rozkładu jazdy.
- Omówienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych jakie mogą wystąpić na peronie i w strefie drzwi, w szczególności z uwzględnieniem zdarzeń na stacjach Dęblin i Pabianice oraz na przystanku Wola Bierwiecka.

Realizacja zaplanowanych tematów podczas szkoleń okresowych dla wszystkich pracowników drużyn konduktorskich i trakcyjnych jest potwierdzona stosownymi zapisami w Dziennikach szkoleń okresowych i podpisem osób prowadzących. Szkolenia są przeprowadzane w formie wykładów, z wykorzystaniem materiałów szkoleniowych w postaci stosownych wyciągów z obowiązujących przepisów przekazywanych każdemu uczestnikowi oraz materiałów multimedialnych.

W PKP Intercity S.A. gromadzi się i analizuje informacje o zidentyfikowanych zagrożeniach, między innymi w ramach funkcjonujących rejestrów zgłoszeń oraz rejestru zagrożeń, zgodnie z Procedurą SMS P107 - Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka technicznego i operacyjnego. Ocena ryzyka przeprowadzana jest okresowo przynajmniej raz do roku. Przewidziane jest również dodatkowe dokonywanie oceny ryzyka w przypadku zidentyfikowania nowych zagrożeń lub zmiany specyfiki już zidentyfikowanych.

Ocena ryzyka przeprowadzana jest również w przypadku wprowadzania zmian uznanych za znaczące w świetle Rozporządzenia Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

System Zarządzania Bezpieczeństwem „PKP Intercity” S.A. uwzględnia wszystkie rodzaje ryzyka związane z działalnością Spółki a w szczególności:

- ryzyko powstałe wskutek bezpośredniej działalności „PKP Intercity” S.A.;

- ryzyko wspólne, np. z innymi przewoźnikami kolejowymi, zarządcami infrastruktury, dostawcami, producentami itp.;
- ryzyko pozostałe (ryzyko stron trzecich, w tym ryzyko społeczne).

O wynikach oceny i wyceny ryzyka oraz najwyżej punktowanych zidentyfikowanych zagrożeniach, w tym również o charakterze systemowym, Spółka powiadamia corocznie Prezesa UTK w ramach sprawozdania ze stosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie oceny i wyceny ryzyka, zawartego w Raporcie w sprawie bezpieczeństwa.

Po wystąpieniu zdarzenia w Woli Bierawskiej Prezes UTK w dniu 2 kwietnia 2026 r., w porozumieniu z Ministrem Infrastruktury, powołał dwa zespoły interdyscyplinarne. W skład Zespołów, poza przedstawicielami UTK weszli również reprezentanci Ministerstwa Infrastruktury, przedstawiciele przewoźników kolejowych, Instytutu Kolejnictwa oraz PKP PLK S.A. Celem prac zespołu ds. bezpieczeństwa odprawy pasażerów była analiza przepisów wewnętrznych i zasad dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom. Na podstawie dokonanej oceny powszechnie obowiązujących przepisów prawa oraz regulacji wewnętrznych 15 podmiotów kolejowych, tj. 14 pasażerskich przewoźników kolejowych oraz narodowego zarządcy infrastruktury, zespół opracował wytyczne i rekomendacje zmian prawnych w zakresie bezpieczeństwa odprawy pasażerów. Drugi zespół pracował nad problematyką dotyczącą tzw. mostkowania hamulca. Prezes UTK wskazał na brak regulacji wewnętrznych u przewoźników kolejowych dot. mostkowania hamulca.

Zakończenie prac i wyniki zostały ogłoszone 29 lipca 2026 r. na kolejnym spotkaniu dotyczącym bezpieczeństwa transportu kolejowego. Prace zespołu ds. bezpieczeństwa odprawy pasażerów wykazały różnorodność wewnętrznych procedur obowiązujących w podmiotach. Celem utworzonego Zespołu było wypracowanie jednolitego standardu postępowania, uwzględniającego podstawowe zasady bezpieczeństwa. Przygotowano szczegółowe wytyczne w zakresie obowiązków drużyn konduktorskich i drużyn trakcyjnych oraz trzy główne zasady bezpieczeństwa podczas wsiadania pasażerów do i wysiadania z pociągu.

Zespół rekomenduje, by również maszynista miał obowiązek obserwacji peronu podczas wymiany pasażerów oraz odjazdu. Dodatkowo wskazano grupy osób, które wymagają szczególnej obserwacji np. opiekunowie z dziećmi, grupy zorganizowane, osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami, osoby przewożące rowery. Wskazano również możliwe zabezpieczenia techniczne: wdrażanie zdalnego zamykania drzwi, wspomaganie monitorowania wymiany pasażerskiej przez drużynę konduktorską, automatyczną detekcję osób w strefach niebezpiecznych. Dodatkowo zespół zwrócił uwagę na obowiązki drużyn konduktorskich.

W dalszej części spotkania podsumowano prace zespołu ds. mostkowania hamulca bezpieczeństwa, gdyż do tej pory kwestie związane z mostkowaniem hamulca bezpieczeństwa nie były szerzej regulowane przez przewoźników kolejowych. Zespół opracował wytyczne i rekomendacje obejmujące podstawowe zasady użycia mostkowania hamulca bezpieczeństwa przez maszynistę, który uruchamia mechanizm poprzez użycie odpowiedniego przycisku. Funkcja ta polega na przerwaniu załączonego

przez pasażera hamowania bezpieczeństwa na przykład w sytuacji, gdy zatrzymanie się pojazdu na danym odcinku trasy mogłoby być niebezpieczne lub uniemożliwiło ewentualną ewakuację pasażerów (np. na wiadukcie, w tunelu, na nasypie). Na spotkaniu przedstawiono również przygotowywane propozycje zmian legislacyjnych w tej materii.

Następnie Prezes UTK wskazał na działania uczestników systemu kolejowego, które mają wpływ na występowanie zdarzeń niepożądanych w szczególności: potrzebę monitorowania pracy maszynistów, szkolenie oraz ich przygotowanie do pracy. Podkreślono również, jak ważne jest szkolenie i monitorowanie zarówno kandydatów na maszynistów, jak i osób już pracujących w tym zawodzie. Wskazano, że system pouczeń okresowych będzie wymagać korekt. Przedstawiono również dalsze działania do wdrożenia dla przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury oraz innych instytucji.

W odniesieniu do pytania dotyczącego Straży Ochrony Kolei (dalej „SOK”), należy zauważyć, że Minister właściwy ds. transportu wykonując w imieniu Skarbu Państwa prawa z akcji w spółce PKP PLK S.A. nie ma uprawnień do oddziaływania na postanowienia wewnętrznych procedur SOK z obszaru ochrony porządku, bezpieczeństwa publicznego oraz zdrowia życia ludzi na obszarze kolejowym. Dodatkowo należy zauważyć, że zgodnie z wypowiedzią Pana Piotra Malepszaka, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury z 25 marca 2026 r., sprawa zdarzenia w Pabianicach jest przedmiotem śledztwa Prokuratury Rejonowej w Pabianicach i na podstawie jego wyników PKP PLK S.A. podejmie odpowiednie działania w stosunku do funkcjonariuszy SOK, którzy pełnili służbę podczas ww. zdarzenia.

Podjęcie ewentualnych działań kontrolnych wobec PKP Intercity S.A. i PKP PLK S.A. nie znajduje się w kompetencjach ministra właściwego ds. transportu, reprezentującego Skarb Państwa jako akcjonariusza. Kontrola w sprawach dotyczących naruszenia przepisów bezpieczeństwa w zakresie transportu kolejowego znajduje się we właściwościach Prezesa UTK.

Odnosnie pytania dotyczącego peronowych systemów monitoringu to należy zauważyć, że przewoźnicy kolejowi nie zarządzają peronami. Montowane systemy monitoringu stosowane na peronach czy też dworcach kolejowych należą do zarządców infrastruktury kolejowej.

Umowa na realizację programu wieloletniego *„Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”* zawarta pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministra Infrastruktury (Ministra właściwego do spraw transportu) a PKP PLK S.A. obejmuje środki finansowe w głównej mierze na zadania związane z likwidacją zaległości utrzymaniowych i remontowych wskazanych w Programie (ograniczeń prędkości, nośności i przepustowości) oraz na działania zmierzające do utrzymania sieci kolejowej na zasadach określonych w Programie.

Działania zwiększające bezpieczeństwo pasażerów na peronach w oparciu o systemy monitoringu realizowane są w ramach prowadzonych zadań inwestycyjnych.

PKP PLK S.A. podczas realizacji inwestycji obejmującej zaprojektowanie i budowę monitoringu wskazuje wykonawcy takiego systemu między innymi przejęty przez Uchwałę

Zarządu Spółki dokument pn. „Wytyczne dotyczące projektowania i budowy Systemów Monitoringu Wizyjnego („SNW”) na obiektach obsługi pasażerskiej” (Ipi-4).

Zastosowany SNW umożliwia pracownikom kolei oraz SOK na reakcję w przypadku niebezpiecznych incydentów, wtargnięć w strefę torów czy wandalizmu. Ministerstwo Infrastruktury w obecnej chwili nie prowadzi analiz pod kątem zmiany obowiązujących regulacji prawnych w tym zakresie.

Odnosząc się do pytania dotyczącego realizacji umowy o świadczenie usługi publicznej to należy stwierdzić, że w świetle art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (dalej: „rozporządzenie UE”), przewoźnik jest odpowiedzialny za pasażera i za bagaż, co oznacza m.in., że w przypadku śmierci lub zranienia powstałych z winy przewoźnika ten wypłaca odszkodowanie.

W świetle art. 14 rozporządzenia UE przewoźnik musi być odpowiednio ubezpieczony lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia swojej odpowiedzialności.

W świetle art. 15 rozporządzenia UE przewoźnik wypłaca zaliczkę w wysokości niezbędnej do zaspokojenia bieżących potrzeb finansowych, proporcjonalnie do poniesionej szkody.

Natomiast art. 14 ust. 1 Ustawy Prawo Przewozowe stanowi, że przewoźnik jest obowiązany do zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi. Należy również dodać, że ww. akty prawne nie są jedynymi, w których uregulowano kwestie odpowiedzialności przewoźnika za pasażera i bagaż.

Na podstawie Umowy Ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity S.A. (dalej: „Umowa Ramowa”), Spółka jest zobowiązana zapewnić odpowiednią jakość obsługi pasażerów. Umowa ta określa wymagania jakościowe dla realizacji zadań będących przedmiotem Umowy Ramowej w zakresie: wymogów w zakresie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, zestawienia składów, utrzymania czystości, dystrybucji biletów, punktualności, personelu, obsługi podróżnych, informacji.

Ponadto, istnieją wskaźniki oceny jakości usług kolejowych, które mają na celu monitorowanie jakości usług i odnoszą się do:

- dostosowania pociągów do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich;
- realizacji procesu przewozowego tj. różnych rodzajów punktualności;
- jakością obsługi klienta tj. wskaźnik funkcjonalności systemu internetowej sprzedaży biletów, wskaźnik niezawodności systemu internetowej sprzedaży biletów, wskaźnik sieciowego wykorzystania prędkości dopuszczalnej.

W terminach określonych w Umowie Ramowej przewoźnik przekazuje sprawozdania. W przypadkach i na zasadach określonych w Umowach PSC na podstawie sprawozdań lub skarg podróżnych nakładane są na przewoźnika kary umowne.

Przewoźnik ma obowiązek poprawiać jakość usług m.in. poprzez zakup nowoczesnego taboru spełniającego wymogi Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności wynikających ze stosownych przepisów Unii Europejskiej. Tabor wykorzystywany do realizacji przewozów musi posiadać odpowiedni dokument dopuszczający do eksploatacji, aktualne świadectwa sprawności technicznej oraz spełniać wymagania techniczne z zakresu bezpieczeństwa np. wymagania instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).

Jednym z celów służących monitorowaniu jakości usług są kontrole planowe i doraźne, które co roku wykonuje Departament Kontroli w Ministerstwie Infrastruktury. Przykładowo w 2025 r. przeprowadzona została w ramach Umowy Ramowej kontrola planowa pn. *„Spełnianie przez PKP Intercity S.A., w ramach zawartych umów o świadczenie usług publicznych, wymogów jakościowych w zakresie zestawień składów pociągów, w tym podejmowanie działań w związku z przepełnieniami.”* Wynik kontroli był pozytywny.

Należy podkreślić, że wszystkie niebezpieczne sytuacje związane z wsiadaniem lub wysiadaniem pasażerów do/z pociągów, które są przedmiotem debaty medialnej i analiz prowadzonych przez różne podmioty miały miejsce minionej zimy, podczas której panowały o wiele trudniejsze warunki atmosferyczne niż w ciągu ostatnich kilku lat. Bez uszczerbku dla obowiązków przestrzegania przepisów bezpieczeństwa długotrwałe narażenie na takie warunki prowadzi do przeciążenia termostatycznego i psychicznego organizmu człowieka. Powoduje to m.in. spadek koncentracji, wydłużenie czasu reakcji czy też chroniczne zmęczenie. Zmiany te wynikają z wyczerpania rezerw adaptacyjnych organizmu, zwiększając ryzyko błędów i wypadków. W efekcie długotrwałe funkcjonowanie w takich warunkach prowadzi do ograniczenia zasobów energii potrzebnych do logicznego myślenia a w przypadku silnych mrozów jakie miały miejsce minionej zimy do stresu wywołanego zimnem. W związku z powyższym, należy mieć na uwadze w jakich warunkach atmosferycznych pracowały drużyny konduktorskie i maszyniści. Nie bez znaczenia pozostaje również poczucie presji na punktualność, które dodatkowo w takich warunkach i w kontekście sprawności psychofizycznej obsługi pociągu obniża poziom bezpieczeństwa. Reasumując, oprócz przeprowadzania kontroli jakości świadczonych usług przewozowych i nakładania kar umownych na przewoźnika należy również podjąć inne systemowe działania (w zakresie kompetencji Ministra Infrastruktury to np. zmiany w przepisach w zakresie sposobu klasyfikowania odpowiedzialności za niektóre kategorie opóźnień pociągów), w celu wyeliminowania ryzyka zaistnienia powyższych zdarzeń w przyszłości.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu