



Raport w sprawie bezpieczeństwa

2025

NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych
i konkurencyjnych
warunków świadczenia usług
transportu kolejowego

NASZA WIZJA

Nowoczesny i otwarty urząd
dbający o wysokie standardy
wykonywania usług na rynku
transportu kolejowego



Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

www.utk.gov.pl

Warszawa 2026

ISBN 978-83-67938-41-9

Spis treści

Spis treści.....	3
1. Wprowadzenie	5
1.1. Cel i zakres raportu.....	5
1.2. Główne wnioski z okresu sprawozdawczego	6
2. English Summary	9
2.1. Purpose and scope of the report.....	9
2.2. Main conclusions from the reporting period.....	10
3. Programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa	13
3.1. Kontekst organizacyjny	13
3.2. Cele strategiczne Prezesa UTK i ich realizacja.....	15
3.2.1. Poprawa bezpieczeństwa na PKD	17
3.2.2. Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów	20
3.2.3. Wsparcie wdrażania interoperacyjności.....	20
3.2.4. Działania edukacyjne – Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego	22
3.3. Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa	27
4. Zmiana stanu bezpieczeństwa	36
4.1. Analiza znaczących wypadków.....	36
4.1.1. Liczba znaczących wypadków	36
4.1.2. Ofiary śmiertelne i ciężko ranni.....	38
4.1.3. Koszty znaczących wypadków	40
4.2. Wspólne cele bezpieczeństwa (CST).....	41
4.3. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki.....	43
4.4. Wybrane rodzaje zdarzeń	45
4.4.1. Wypadki z udziałem osób (CST 5 – ryzyko dla osób nieupoważnionych).....	46
4.4.2. Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach (CST 3.1 – ryzyko dla użytkowników przejazdów)	48
4.4.3. Zdarzenia w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych (CST 2 – ryzyko dla pracowników)	51
4.4.4. Pominięcia sygnału „Stój”	56
4.5. Awarie i usterki taboru	62
4.5.1. Detekcja stanów alarmowych taboru	67
5. Ramy prawne	69
5.1. Zmiany w przepisach prawa.....	69
5.2. Odstępstwa dotyczące certyfikacji ECM	70
6. Działalność Prezesa UTK	72
6.1. Jednolite certyfikaty bezpieczeństwa i autoryzacje bezpieczeństwa.....	72
6.2. Zezwolenia na wprowadzanie do obrotu pojazdów kolejowych.....	73
6.3. Certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.....	77
6.4. Egzaminowanie i licencjonowanie maszynistów	78
6.4.1. Ośrodki szkolenia	78
6.4.2. Egzaminowanie kandydatów na maszynistów.....	78
6.4.3. Licencjonowanie maszynistów	81
6.5. Inne rodzaje działalności NSA.....	81
6.6. Koordynacja i współpraca z innymi NSA	82
6.6.1. Prace w grupach eksperckich w ramach sieci NSA przy nadzorze	82

6.6.2. Nadzór oraz wymiana informacji o podmiotach, które prowadzą działalność zarówno w Polsce, jak i na terenie innych krajów UE	83
6.7. Wymiana informacji NSA z przedsiębiorstwami	84
7. Nadzór	93
7.1. Strategia, plan i procedury nadzoru.....	93
7.2. Wyniki procesu nadzoru	99
7.3. Koordynacja i współpraca z innymi NSA	111
8. Stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa.....	113
8.1. Zastosowanie CSM dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem.....	113
8.2. Zastosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka.....	114
8.3. Zastosowanie CSM Monitoring	121
8.4. Realizacja projektów unijnych	123
9. Kultura bezpieczeństwa	125
9.1. Ocena i monitorowanie kultury bezpieczeństwa.....	125
9.2. Inicjatywy i projekty w obszarze kultury bezpieczeństwa.....	128
9.2.1. Deklaracja rozwoju kultury bezpieczeństwa	128
9.2.2. VII Forum Kultury Bezpieczeństwa	129
9.2.3. IX Konferencja Kultury Bezpieczeństwa	129
9.2.4. Zespół ds. Kultury Sprawiedliwego Traktowania (Just Culture)	131
9.3. Komunikowanie kultury bezpieczeństwa	131
Załącznik nr 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI).....	133
Załącznik nr 2. Wyliczenie kosztów opóźnień.....	142
Załącznik nr 3. Postęp w zakresie bezpieczeństwa	143
10. Spis skrótów i pojęć	146
11. Spis rysunków.....	151
12. Spis tabel.....	151

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres raportu

Państwa członkowskie Unii Europejskiej zostały zobowiązane do ustanowienia krajowego organu do spraw bezpieczeństwa w sektorze kolejowym. W Polsce funkcję tę pełni Prezes UTK¹.

NSA corocznie opracowują raporty w sprawie bezpieczeństwa, które służą wymianie wiedzy pomiędzy organami oraz zapewniają dostęp do porównywalnych danych dotyczących poziomu bezpieczeństwa kolei w UE.

Raporty te obejmują w szczególności informacje o:

- stanie bezpieczeństwa kolei na szczeblu państwa członkowskiego, w tym informacje o realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);
- istotnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei;
- wydanych jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa, certyfikatach podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) i autoryzacjach bezpieczeństwa;
- działalności krajowego organu ds. bezpieczeństwa w ciągu roku;
- odstępstwach od obowiązku certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie;
- doświadczeniach w stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM);
- wnioskach wynikających z nadzoru nad zarządcami infrastruktury i przedsiębiorstwami kolejowymi;
- działaniach na rzecz rozwoju kultury bezpieczeństwa;
- krajowym planie bezpieczeństwa, który określa działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST).

Szczegółowe wymagania dotyczące zakresu i sposobu gromadzenia tych danych określa dyrektywa 2016/798/UE. Raport uwzględnia zdarzenia klasyfikowane jako znaczące wypadki, tj. wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:

- z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub
- powodujące znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub
- powodujące znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin.

Statystyki dotyczące znaczących wypadków są podstawą oceny poziomu bezpieczeństwa z wykorzystaniem wskaźników CSI. Liczba znaczących wypadków w ciągu roku jest przeciętnie o około połowę niższa niż liczba wszystkich wypadków, co powoduje, że dane prezentowane w Raporcie mogą różnić się od informacji zawartych w „Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego”.

¹ Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Raport² co do zasady obejmuje informacje o wypadkach, do których doszło na ogólnodostępnej krajowej sieci kolejowej zarządzanej przez autoryzowanych zarządców infrastruktury. Aby dokładniej przedstawić niektóre rodzaje zdarzeń, w [rozdziale 4.4.](#) zaprezentowano również dane o ogólnej liczbie wypadków i incydentów, które wystąpiły na sieci ogólnodostępnej i na wydzielonych sieciach, przeznaczonych do przewozu osób, działających na podstawie świadectwa bezpieczeństwa. Dane nie obejmują systemu kolei wąskotorowych, kolejowego transportu wewnątrzzakładowego, systemu transportu tramwajowego, transportu linowego i linowo-terenowego oraz metra.

Część statystyczna raportu dotycząca wypadków i CSI opracowana została na podstawie danych przekazanych Prezesowi UTK w rocznych raportach bezpieczeństwa przez certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej. Uwzględniono również dane z innych źródeł, w tym z Rejestru Zdarzeń Kolejowych który prowadzi Prezes UTK. Rejestr ten służy do bieżącego monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce. Jeżeli w Raporcie nie wskazano inaczej, wszystkie dane i rysunki stanowią opracowanie własne UTK.

Zgodnie z art. 17ab ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym Raport jest publikowany w Dzienniku Urzędowym Prezesa UTK i przekazywany Agencji. Agencja udostępnia raporty poszczególnych krajów w swojej witrynie internetowej (www.era.europa.eu). W tych dwóch źródłach Raport dostępny jest dla wszystkich zainteresowanych stron, w tym organów administracji publicznej, przedsiębiorców kolejowych, pasażerów, stowarzyszeń i izb gospodarczych.

1.2. Główne wnioski z okresu sprawozdawczego

W 2025 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej wyniosła 227, co oznacza wzrost o 7 zdarzeń (3,2%) w porównaniu do 2024 r. Nieznacznie zmniejszyła się jednak wartość wskaźnika określającego liczbę znaczących wypadków na milion pociągokilometrów. Wyniósł on 0,75 – o 1,3% mniej w porównaniu do roku poprzedniego (0,76).

W 2025 r. liczba zdarzeń poprzedzających wypadki zmniejszyła się o 262 przypadki (29,9%) w stosunku do 2024 r. Spadek odnotowano w kategorii pękniętych szyn oraz pęknięć osi. Wzrosła natomiast liczba odkształceń torów, defektów sygnalizacji i pominięć sygnału „Stój”. Ponownie nie odnotowano żadnego pęknięcia koła.

W 2025 r. odnotowano jeden poważny wypadek kategorii A18. Doszło do niego 5 maja 2025 r. w Aleksandrowie Kujawskim, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A.

Liczba ofiar śmiertelnych w 2025 r. wzrosła w porównaniu do 2024 r. ze 163 do 175 osób. Zmiana liczby ofiar śmiertelnych w podziale na poszczególne kategorie osób objętych wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa:

- pasażerowie: wzrost z 0 do 2 osób;
- pracownicy: spadek z 5 do 2 osób;
- użytkownicy przejazdów kolejowych: wzrost z 42 do 52 osób;
- osoby nieupoważnione: wzrost ze 116 do 118 osób;

² Raport został opracowany zgodnie z wytycznymi ERA: „Guide on issuing the NSA Annual Report”, GUI_MRA_002, wersja 3.0, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej, 6 kwietnia 2020 r.

- inne osoby: wzrost z 0 do 1 osoby.

Liczba osób ciężko rannych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2025 r. spadła z 51 do 44 osób (o 13,7%) w porównaniu do 2024 r.

Wśród osób ciężko rannych odnotowano wzrost liczby poszkodowanych pasażerów – z 1 do 2 osób – oraz użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych – z 16 do 19 osób. Spadła natomiast liczba ciężko rannych pracowników kolei, z 2 do 1 osoby, oraz osób nieupoważnionych do przebywania na terenie kolejowym, z 31 do 21 osób. Liczba ciężko rannych w kategorii innych osób pozostała bez zmian i wyniosła 1.

Koszty znaczących wypadków w 2025 r. wyniosły 655 219 143 euro, co oznacza wzrost o 11,6% w stosunku do poprzedniego roku.

W 2025 r. Polska osiągnęła wspólne cele bezpieczeństwa – w żadnej kategorii ryzyka wartości wskaźników nie przekroczyły wyznaczonych celów. Wartości wskaźników CST dla poszczególnych kategorii ryzyka przedstawiono w tabeli dotyczącej realizacji wspólnych celów bezpieczeństwa.

English summary

2. English Summary

2.1. Purpose and scope of the report

The Member States of the European Union are required to establish a national safety authority in the railway sector. In Poland, this function is performed by the President of the Office of Rail Transport (UTK)³.

Each year, NSAs prepare safety reports, which serve to facilitate the exchange of knowledge between authorities and to ensure access to comparable data concerning the level of railway safety within the EU.

These reports, in particular, include information on:

- the state of railway safety at Member State level, in particular information on the implementation of Common Safety Indicators (CSIs);
- significant changes in railway safety legislation and regulations;
- single safety certificates, Entity in Charge of Maintenance (ECM) certificates, and safety authorisations issued;
- the activities of the national safety authority during the year;
- exemptions from the obligation of certification of Entities in Charge of Maintenance;
- experience gained from the application of the Common Safety Methods (CSMs) on safety;
- conclusions resulting from the supervision of infrastructure managers and railway undertakings;
- activities undertaken to foster the development of a safety culture;
- the national safety plan, which sets out the actions planned to achieve the Common Safety Targets (CSTs).

Detailed requirements concerning the scope and method of collecting these data are laid down in Directive (EU) 2016/798. The report covers events classified as significant accidents, i.e. accidents involving at least one railway vehicle in motion:

- with at least one fatality or one serious injury, or
- causing significant damage to rolling stock, tracks, installations or the environment, i.e. damage amounting to at least EUR 150,000, or
- causing extensive traffic disruption, i.e. the suspension of railway services on a main railway line for at least 6 hours.

Statistics concerning significant accidents form the basis for assessing the level of safety using the CSIs. The number of significant accidents in a given year is on average about half the number of all accidents, which means that the data presented in this Report may differ from the information contained in the “Annual Report on the State of Railway Safety.”

³ In accordance with Article 10(1) of the Railway Transport Act.

In principle, the Report⁴ covers information on accidents that occurred on the publicly accessible national railway network managed by authorised infrastructure managers. In order to provide a more detailed presentation of certain types of occurrences, [Chapter 4.4](#) also includes data on the total number of accidents and incidents that occurred both on the public network and on dedicated networks for passenger transport operating under a safety certificate. The data do not cover narrow-gauge railways, industrial rail transport systems, tram systems, cable-drawn transport systems, or metro networks.

The statistical part of the report concerning accidents and CSIs was prepared on the basis of data submitted to the President of UTK by certified railway undertakings and authorised infrastructure managers in their annual safety reports. Data from other sources were also taken into account, including the Railway Occurrence Register maintained by the President of UTK. This Register constitutes a tool for the ongoing monitoring of the safety level of the railway sector in Poland. Unless otherwise indicated in the Report, all data and figures have been prepared by UTK.

Pursuant to Article 17ab (4) of the Railway Transport Act, the Report is published in the Official Journal of the President of UTK and transmitted to the Agency. The Agency makes the reports of individual countries available on its website (www.era.europa.eu). In these two sources, the report is available to all interested parties, including public authorities, railway undertakings, passengers, associations, and chambers of commerce.

2.2.Main conclusions from the reporting period

The number of significant accidents on the Polish railway network in 2025 amounted to 227, representing an increase of 7 accidents (3.2%) compared with 2024.

The indicator expressing the number of significant accidents per million train-kilometres decreased slightly, to 0.75, i.e. 1.3% less than in the previous year (0.76).

In 2025, the number of precursors of accidents decreased by 262 cases, i.e. by 29.9% compared with 2024. A decrease was recorded in the categories of rail breaks and broken axles. By contrast, the number of track buckles, signalling failures and signals passed at danger (SPADs) increased. Once again, no wheel breaks were reported.

In 2025, one serious accident of category A18 was recorded. It occurred on 5 May 2025 in Aleksandrów Kujawski, at a category A level crossing.

In 2025, the total number of fatalities increased from 163 to 175 persons compared with 2024. Broken down by the individual categories of persons covered by the Common Safety Indicators, the change in the number of fatalities was as follows:

- passengers: an increase from 0 to 2 persons;
- staff: a decrease from 5 to 2 persons;
- level crossing users: an increase from 42 to 52 persons;
- unauthorised persons: an increase from 116 to 118 persons;

⁴ The Report was prepared in accordance with ERA guidelines: “Guide on issuing the NSA Annual Report”, GUI_MRA_002, version 3.0, European Union Agency for Railways, 6 April 2020.

- other persons: an increase from 0 to 1 person.

The number of persons seriously injured in significant accidents in 2025 decreased from 51 to 44, i.e. by 13.7%, compared with 2024.

Among the seriously injured, an increase was recorded in the number of passengers – from 1 to 2 persons – and level crossing users – from 16 to 19 persons. By contrast, the number of seriously injured railway staff decreased from 2 to 1 person, and the number of unauthorised persons on railway premises decreased from 31 to 21 persons. The number of seriously injured persons in the category of other persons remained at the level of 1.

The costs of significant accidents in 2025 amounted to EUR 655 219 143, representing an increase of 11.6% compared with the previous year.

In 2025, Poland achieved the Common Safety Targets – in no risk category did the indicator values exceed the designated targets. The CST indicator values for the individual risk categories are presented in the table concerning the achievement of the Common Safety Targets.

Programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa

3. Programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa

3.1. Kontekst organizacyjny

Prezes UTK jest krajowym organem ds. bezpieczeństwa w systemie kolejowym w Polsce. Realizuje zadania, które wynikają z dyrektyw o bezpieczeństwie (dyrektywa 2016/798/UE) i interoperacyjności (dyrektywa 2016/797/UE). Pełni także funkcje w zakresie regulacji rynku kolejowego, licencjonowania przewoźników kolejowych, egzekwowania praw pasażera oraz licencjonowania i egzaminowania maszynistów. Nadzoruje również funkcjonowanie rynku kolejowego we wszystkich tych obszarach. Prezes UTK nie zajmuje się innymi gałęziami transportu niż transport kolejowy.

Prezes UTK ma ustawowe gwarancje niezależności, które wynikają m.in. z pięcioletniej kadencyjności. Jest powoływany bezpośrednio przez Prezesa Rady Ministrów. Oprócz Prezesa UTK ściśle kierownictwo tworzą Wiceprezes ds. bezpieczeństwa, Wiceprezes ds. regulacji rynku oraz Dyrektor Generalny.

Prezes UTK wykonuje swoje zadania przy wsparciu Urzędu Transportu Kolejowego. Struktura organizacyjna UTK określona jest w Statucie Urzędu zatwierdzonym przez Prezesa Rady Ministrów 7 listopada 2017 r. ze zmianami⁵. Komórki organizacyjne w UTK:

- obszar bezpieczeństwa i interoperacyjności, w tym kompetencji personelu:
 - Departament Monitorowania i Bezpieczeństwa – zadania związane z certyfikacją i autoryzacją bezpieczeństwa, certyfikacją podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM), a także monitorowaniem poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego i przygotowaniem raportów oraz sprawozdań dotyczących bezpieczeństwa;
 - Departament Techniki i Wytrobów – zadania w obszarze nadzoru rynku i interoperacyjności, w tym wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji;
- obszar nadzoru:
 - Departament Planowania i Nadzoru – koordynacja działań związanych z realizacją czynności nadzorczych Prezesa UTK we wszystkich obszarach działalności;
 - 8 oddziałów terenowych – realizacja zadań związanych z bezpośrednim nadzorowaniem funkcjonowania podmiotów;
 - CEMM – zadania w obszarze organizacji egzaminów kandydatów na maszynistów oraz dotyczące kwalifikacji personelu kolejowego, nadzoru

⁵ Zmieniony zarządzeniem nr 204 Prezesa Rady Ministrów z 13 lipca 2022 r., zmieniającym zarządzenie w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu Kolejowego (M.P. poz. 695), które weszło w życie 19 lipca 2022 r., zarządzeniem nr 14 Prezesa Rady Ministrów z 24 lutego 2023 r., zmieniającym zarządzenie w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu Kolejowego (M.P. poz. 237), które weszło w życie 1 marca 2023 r. oraz zarządzeniem nr 51 Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 września 2025 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu kolejowego (M.P. poz. 1020), które weszło w życie 30 września 2025 r.

nad szkoleniem i badaniami personelu kolejowego, utrzymania kompetencji i aktualności przepisów dotyczących personelu kolejowego;

- Departament Gospodarki Przestrzennej – realizacja spraw z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego;
- obszar regulacji i praw pasażerskich:
 - Departament Przewozów Pasażerskich – zadania dotyczące praw pasażera i otwartego dostępu dla przewozów pasażerskich;
 - Departament Regulacji Rynku – zadania związane z licencjonowaniem przewoźników kolejowych i nadzorem nad niedyskryminacyjnym dostępem do infrastruktury kolejowej;
 - Departament Obsługi Prawnej – wsparcie prawne dla wszystkich zadań urzędu;
- wsparcie działalności urzędu:
 - Biuro Dyrektora Generalnego – obsługa kadrowa i finansowa;
 - Biuro Teleinformatyki – obsługa informatyczna i telekomunikacyjna;
 - Biuro Administracyjno-Gospodarcze – obsługa administracyjna, organizacyjna, kancelaryjna i logistyczna;
 - Biuro Prezesa – określanie działań strategicznych, monitoring i ogólna koordynacja działań UTK.

Według stanu na 31 grudnia 2025 r. w skład UTK wchodziło 12 komórek organizacyjnych w centrali urzędu oraz 8 oddziałów terenowych⁶.

Pod koniec 2025 r. powołana została nowa komórka organizacyjna – Departament Gospodarki Przestrzennej. Jego rolą jest prowadzenie postępowań dotyczących projektów związanych z planem zagospodarowania przestrzennego, decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego czy decyzji o warunkach zabudowy. Departament ten jest również odpowiedzialny za realizację spraw związanych z przekazywanymi Prezesowi UTK zawiadomieniami dotyczącymi wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Celem utworzenia nowego departamentu jest wzmocnienie obszaru, który ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i warunki rozwoju infrastruktury. Jego działalność oficjalnie rozpoczęła się 1 stycznia 2026 r.

⁶ Regulamin UTK wprowadzony Zarządzeniem nr P.021.6.2025 z 13 lutego 2025 r., zmieniony Zarządzeniem nr P.021.10.2025 z 29 grudnia 2025 r.

Struktura organizacyjna UTK



Na szczeblu rządowym za rozwój transportu kolejowego odpowiada Minister Infrastruktury. Jego rolą jest kształtowanie ram prawnych funkcjonowania branży kolejowej, a także tworzenie strategii określających kierunki jej rozwoju. Minister wykonuje również uprawnienia właścicielskie wobec określonych spółek sektora kolejowego.

Badaniem poważnych wypadków oraz niektórych innych zdarzeń kolejowych zajmuje się PKBWK, która funkcjonuje przy Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji.

3.2.Cele strategiczne Prezesa UTK i ich realizacja

Podstawowe działania Prezesa UTK w 2025 r. były realizowane w oparciu o „Cele strategiczne Urzędu Transportu Kolejowego 2023–2027”. Opracowanie to obejmuje obszary związane z bezpieczeństwem kolejowym, interoperacyjnością, regulacją rynku oraz tworzeniem nowoczesnego urzędu.

Cele w obszarze dotyczącym **bezpieczeństwa**:

- skuteczne monitorowanie bezpieczeństwa i wdrożenie strategii nadzoru – w ramach którego realizowane są m.in. zadania związane z nadzorem nad zdarzeniami SPAD;
- certyfikacja podmiotów funkcjonujących na rynku (IV pakiet kolejowy) – dotyczy zadań z zakresu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz wsparcia wnioskodawców we wdrażaniu nowych wymagań i regulacji;
- bezpieczeństwo na PKD – obejmuje działania na rzecz wdrażania innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów, w tym działania informacyjne;
- promowanie kultury bezpieczeństwa – powiązane z tym celem działania zakładają kontynuowanie idei „Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” oraz podnoszenie świadomości uczestników rynku kolejowego na temat zagrożeń związanych z cyberbezpieczeństwem;

- edukacja z zakresu bezpieczeństwa – realizacja „Kampanii Kolejowe ABC”, która propaguje zasady bezpieczeństwa oraz wzorce odpowiedzialnego zachowania na obszarach ruchu kolejowego, ze szczególnym uwzględnieniem stacji, przystanków i PKD.

W zakresie zadania dotyczącego **tworzenia nowoczesnego urzędu** zdefiniowane są 3 podstawowe cele:

1. budowanie nowoczesnego urzędu:
 - egzaminowanie i monitorowanie czasu pracy maszynistów w CEMM;
 - tworzenie Generатора Informacji Bezpieczeństwa Kolejowego (GIBK) w ramach wirtualnego UTK, czyli narzędzia integrującego informacje w zakresie bezpieczeństwa w systemie kolejowym;
 - tworzenie systemu kompleksowej obsługi skarg pasażerów w ramach wirtualnego centrum praw pasażerów;
 - wdrożenie i rozwój Zintegrowanego Systemu Zarządzania, który spełnia wymagania trzech norm: ISO 9001 – system zarządzania jakością; ISO 22301 – system zarządzania ciągłością działania; ISO 27001 system zarządzania bezpieczeństwem informacji.
2. budowanie profesjonalnego zespołu:
 - Akademia Rozwoju Inspektora i rozwoju Dyrektora Oddziału Terenowego – badanie kompetencji inspektorów i dyrektorów oddziałów terenowych w trosce o wysokie standardy funkcjonowania na rynku transportu kolejowego i zapewnienie jak najwyższego poziomu prowadzonych działań nadzorczych;
 - wdrożenie modelu kompetencyjnego i przeprowadzenie oceny kompetencji twardych pracowników;
 - upowszechnianie praktyki dzielenia się wiedzą wśród pracowników UTK.
3. wyrównywanie poziomu wiedzy:
 - szkolenia dla uczestników rynku kolejowego w ramach Akademii Wiedzy Kolejowej oraz platformy e-learningowej;
 - działania odpowiedzialne społecznie – projekty zachowujące w pamięci historię kolejnictwa, promocję zawodów kolejowych oraz wdrażanie zasad prostego języka w komunikacji z interesariuszami.

W zakresie **interoperacyjnych** działań strategicznych sformułowano dwa cele:

1. nadzór nad wdrażaniem interoperacyjności, w tym nad realizacją strategii wdrożenia ERTMS w Polsce;
2. nadzór nad procesem oceny zgodności i zarządzania ryzykiem, aby poprawić podejście do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku.

W obszarze związanym z **regulacją rynku** zdefiniowano 4 cele:

1. zapewnienie niedyskryminujących warunków korzystania z infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej – m.in. nadzór nad kształtowaniem opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej i usługowej, wsparcie rozwoju bocznic kolejowych oraz rozwój transportu intermodalnego;
2. nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów, wspomagany m.in. przez kampanię promującą prawa pasażerów w transporcie kolejowym, system kompleksowej obsługi

spraw pasażerskich oraz realizację projektu „Jednolite standardy obsługi osób z niepełnosprawnościami na kolei”;

3. urząd jako źródło danych rynkowych – rozwój narzędzi do pozyskiwania i analizy danych, a także tworzenie portalu otwartych, aktualnych danych dotyczących funkcjonowania i bezpieczeństwa systemu kolejowego;
4. wsparcie dla alternatywnych środków transportu i Europejskiego Zielonego Ładu – podkreślanie atutów transportu kolejowego związanych z ekologią.

Wybrane zagadnienia, które mają wpływ na bezpieczeństwo, zostały szerzej opisane w rozdziałach 3.2.1.–3.2.4. oraz 9.

3.2.1. Poprawa bezpieczeństwa na PKD

Wypadki na przejazdach należą do najczęstszych zdarzeń w systemie kolejowym. Corocznie stanowią one około 37%⁷ wszystkich wypadków na liniach kolejowych, a ponadto odpowiadają za niemal co czwartą śmiertelną ofiarę wypadków na kolei. To obszar o podwyższonym ryzyku występowania sytuacji zagrażających bezpieczeństwu zarówno uczestników ruchu kolejowego, jak i drogowego. Zdecydowaną większość zdarzeń powodują użytkownicy przejazdów, którzy nie przestrzegają obowiązujących przepisów lub lekceważą stosowane zabezpieczenia. System kolejowy dysponuje ograniczonymi możliwościami dla zapobiegania występowaniu tych zdarzeń. Mimo to zarówno Prezes UTK, jak i podmioty działające w branży kolejowej, podejmują działania ukierunkowane na ograniczenie ryzyka w tym zakresie.

Najskuteczniejszym środkiem zapobiegania zdarzeniom na PKD i przejściach jest zastępowanie ich skrzyżowaniami dwupoziomowych (wiaduktami lub tunelami). Tego typu działania pozwalają skutecznie wyeliminować źródło zagrożenia, czyli fakt krzyżowania się linii kolejowej i drogi w jednym poziomie. Biorąc jednak pod uwagę niezbędne nakłady finansowe na wdrożenie tego rozwiązania oraz obecną liczbę funkcjonujących przejazdów i przejść, nie jest to sposób możliwy do zastosowania w każdym przypadku.

Kolejną możliwością jest modernizacja przejazdów połączona z podnoszeniem ich kategorii i stopniowe zastępowanie przejazdów kategorii D⁸ przejazdami kategorii B⁹ i C¹⁰, które są wyposażone w urządzenia ostrzegawcze i zabezpieczające.

W 2025 r. ogólna liczba przejazdów na czynnych liniach kolejowych autoryzowanych zarządców infrastruktury spadła z 11 973 do 11 863, a równocześnie wzrósł udział przejazdów z aktywnymi zabezpieczeniami do 52,14%. W 2024 r. udział ten wynosił 50,2%, tj. o 1,94 punktu procentowego mniej.

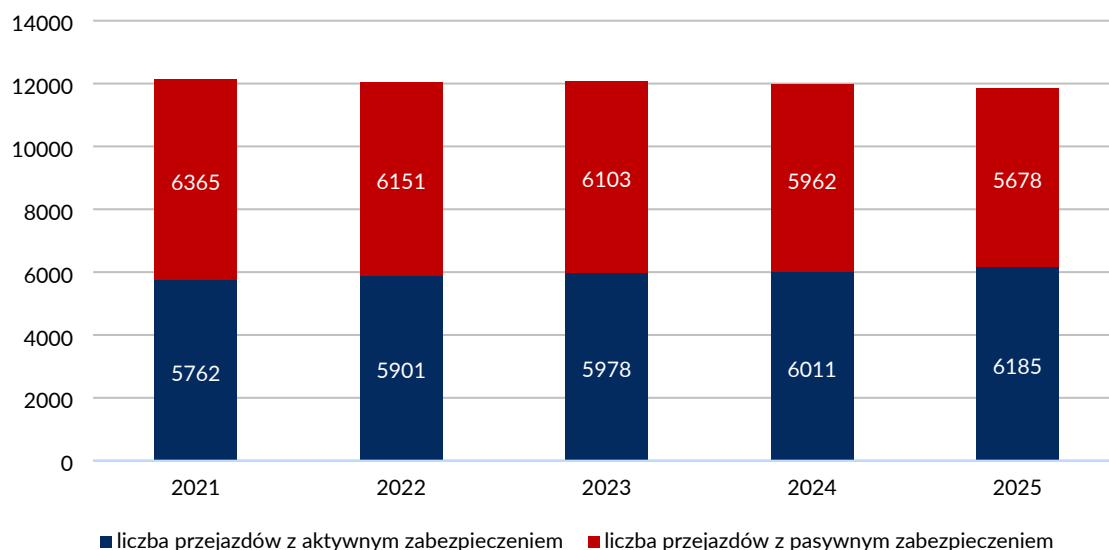
⁷ Średnia za lata 2021–2025.

⁸ Kategoria D: przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu.

⁹ Kategoria B: przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizatory drogowe i rogatki, które zamykają ruch drogowy w kierunku wjazdu na przejazd albo wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu.

¹⁰ Kategoria C: przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizatory drogowe.

Rys. 1. Liczba PKD i przejść na czynnych liniach kolejowych autoryzowanych zarządców w Polsce w latach 2021–2025 w podziale na aktywne i pasywne



W 2025 r. najwięcej wypadków miało miejsce na przejazdach kategorii D. Również liczba ofiar i ciężko rannych na tych przejazdach była najwyższa wśród poszkodowanych na PKD wszystkich kategorii. Drugą pod względem liczby wypadków i liczby osób zabitych i ciężko rannych były przejazdy kategorii C.

Istotnym czynnikiem w ograniczaniu liczby zdarzeń na przejazdach jest poprawa stopnia przestrzegania przepisów ruchu drogowego przez użytkowników, budowanie świadomości w zakresie bezpiecznego zachowania w obrębie przejazdów i przejść, a także nieuchronności kary w przypadku nieprzestrzegania przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym w odniesieniu do zasad przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych.

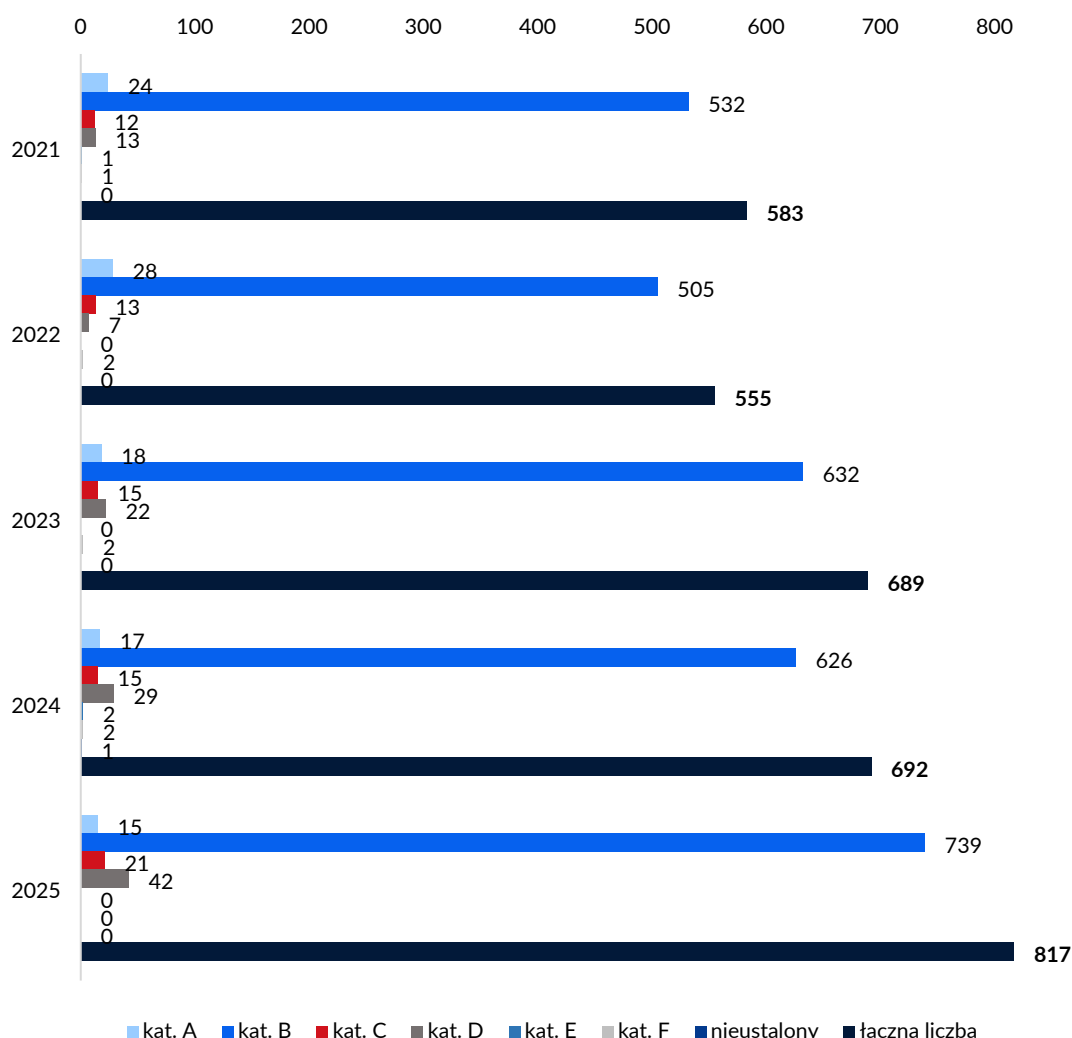
O konieczności zwracania uwagi na niebezpieczeństwa związane z brakiem zachowania ostrożności na PKD i konsekwencje powstałych w ten sposób zdarzeń świadczy też liczba incydentów, do których doszło z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów i przejść.

W latach 2021–2025 na 3 336 incydentów kategorii C64¹¹ oraz kategorii C66¹², do których doszło z winy użytkowników PKD i przejść, 90,45% (3 034 incydenty) miało miejsce na przejazdach kategorii B. Kierujący pojazdami drogowymi najczęściej ignorowali wskazania prawidłowo działającej sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej.

¹¹ kategoria C64 „Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu”.

¹² kategoria C66 „Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym”.

Rys. 2. Zestawienie incydentów kategorii C64 i C66 zaistniałych w latach 2021–2025 na liniach kolejowych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść



Rosnąca liczba odnotowanych incydentów, do których doszło z winy użytkowników PKD i przejść, potwierdza, że zwracanie uwagi na niebezpieczeństwa związane z brakiem ostrożności na przejazdach i konsekwencje powstałych w ten sposób zdarzeń jest konieczne.

Prezes UTK zainicjował i od lat wspiera wdrożenie innowacyjnych rozwiązań technicznych, które zwiększają bezpieczeństwo na PKD. Jedną z funkcjonalności takich systemów, oprócz ostrzegania kierowców o zbliżaniu się do przejazdu, jest monitorowanie przestrzegania przez nich obowiązujących przepisów. Dzięki zastosowaniu urządzeń wykrywających ich naruszenia, proces jest automatyczny. Możliwe jest to dzięki wyposażeniu przejazdu w kamery i oprogramowanie, które analizuje otrzymany z nich obraz. Tego typu rozwiązanie umożliwia identyfikację przypadków nieprzestrzegania przepisów, np. niezatrzymania się przed znakiem B-20 „STOP”. W połączeniu z możliwością automatycznego odczytu numeru rejestracyjnego pojazdu urządzenie może generować informacje dotyczące naruszeń i przekazywać je automatycznie do odpowiednich służb. Testowe wdrożenia systemów potwierdziły gotowość producentów do dostarczenia odpowiednich urządzeń. Jednak dla zapewnienia ich skuteczności, rozumianej jako możliwość szybkiego i skutecznego wystawiania mandatów

na podstawie ich wskazań, konieczne jest wprowadzenie zmian legislacyjnych, o które Prezes UTK zabiega. Do dnia publikacji tego raportu nie zostały one jednak wprowadzone do obrotu prawnego.

W 2025 r. kontynuowane było także wsparcie realizacji projektu dodatkowego oznakowania przejazdów unikalnym numerem identyfikacyjnym – tzw. żółtą naklejką. Naklejka z numerem jest umieszczana w widocznym miejscu w obrębie przejazdu. Takie oznakowanie PKD umożliwia dyspozytorom numeru ratunkowego 112 szybkie zlokalizowanie danego przejazdu i wysłanie służb we właściwe miejsce w przypadku zaistniałego zagrożenia. Dyspozytor może także szybko poinformować odpowiednich pracowników zarządcy infrastruktury i tym samym zapobiec wypadkowi. W system 112 włączone były przejazdy wszystkich zarządców infrastruktury posiadających autoryzację bezpieczeństwa¹³, Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. oraz użytkownika bocznicy ORLEN Termika S.A.

Istotnym działaniem jest również edukacja, a w szczególności realizowana przez Prezesa UTK „Kampania Kolejowe ABC”. Projekt ten, współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, skierowany jest nie tylko do dzieci, ale również do dorosłych. Porusza aspekty bezpiecznego zachowania w sąsiedztwie torów kolejowych, na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przejściach. Więcej szczegółów o kampanii można znaleźć w rozdziale [3.2.4.](#)

3.2.2. Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów

CEMM powstało w związku z realizacją od 1 stycznia 2023 r. nowych zadań ustawowych Prezesa UTK, tj. egzaminowania kandydatów na maszynistów oraz monitorowania kwalifikacji i przebiegu cyklu zawodowego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe. Celem zmiany przepisów legislacyjnych dotyczących szkolenia i egzaminowania maszynistów było zwiększenie poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego.

CEMM to projekt, który zapewnia nowy, niezależny i obiektywny system egzaminów na licencję i pierwsze świadectwo dla kandydatów na maszynistę.

Liczba kandydatów przeegzaminowanych w 2025 r. w CEMM to 2 102 osoby, w tym 1 054 kandydatów ubiegających się o wydanie licencji maszynisty oraz 1 048 kandydatów ubiegających się o wydanie świadectwa maszynisty. W sumie przeprowadzono 2 968 egzaminów – 1 203 egzaminy na licencję maszynisty oraz 1 765 egzaminów na świadectwo maszynisty.

3.2.3. Wsparcie wdrażania interoperacyjności

Wdrażanie ERTMS

W obszarze strategii wdrażania ERTMS w Polsce w 2025 r. działalność Prezesa UTK w dużej mierze koncentrowała się na monitorowaniu przygotowań PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. do rozpoczęcia eksploatacji obserwowanej łączności głosowej w sieci GSM-R. Eksploatacja obserwowana systemu GSM-R to szczególny rodzaj eksploatacji systemu GSM-R polegającej na tym, że zarządca infrastruktury wdraża i rozpoczyna obserwację systemu GSM-R w trakcie prowadzenia za jego pomocą łączności głosowej. Jej celem było zebranie doświadczeń

¹³ Prezes UTK koordynuje projekt w odniesieniu do autoryzowanych zarządców infrastruktury innych niż PKP PLK.

i wdrożenie rozwiązań zwiększających poziom bezpieczeństwa podczas prowadzenia przejazdów pod systemem GSM-R. Eksploatacja obserwowana łączności głosowej była prowadzona na linii kolejowej nr 9 na odcinku km 16,790 – 262,468. Rozpoczęła się 1 września 2025 r. i zakończyła 30 listopada 2025 r. Następnie od 1 grudnia 2025 r. zarządca infrastruktury wdrożył 14-dniowy okres eksploatacji wstępnej, która po jego zakończeniu przeszła w etap eksploatacji operacyjnej. Eksploatacja wstępna, a następnie operacyjna została równolegle wdrożona na liniach kolejowych nr 456, 202 oraz 260. W okresie poprzedzającym rozpoczęcie eksploatacji obserwowanej przedstawiciele Prezesa UTK brali udział w warsztatach organizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na których omawiane były warunki dostępu do sieci GSM-R dla przewoźników dostępowych oraz zasady funkcjonowania systemu GSM-R. Po zakończeniu eksploatacji obserwowanej Prezes UTK przeprowadził analizy raportów z listą nieprawidłowości odnotowywanych przez zarządcę infrastruktury podczas prowadzenia eksploatacji obserwowanej systemu GSM-R.

W 2025 r. Prezes UTK był również organizatorem czterech spotkań Grupy Użytkowników ERTMS pod kierownictwem Prezesa UTK, które poświęcone były przygotowaniom PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz przewoźników wykonujących przewozy do rozpoczęcia eksploatacji obserwowanej łączności głosowej w systemie GSM-R na linii kolejowej nr 9. Celem spotkań było między innymi omówienie tej tematyki w szerszym gronie przewoźników kolejowych, którzy w 2026 r. i następnie w kolejnych latach staną przed koniecznością rozpoczęcia przewozów z wykorzystaniem łączności głosowej w systemie GSM-R.

Z kolei w zakresie ETCS Prezes UTK prowadził monitoring działań podmiotów rynku, w tym przede wszystkim dotyczących:

- realizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. projektu „Zabudowa Systemu ERTMS ETCS Poziom 1 Limited Supervision”,
- wyjaśnienia przyczyn nieprawidłowości oraz ich usunięcia dla systemów przytorowych (np. linia kolejowa 226, RBC Wrocław Muchobór),
- zgłoszonych wad systemowych urządzeń pokładowych.

Grupa robocza ds. jednostek notyfikowanych

W 2025 r. Prezes UTK powołał grupę roboczą ds. jednostek notyfikowanych. Jej celem jest wypracowanie dobrych praktyk, ujednolicenie interpretacji wymagań oraz podnoszenie jakości pracy jednostek notyfikowanych.

Powołanie grupy ma również przyczynić się do ujednolicenia i poprawienia jakości dokumentacji tworzonej przez jednostki notyfikowane z procesu weryfikacji WE podsystemów strukturalnych. To z kolei pozwoli na skrócenie czasu procedowania postępowań dotyczących wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.

W 2025 r. odbyły się dwa spotkania grupy. Pierwsze miało charakter stricte organizacyjny, z kolei na drugim zidentyfikowano problemy w działalności jednostek notyfikowanych, a także zaproponowano tematy dalszych prac – w zakresie instalacji stałych (m.in. zasady oceny podsystemu „Energia” czy jednolite podejście do kontroli wymagań pkt 4.2.1.1 rozporządzenia nr 2023/1695), taboru (m.in. podejście do formułowania ograniczeń i warunków użytkowania pojazdów kolejowych) czy kwestii systemowych dotyczących prowadzenia np. wizji lokalnych.

3.2.4. Działania edukacyjne – Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego

Projekt „Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego ABK II” dofinansowany przez Unię Europejską ze środków EFRR Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 jest projektem szkoleniowym realizowanym przez UTK.

Wartość projektu to 10 mln zł. Cel to kształtowanie bezpiecznego i konkurencyjnego oraz sprawnie funkcjonującego systemu kolejowego przez wyrównywanie poziomu wiedzy i kompetencji uczestników sektora transportu kolejowego, a także upowszechnianie dobrych praktyk. Projekt jest kontynuacją projektu „Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego (ABK)”.

Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego ABK II obejmuje przede wszystkim organizację i prowadzenie szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym z zakresu bezpieczeństwa kolejowego dla przedstawicieli rynku kolejowego (Akademia Wiedzy Kolejowej) oraz pracowników UTK odpowiedzialnych za bezpieczeństwo systemu kolejowego (Akademia Pionu Bezpieczeństwa). Szkolenia te są organizowane na terenie całego kraju (ze szczególnym uwzględnieniem Warszawy i 7 pozostałych miast, w których znajdują się siedziby urzędu).

3.2.4.1. Akademia Wiedzy Kolejowej

W ramach AWK odbyły się 23 szkolenia z 17 tematów, w tym 13 w formie zdalnej i 10 w formie stacjonarnej w miastach: Warszawa, Szczecin, Wrocław, Lublin, Gdańsk, Kraków i Poznań. W szkoleniach uczestniczyło łącznie 1 818 osób.

Tab. 1. Tematyka szkoleń zrealizowanych w 2025 r. w ramach Akademii Wiedzy Kolejowej

Lp.	nazwa szkolenia	liczba uczestników
1.	Cyberbezpieczeństwo dla pełnomocników sms. Podstawy zarządzania cyberbezpieczeństwem w sektorze kolejowym	19
2.	Interoperacyjne bocznice kolejowe	75
3.	Oględziny i pomiar taboru i infrastruktury po zdarzeniach kolejowych – szkolenie dla uczestników komisji kolejowych	137
4.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego – ujednolicenie i centralizacja danych – szkolenie dla wnioskodawców w zakresie EVR	77
5.	Przewóz towarów niebezpiecznych. Postępowania administracyjne oraz inne instrumenty zapewniające stosowanie obowiązujących przepisów	29
6.	Rola i zadania egzaminatora w systemie bezpieczeństwa kolei z uwzględnieniem aktualnie obowiązujących regulacji prawnych	708
7.	Rozstrzyganie sporów pasażerskich w praktyce	16
8.	Sankcyjne postępowania administracyjne Prezesa UTK w nadzorze nad bezpieczeństwem kolei	20
9.	Szkolenie dla członków Komisji Kolejowych	284
10.	Szkolenie z obsługi OSS i procesu certyfikacji bezpieczeństwa	91
11.	Warsztaty z prawidłowego wypełniania sprawozdań IT-2024	11

12.	Warsztaty z prawidłowego wypełniania sprawozdań P-2024	33
13.	Warsztaty z prawidłowego wypełniania sprawozdań T-2024	130
14.	Warsztaty z prawidłowego wypełniania sprawozdań Z-2024	33
15.	Wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych - szkolenie dla wnioskodawców w zakresie zezwoleń	54
16.	Wykazywanie niezawodności, dostępności i podatności utrzymaniowej na podstawie norm CENELEC	70
17.	Wymagania systemu zarządzania bezpieczeństwem. Proces certyfikacji i autoryzacji	31
razem		1818

3.2.4.2. Akademia Pionu Bezpieczeństwa

W ramach APB odbyło się w sumie 15 szkoleń, 14 zdalnych i 1 stacjonarne. Uczestniczyły w nich łącznie 244 osoby.

Tab. 2. Szkolenia zrealizowane w 2025 r. w ramach Akademii Pionu Bezpieczeństwa

Lp.	nazwa szkolenia	liczba uczestników
1.	Bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych	3
2.	Budowa, eksploatacja i utrzymanie pojazdów kolejowych	3
3.	Funkcjonowanie ośrodków szkolenia	4
4.	Funkcjonowanie rejestrów gromadzących dane nadzorcze	6
5.	Komunikacja i współpraca	8
6.	Nadzór nad czasem pracy maszynistów w kontekście pracy maszynisty w więcej niż jednym podmiocie	28
7.	Podstawy zarządzania cyberbezpieczeństwem w sektorze kolejowym	60
8.	Proces przewozowy, dokumenty i wyposażenie, prawa pasażerów	3
9.	Prowadzenie ruchu kolejowego	4
10.	Stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej	4
11.	Stan techniczny, proces utrzymania i oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych	12
12.	System zarządzania bezpieczeństwem	10
13.	System zarządzania utrzymaniem – AUDYT ECM	7
14.	Wymagania jakie muszą spełniać maszyniści oraz osoby zatrudnione na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego	31
15.	Wymagania jakie muszą spełniać maszyniści oraz osoby zatrudnione na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego	61
razem		244

3.2.4.3. „Kampania Kolejowe ABC III”

Projekt „Kampania Kolejowe ABC III” otrzymał 62,03 mln zł dofinansowania ze środków programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027. Całkowita wartość projektu wynosi 77,82 mln zł.

Jest to ogólnopolski projekt, dzięki któremu dzieci uczęszczające do przedszkoli i szkół podstawowych zapoznają się z zasadami bezpiecznego zachowania w pobliżu torów, na przejazdach kolejowych, dworcach i w pociągach. Pierwszym sposobem realizacji projektu są działania edukacyjne na terenie całej Polski, w szczególności w gminach, w których na przestrzeni ostatnich lat doszło do tragicznych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i na tzw. dzikich przejściach, oraz w przedszkolach i szkołach podstawowych znajdujących się w pobliżu przejazdów kolejowo-drogowych i obszarów kolejowych.

Drugim elementem projektu jest edukacyjna kampania medialna, w ramach której powstaną spoty reklamowe emitowane w mediach społecznego przekazu, organizowane będą m.in. rodzinne pikniki edukacyjne i konkursy. Działania te przełożą się na dotarcie do jak największej liczby osób.

W dwóch pierwszych edycjach projekt „Kampania Kolejowe ABC” skierowany był przede wszystkim do 3 grup docelowych, tj. przedszkoli, klas I–III i klas IV–VI szkół podstawowych. W tej odstonie po raz pierwszy kampania obejmuje uczniów VII i VIII klasy, dla których przygotowany jest wyjątkowo atrakcyjny i angażujący program.

Trzecia edycja projektu rozpoczęła się w październiku 2023 r. i będzie trwała do grudnia 2029 r. W tym czasie planowane jest przeprowadzenie ok. 1 734 nieodpłatnych lekcji, które obejmą 52 000 dzieci z całej Polski. Od początku projektu „Kampania Kolejowe ABC III” odbyło się 559 lekcji, w których uczestniczyło 19 171 dzieci.

W 2025 r. przeprowadzono natomiast 357 lekcji w szkołach i przedszkolach. Wzięło w nich udział 11 278 dzieci.

Prowadzone przez edukatorów/pracowników UTK cykle zajęć umożliwiły dzieciom naukę poprzez zabawę.

Dzięki tym lekcjom uczniowie zwiększają swój stopień zainteresowania tematyką bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego oraz poruszania się na obszarze kolejowym. Zajęcia stymulują wyobraźnię odbiorców, zachęcają do zastanowienia się nad sytuacjami z własnego otoczenia oraz wzmacniają poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych.

Po zakończeniu zajęć edukacyjnych każdy uczestnik otrzymuje materiały wspierające utrwalanie omawianych treści oraz promujące bezpieczne zachowania. Są to różnorodne materiały edukacyjno-promocyjne, w tym akcesoria wyposażone w elementy odblaskowe



oraz inne praktyczne dodatki, które sprzyjają budowaniu nawyków związanych z bezpieczeństwem.

Dodatkowo dzieci otrzymują maskotkę bohatera kampanii edukacyjnej Rogatka, by przypominała im o lekcji, w której uczestniczyły.

Materiały te są wykorzystywane zarówno po zajęciach, jak i w ramach działań informacyjno-promocyjnych realizowanych w projekcie. Są praktycznym wsparciem procesu dydaktycznego oraz wzmacniają przekaz dotyczący odpowiedzialnych i bezpiecznych zachowań.

W 2025 r. działania edukacyjne z wykorzystaniem elementów kampanii były prowadzone także podczas licznych imprez, m.in. takich jak: „Dni Funduszy Europejskich” w CEMM, Dzień Dziecka w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, II Kongres Dzieci i Młodzieży w Warszawie.



W 2025 r. w trakcie 16. Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO w Gdańsku Prezes UTK uroczystie potwierdził rozwój współpracy z instytucjami i przedstawicielami rynku kolejowego, którzy wspierają Kampanię Kolejowe ABC III. Na wydarzeniu zostały zaprezentowane także działania, które są planowane w tej edycji projektu. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz instytucji i spółek związanych z sektorem kolejowym – PKP, Fundacji Grupy PKP, Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei, Arrivy RP, Kolei Mazowieckich, Kolei Dolnośląskich, Kolei Małopolskich, Kolei Śląskich, Kolei Wielkopolskich, Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, PKP Intercity, PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście, Polregio, Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Wszyscy zostali podpisali na tablicy pamiątkowej, deklarując współpracę z UTK na rzecz poprawy bezpieczeństwa na kolei.

W związku z realizacją trzeciej edycji projektu w 2024 r. zostały opracowane nowe scenariusze zajęć, które są podstawą do przeprowadzenia lekcji dostosowanych do poszczególnych grup odbiorców. Scenariusze są uaktualnione, unowocześnione i opracowane w najbardziej atrakcyjnej i przystępnej dla odbiorców formie graficznej oraz zweryfikowane przez metodyków. Zawierają ćwiczenia, w których wiodącą formą jest praca zespołowa. Dzięki ciekawym scenariuszom, na podstawie których będą stworzone nowe interaktywne aplikacje, materiałom edukacyjnym oraz nowym e-podręcznikom dla nauczycieli, a także zastosowaniu nowoczesnych technologii, takich jak gogle VR, hologramy, młodzież nie tylko będzie się dobrze bawić, ale będzie również mogła rozwijać swoje kompetencje przyszłych kierowców. Zdobyta wiedza i umiejętności z zakresu bezpieczeństwa na terenach kolejowych pomogą przygotować młodych ludzi do odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Powstała również nowa strona poświęcona projektowi, na której znajdują się liczne fotorelacje z zajęć edukacyjnych oraz wydarzeń, materiały edukacyjne dla dzieci i dorosłych, tj. nowe podręczniki do prowadzenia zajęć, aktualności czy informacje. Na stronie został dodany formularz zgłoszeniowy placówek edukacyjnych do projektu. Korzystając z zakładki „Dla dzieci”, najmłodsi za pomocą gier mogą poznać zasady bezpieczeństwa obowiązujące na

kolei – w zakładce znajdują quiz kolejowy, kolorowanki, wyszukiwanie słów kolejowych oraz puzzle. W zakładce „Filmy” zamieszczane są krótkie materiały wideo, które promują projekt.

W ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC III” UTK planuje podpisanie umowy na realizację ogólnopolskiej społecznej kampanii medialnej o charakterze informacyjno-edukacyjnym, która będzie skierowana do dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym, młodzieży oraz dorosłych – w szczególności rodziców, nauczycieli i wychowawców. Projekt obejmie wszystkie województwa i zakłada jednolity, spójny przekaz o zasadach bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Kampania obejmie emisję materiałów w telewizji, na portalach VOD, Spotify, kinach, radiu, Internecie oraz mediach społecznościowych. Kampania będzie również widoczna w pociągach, na terenach kolejowych oraz w pobliżu dworców, na stacjach benzynowych poprzez emisję spotów na ekranach LCD, a także na paczkomatach. Działania medialne uzupełnią ogólnopolskie konkursy, pikniki edukacyjne, lokalne wydarzenia rodzinne, działania public relations czy reklamy ambientowe. Przekaz kampanii będzie dostosowany do poszczególnych grup odbiorców i spójny z realizowanymi zajęciami edukacyjnymi.

Celem kampanii medialnej jest zwiększenie świadomości społecznej w zakresie bezpiecznego zachowania na terenach kolejowych, w pobliżu infrastruktury kolejowej oraz na przejazdach kolejowo-drogowych, a w konsekwencji poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu kolejowego i drogowego. Bohaterem kampanii będzie nosorożec Rogatek – mieszkane Peronowa – wykorzystywany w materiałach kierowanych do najmłodszych, m.in. w animowanych spotach 3D, wideoklipie, mediach społecznościowych oraz podczas wydarzeń edukacyjnych. Dla dorosłych odbiorców przygotowane zostaną odrębne materiały, które podkreślą rolę dorosłych w kształtowaniu bezpiecznych postaw dzieci poprzez edukację i własny przykład.

W 2025 r. właściwe zachowania na kolei przybliżane były dorosłym – nauczycielom, wychowawcom i rodzicom – również poprzez media społecznościowe. UTK przygotował zagadki, łamigłówki oraz ciekawostki ze świata kolei, za pomocą których przekazywano wiedzę o bezpieczeństwie na terenach kolejowych zarówno dzieciom, jak i dorosłym. Względem 2024 r. w roku 2025 zwiększyła się liczba osób obserwujących profile społecznościowe projektu, łącznie o ponad 4 tys. obserwujących.

„Kampania Kolejowe ABC III” została objęta patronatem Rzecznika Praw Dziecka oraz honorowym patronatem Ministerstwa Edukacji Narodowej. Uzyskane patronaty są potwierdzeniem zasadności i wysokiej wartości merytorycznej realizowanych działań edukacyjnych, które odpowiadają na realne potrzeby dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa w przestrzeni kolejowej. Objęcie kampanii patronatem instytucji publicznych wzmacnia jej rangę oraz podkreśla społeczny i edukacyjny charakter projektu.

3.2.4.4. Inne projekty – Jednolite standardy obsługi osób z niepełnosprawnościami na kolei

Od sierpnia 2024 r. urząd realizuje projekt „Jednolite standardy obsługi osób z niepełnosprawnościami na kolei”, który otrzymał dofinansowanie z Funduszy Europejskich (Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego) w wysokości 8,25 mln zł.

Głównym celem projektu jest zapewnienie w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych jednolitych standardów obsługi osób z niepełnosprawnościami oraz osób ze szczególnymi potrzebami. Zgodnie z założeniami projektu, aby przedsiębiorstwa kolejowe zapewniły prawidłową realizację asysty dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób ze szczególnymi potrzebami, przeszkoleni zostaną pracownicy, którzy następnie zostaną opiekunami dostępności, a jednocześnie trenerami wewnętrznymi w swoich organizacjach. W projekcie założono także stworzenie modelowych procedur ewakuacji osób z niepełnosprawnościami oraz osób ze szczególnymi potrzebami. Na bazie wypracowanych rozwiązań ma powstać platforma e-learningowa.

Najważniejsze wskaźniki do osiągnięcia w projekcie:

- 6 000 – liczba przeszkolonych online osób, które wykonują określone zadania związane z bezpośrednią obsługą osób z niepełnosprawnościami lub osób ze szczególnymi potrzebami;
- 230 – liczba osób przeszkolonych stacjonarnie, by przygotować je do pełnienia roli opiekuna dostępności w organizacji;
- 75 – liczba przeszkolonych w formie stacjonarnej przedstawicieli kadry zarządzającej;
- 12 – liczba podmiotów, których przedstawiciele wezmą udział w szkoleniach.

W 2025 r. UTK kontynuował realizację Zadania nr 1 (Analiza i weryfikacja regulacji). Zostały przygotowane i przeprowadzone postępowania o udzielenie zamówień publicznych dotyczących:

- organizacji wizyt studyjnych;
- dokonania przeglądu procedur wewnętrznych podmiotów kolejowych (szkoleniowych, obsługi pasażerów, ewakuacji) oraz opracowania raportów diagnostycznych;
- przeprowadzenia audytów dostępności (architektonicznych, cyfrowych i informacyjno-komunikacyjnych).

W 2025 r. zostali wyłonieni wykonawcy w dwóch pierwszych postępowaniach. Odbły się również wizyty studyjne w Łodzi, Poznaniu i Trójmieście oraz w Jönköping (Szwecja).

UTK rozpoczął przegląd procedur wewnętrznych z podmiotami, które przystąpiły do projektu. Zawarł porozumienia o współpracy z pasażerskimi przewoźnikami kolejowymi oraz zarządcami infrastruktury.

3.3.Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa

PKBWK jest polskim organem dochodzeniowym, który zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym prowadzi postępowania po każdym poważnym wypadku kolejowym.

W przypadkach określonych tą ustawą organ może również badać wypadki oraz incydenty.

Nadrzędnym celem prowadzonych przez PKBWK postępowań jest sformułowanie wniosków, które umożliwiają zapobieganie podobnym zdarzeniom w przyszłości – dzięki temu rośnie poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Wnioski te przyjmują formę zaleceń zamieszczanych w raportach z dochodzeń. Zalecenia opierają się wyłącznie na ustalonych faktach, nie zawierają domniemania winy ani nie przesądzają o odpowiedzialności za wypadek czy incydent.

Obowiązek prowadzenia dochodzeń oraz wydawania i realizacji zaleceń wynika z dyrektywy nr 2016/798/UE, której postanowienia zostały wdrożone do prawa krajowego w rozdziale 5a

ustawy o transporcie kolejowym. Dyrektywa ta określa również rolę krajowego organu ds. bezpieczeństwa w procesie obsługi zaleceń. Zgodnie z artykułem 26 dyrektywy nr 2016/798/UE zalecenia kierowane są do krajowego organu ds. bezpieczeństwa oraz jeżeli wymaga tego ich charakter, do Agencji i innych podmiotów lub organów w danym państwie członkowskim lub do innych państw członkowskich.

Prezes UTK, działając w ramach przyznanych mu kompetencji, podejmuje niezbędne działania, aby zapewnić właściwą realizację zaleceń bezpieczeństwa. Analizuje treść zaleceń, decyduje o przyjęciu w całości lub części do realizacji i przekazuje je właściwym podmiotom rynku kolejowego, mając na uwadze potrzebę systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem oraz minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.

Do jednego z priorytetowych zadań Prezesa UTK należy również nadzór nad realizacją przekazanych zaleceń. Co roku, do 30 kwietnia, Prezes UTK przedstawia PKBWK informację o realizacji zaleceń opublikowanych w roku poprzednim lub podjętych działaniach zmierzających do ich realizacji.

W przypadku certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej procedury dotyczące postępowania z zaleceniami organu dochodzeniowego są integralnym elementem wdrożonych przez te podmioty systemów zarządzania bezpieczeństwem. Rozwiązanie to jest zgodne z wymogiem ciągłego doskonalenia, określonym w rozporządzeniu nr 2018/762 ustanawiającym wspólne metody oceny bezpieczeństwa.

W 2025 r. PKBWK wydała 8 raportów z postępowań dotyczących zaistniałych zdarzeń oraz raport roczny za 2024 r. W raportach tych znalazło się łącznie 37 zaleceń, które następnie zostały przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego. Przekazując zalecenia, UTK dokonał ich analizy pod kątem konieczności zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem oraz minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.

W zależności od treści zalecenia otrzymały do realizacji certyfikowani przewoźnicy kolejowi, autoryzowani zarządcy infrastruktury, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, podmioty certyfikowane w funkcji utrzymania, użytkownicy bocznic kolejowych, podmioty prowadzące proces szkolenia kandydatów na maszynistów oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, prowadzące przewozy lub zarządzające drogami kolejowymi, o których mowa w art. 17d ust 2. ustawy o transporcie kolejowym, uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.

Tab. 3. Raporty PKBWK

numer raportu	kategoria zdarzenia	data i godzina zdarzenia	lokalizacja
PKBWK 01/2025	wypadek	10 stycznia 2024 r. godz. 07:58	Rogoźno Wielkopolskie - Budzyń, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D, w km 56,055 toru nr 1 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna

PKBWK 02/2025	wypadek	5 października 2024 r. godz. 07:00	stacja Gdynia Główna, tor nr 5 rozjazd 45, km 21,522 linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard
PKBWK 03/2025	poważny wypadek	3 grudnia 2023 r. godz. 10:06	stacja Jaszczów, rozjazd nr 1 zabudowany w torze 1, km 201,000 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk
PKBWK 04/2025	wypadek	1 maja 2024 r. godz. 10:34	stacja Rudna Gwizdanów, tor nr 1 rozjazd nr 2, km 38,973 linii kolejowej nr 289 Legnica – Rudna Gwizdanów
PKBWK 05/2025	poważny wypadek	1 lipca 2024 r. godz. 09:19	szlak Ożarów Mazowiecki – Błonie, tor nr 2, przejazd kolejowy kategorii B, km 17,211 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice
PKBWK 06/2025	wypadek	3 listopada 2024 r. godz. 16:30	szlak Spychowo – Pisz, tor nr 1, przejazd kolejowy kategorii D, km 76,274 linii kolejowej nr 219 Olsztyn Główny – Ełk
PKBWK 07/2025	poważny wypadek	26 listopada 2024 r. godz. 12:30	szlak Sochaczew – Bednary, tor nr 1, km 61,941 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice
PKBWK 08/2025	poważny wypadek	5 maja 2025 r. godz. 08:40	stacja Aleksandrów Kujawski, tor 101, przejazd kolejowy kategorii A, km 90,472 linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła Główna
Raport Roczny za rok 2024	-	-	-

W 2025 r. PKBWK nie wskazała Prezesa UTK jako adresata odpowiedzialnego za realizację zaleceń.

Adresaci poszczególnych zaleceń:

- Raport Nr PKBWK 01/2025 przekazano do 152 podmiotów, w tym zalecenia:

- PKBWK/01/2025_01 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- PKBWK/01/2025_02 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- PKBWK/01/2025_03 do certyfikowanych przewoźników kolejowych;
- PKBWK/01/2025_04 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- Raport Nr PKBWK 02/2025 przekazano do 700 podmiotów, w tym zalecenia:
 - PKBWK_02_2025_1 do autoryzowanych zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic oraz pozostałych podmiotów zwolnionych z obowiązku posiadania autoryzacji bezpieczeństwa, posiadających komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz systemy zdalnego sterowania radiołęcznością;
 - PKBWK_02_2025_2 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - PKBWK_02_2025_3 do POLREGIO S.A.;
 - PKBWK_02_2025_4 do certyfikowanych przewoźników kolejowych;
 - PKBWK_02_2025_5 do POLREGIO S.A. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - PKBWK_02_2025_6 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- Raport Nr PKBWK 03/2025 przekazano do 745 podmiotów, w tym zalecenia:
 - PKBWK/03/2025_1 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - PKBWK/03/2025_2 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - PKBWK/03/2025_3 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - PKBWK/03/2025_4 do podmiotów eksploatujących pojazdy kolejowe z napędem;
 - PKBWK/03/2025_5 do POLREGIO S.A.
- Raport Nr PKBWK 04/2025 przekazano do 90 podmiotów, w tym zalecenia:
 - PKBWK/04/2025_1 do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych;
 - PKBWK/04/2025_2 do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych;
 - PKBWK/04/2025_3 do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych;
- Raport Nr PKBWK 05/2025 przekazano do 759 podmiotów, w tym zalecenia:
 - PKBWK/05/2025_1 do autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, użytkowników bocznic kolejowych, operatorów kolei wąskotorowych oraz zarządców infrastruktury zwolnionych z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;
 - PKBWK/05/2025_2 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - PKBWK/05/2025_3 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - PKBWK/05/2025_4 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;

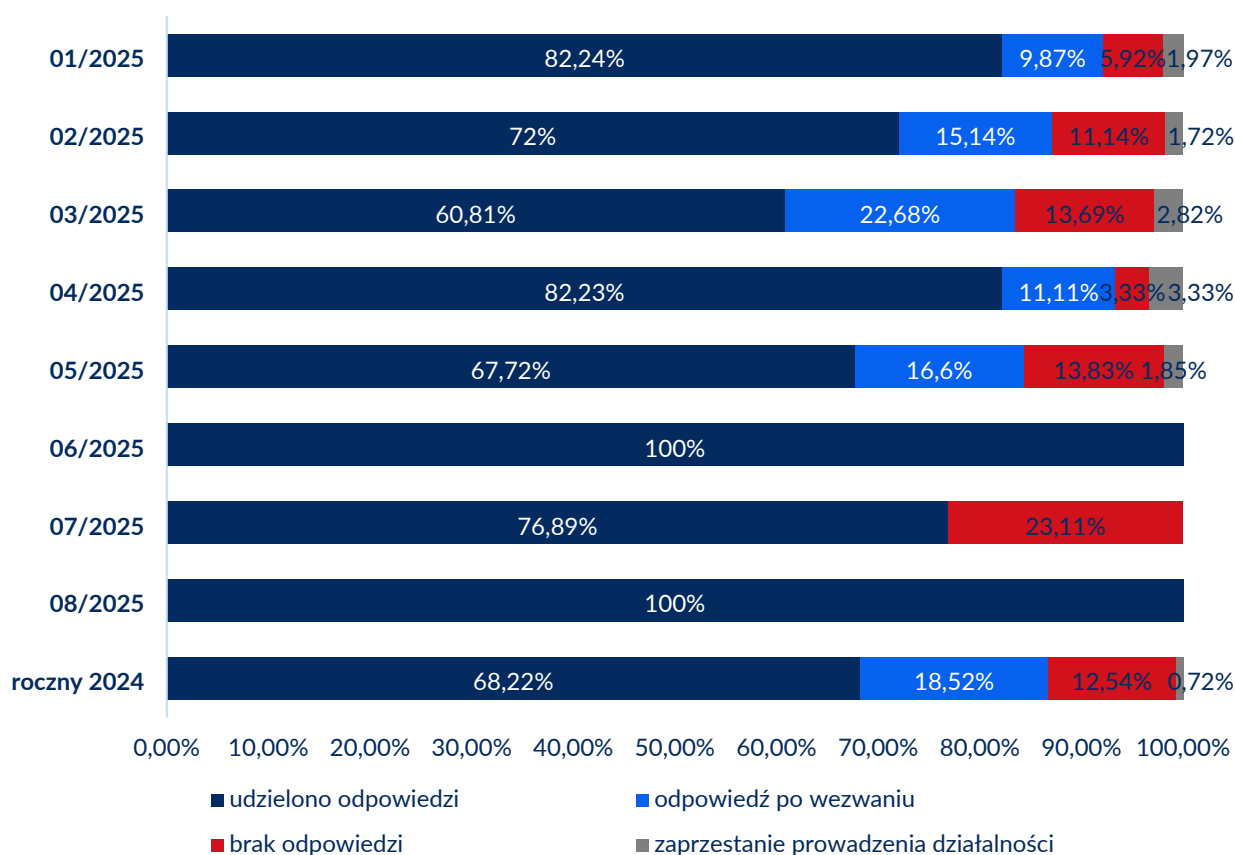
- PKBWK/05/2025_5 do podmiotów eksploatujących pojazdy kolejowe z napędem posiadających monitoring przedpola jazdy przed pojazdem;
- PKBWK/05/2025_6 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- PKBWK/05/2025_8 do autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, użytkowników bocznic kolejowych, operatorów kolei wąskotorowych oraz zarządców infrastruktury zwolnionych z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;
- Raport Nr PKBWK 06/2025 przekazano do 1 podmiotu, w tym zalecenia:
 - PKBWK/06/2025_1 do „PKP Intercity” S.A.;
- Raport Nr PKBWK 07/2025 przekazano do 225 podmiotów, w tym zalecenia:
 - PKBWK/07/2025_1 do autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej;
 - PKBWK/07/2025_2 do certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz przewoźników kolejowych działających na podstawie świadectwa bezpieczeństwa eksploatujących pojazdy kolejowe z napędem;
 - PKBWK/07/2025_3 do autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej oraz zarządców infrastruktury działających na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (oprócz użytkowników bocznic kolejowych oraz zarządców kolei wąskotorowych);
- Raport Nr PKBWK 08/2025 przekazano do 1 podmiotu, w tym zalecenia:
 - PKBWK/08/2025_1 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - PKBWK/08/2025_2 do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- Raport roczny PKBWK za 2024 rok przekazano do 837 podmiotów, w tym zalecenia:
 - Raport roczny za 2024_1 do certyfikowanych przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury eksploatujących pojazdy kolejowe z napędem oraz podmiotów prowadzących proces szkolenia kandydatów na maszynistów;
 - Raport roczny za 2024_2 do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz certyfikowanych podmiotów w funkcji utrzymania (dostawcy usług utrzymaniowych);
 - Raport roczny za 2024_3 do autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej;
 - Raport roczny za 2024_4 do autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej;
 - Raport roczny za 2024_5 do certyfikowanych przewoźników kolejowych;
 - Raport roczny za 2024_6 do autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, użytkowników bocznic kolejowych oraz zarządców infrastruktury działających na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.

Prezes UTK dba, aby rekomendacje PKBWK były właściwie kierowane oraz nadzoruje i egzekwuje ich prawidłową realizację. Informacje o sposobie postępowania z zaleceniem są gromadzone, a następnie poddawane szczegółowej analizie ilościowej i jakościowej. W tym procesie wykorzystywane są wskaźniki:

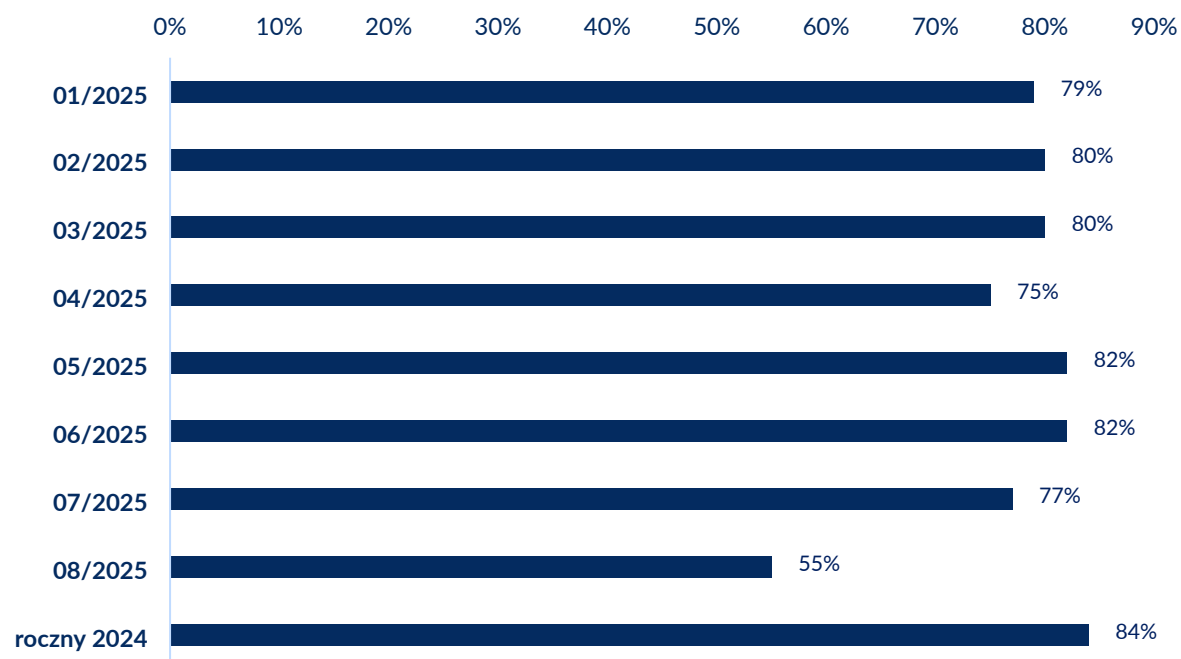
- zidentyfikowane zagrożenia, dla których wdrażane środki bezpieczeństwa powiązane są z realizacją zalecenia;
- poziom ryzyka dla poszczególnych zagrożeń;
- podjęte/zaplanowane działania, aby zrealizować zalecenie;
- etap oraz stopień realizacji zalecenia;
- informacje o dowodach z podjętych działań i wdrożonych środków bezpieczeństwa;
- zasadność braku realizacji zalecenia.

W 2025 r. zalecenia PKBWK zostały przekazane łącznie 3 510 adresatom. Przez adresata rozumiany jest każdy podmiot, któremu przekazano zalecenia z danego raportu. Adresaci stanowią zatem sumaryczną liczbę podmiotów, którym przekazano zalecenia ze wszystkich 9 raportów wydanych w 2025 r., w tym z raportu rocznego PKBWK za 2024 r. Odpowiedzi dotyczące realizacji zaleceń przekazało 2 997 (85,4%) adresatów, 454 (12,9%) nie udzieliło odpowiedzi, mimo wysłanych wezwań, zaś 59 adresatów (1,7%) zaprzestało działalności w okresie sprawozdawczym i w związku z tym nie przekazało informacji o realizacji zaleceń.

Rys. 3. Reakcja podmiotów na przekazane zalecenia PKBWK



Rys. 4. Średni procent realizacji zaleceń z poszczególnych raportów PKBWK wydanych w 2025 r.



W przypadku, gdy adresaci zaleceń PKBWK uchylają się od obowiązku ich realizacji lub nie przekazują informacji w sprawie realizacji zaleceń, Prezes UTK podejmuje działania zmierzające do ich wyegzekwowania.

W pierwszej kolejności Prezes UTK stosuje wezwania do udzielenia informacji wobec podmiotów, które nie udzieliły wymaganej odpowiedzi w kwestii dotyczącej sposobu realizacji zaleceń. Prezes UTK wyznacza nieprzekraczalny termin 7 dni od dnia otrzymania wezwania na przekazanie informacji z postępowania z zaleceniami.

W związku z brakiem odpowiedzi podmiotów na zalecenia wydane w 2025 r. Prezes UTK wystosował 481 wezwań do udzielenia informacji. Wezwania były skuteczne w 71,1% przypadków. Od nałożonego obowiązku uchylały się głównie podmioty, które prowadzą działalność w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, m.in. użytkownicy bocznicy kolejowych.

W 2025 r. wystosowano wezwania w odniesieniu do zaleceń z raportów:

- Nr PKBWK/01/2025 – 23 wezwania, z czego otrzymano odpowiedzi od 15 adresatów;
- Nr PKBWK/02/2025 – 184 wezwania, z czego otrzymano odpowiedzi od 106 adresatów;
- Nr PKBWK/03/2025 – 271 wezwań, z czego otrzymano odpowiedzi od 169 adresatów;
- Nr PKBWK/04/2025 – 13 wezwań, z czego otrzymano odpowiedzi od 10 adresatów;
- Nr PKBWK/05/2025 – 231 wezwań, z czego otrzymano odpowiedzi od 126 adresatów;
- Raportu rocznego za 2024 r. – 260 wezwań, z czego 155 adresatów udzieliło odpowiedzi.

W przypadku braku reakcji na wezwanie do podmiotów wystosowywane są pisemne ostrzeżenia (art. 14 aa ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym). Podmiot jest wówczas zobowiązany do udzielenia odpowiedzi o działaniach podjętych lub planowanych do podjęcia, aby usunąć stwierdzone naruszenie we wskazanym przez Prezesa UTK terminie. W roku 2025 Prezes UTK wydał 34 pisemne ostrzeżenia w związku z brakiem odpowiedzi na przekazane do realizacji zalecenia PKBWK. W odróżnieniu od innych form oddziaływania organu administracji, w sytuacji stwierdzenia naruszeń w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego – takich jak m.in. wydanie decyzji administracyjnej w oparciu o art. 28l ust. 9d ustawy o transporcie kolejowym – pisemne ostrzeżenie nie nakazuje podjęcia określonego działania. Przy stosowaniu pisemnych ostrzeżeń rolą krajowej władzy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym jest bowiem, w pierwszej kolejności, zasygnalizowanie naruszeń, potencjalnego ryzyka i ewentualnych dalszych negatywnych następstw.

Prezes UTK może także wszcząć postępowanie administracyjne, aby zobowiązać podmioty rynku kolejowego do wprowadzenia zaleceń PKBWK. Dzieje się tak w przypadku, gdy podmioty te nie podejmą działań zgodnych z zaleceniami lub nie osiągną porozumienia co do sposobu ich wdrożenia (zgodnie z art. 28l ust. 9c i 9d ustawy o transporcie kolejowym). W 2025 r. Prezes UTK prowadził jedno takie postępowanie.

W przypadku rażących naruszeń w realizacji zaleceń PKBWK Prezes UTK może wszcząć postępowanie w sprawie cofnięcia uprawnienia do wykonywania określonej działalności w sektorze kolejowym.

Realizacja zaleceń z raportów PKBWK jest weryfikowana także w ramach kontroli lub audytów. W 2025 r. działania nadzorcze w tym obszarze objęły 42 podmioty. Podczas tych czynności realizację zaleceń zweryfikowano 113 razy.

Działania Prezesa UTK, które mają doprowadzić do realizacji zaleceń, są proporcjonalne do ewentualnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub potencjalnej wagi niezgodności, w tym wszelkich faktycznych lub potencjalnych szkód. Właściwa reakcja podmiotów na formułowane zalecenia przyczynia się do uniknięcia zdarzeń kolejowych w przyszłości, realnie podnosząc poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. To, dlatego Prezes UTK podejmuje szereg działań, które prowadzą do poprawnego wdrożenia rekomendacji przez podmioty rynku kolejowego.

Zmiana stanu bezpieczeństwa

4. Zmiana stanu bezpieczeństwa

Monitorowanie poziomu bezpieczeństwa kolei w krajach europejskich odbywa się z wykorzystaniem wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) odnoszących się do znaczących wypadków. Dzięki wprowadzeniu ujednoliconego sposobu raportowania przez poszczególne kraje Europy, Agencja może prowadzić analizy dla całego systemu kolejowego.

Zmiana stanu bezpieczeństwa została zatem przedstawiona na podstawie analizy znaczących wypadków, w tym poważnych, na liniach kolejowych autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej.

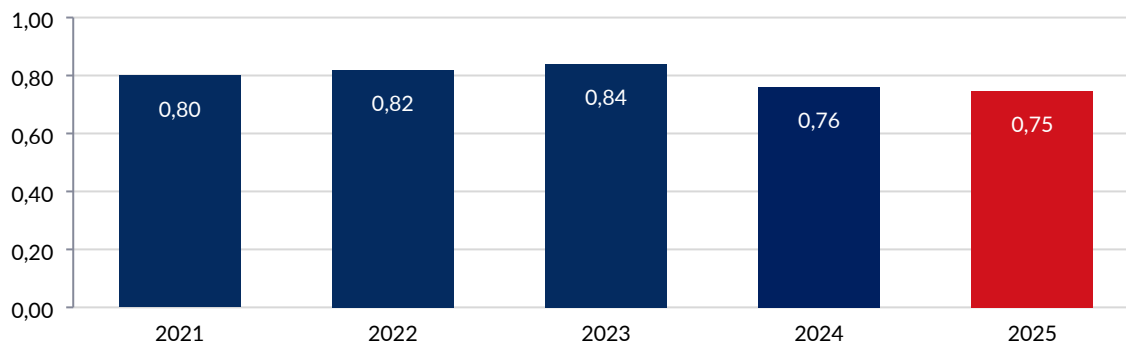
Pełna analiza zdarzeń kolejowych zaistniałych w Polsce w 2025 r. znajduje się w „Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2025 r.”, opublikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego oraz na [stronie internetowej UTK](#).

4.1. Analiza znaczących wypadków

4.1.1. Liczba znaczących wypadków

W 2025 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej wyniosła 227, co oznacza wzrost o 7 zdarzeń (3,2%) w porównaniu do 2024 r. Nieznacznie zmniejszyła się jednak wartość wskaźnika określającego liczbę znaczących wypadków na milion pociągokilometrów. Wyniósł on 0,75 – o 1,3% mniej w porównaniu do roku poprzedniego (0,76).

Rys. 5. Wskaźnik znaczących wypadków w latach 2021–2025



Na dzień opracowania Raportu w 2025 r. miał miejsce jeden poważny wypadek kategorii A18¹⁴, do którego doszło 5 maja 2025 r. o godz. 8:40 w Aleksandrowie Kujawskim, w km 90,472 linii kolejowej nr 18 na PKD kategorii A¹⁵.

Na przejeździe kategorii A roгатki były uniesione, załączona była jednak sygnalizacja świetlna zabraniająca wjazdu na przejazd. Pracownik podniósł roгатki w czasie, gdy do stacji odbywał

¹⁴ A18 „Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z roгатkami (kat. A wg metryki przejazdowej)” zgodnie z załącznikiem 5 do rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów.

¹⁵ Raport nr PKBWK 08/2025 z 16 grudnia 2025 r.

się wjazd pociągu pasażerskiego, po czym doszło do kolizji pociągu z samochodem dostawczym.

W zdarzeniu kierujący samochodem dostawczym poniósł śmierć na miejscu. Wśród pasażerów i obsługi pociągu nie było ofiar. Samochód dostawczy uległ całkowitemu zniszczeniu. Pojazd kolejowy nie wykoleił się, jednak został uszkodzony. Uszkodzeniom uległy też elementy infrastruktury w rozjeździe. Nie było strat w środowisku naturalnym.

Wskazane przez PKBWK czynniki, które były przyczyną zdarzenia, to:

1. Podniesienie drągów rogatkowych przez pracownika, który je obsługiwał, w czasie, gdy do stacji Aleksandrów Kujawski odbywał się wjazd pociągu pasażerskiego ROJ 55575.
2. Wjazd samochodu dostawczego na przejazd kolejowy kategorii A przy załączonej sygnalizacji świetlnej zabraniającej wjazdu za sygnalizator drogowy S2.

Czynniki przyczyniające się do zdarzenia, stwierdzone przez PKBWK:

1. Po zakończonych manewrach w rejonie przejazdu kolejowego, pracownik obsługi tego przejazdu przystąpił do otwierania drągów rogatkowych, pomimo wcześniejszego przyjęcia powiadomienia i dokonaniu zapisów w książce przebiegów (R-142) o wjeździe pociągu ROJ 55575.
2. Włączenie się kierującego samochodem dostawczym do ruchu w lewo w kierunku przejazdu kolejowego, przejeżdżając przez linię P4, zakazującą takiej jazdy.
3. Niezachowanie szczególnej ostrożności przez kierującego samochodem dostawczym przy wjeździe i w czasie jazdy przez przejazd kolejowy.
4. Niewłaściwa organizacja stanowiska pracy dla osób obsługujących przejazd kolejowy, uniemożliwiająca prawidłową obserwację pociągów i jazd manewrowych prowadzonych z kierunku stacji Nieszawa Waganiec.
5. Na drodze dojazdowej do drogi publicznej brak oznakowania skrzyżowania i zakazu wjazdu w kierunku przejazdu kolejowego.

Czynnik systemowy stwierdzony przez PKBWK:

Zarządca infrastruktury, tj. spółka PKP PLK, nie podjął właściwych działań wskazanych w zaleceniu pkt 3a Raportu Nr PKBWK/01/2017, pomimo zidentyfikowania zagrożenia wystąpienia wypadku na przejeździe w związku z brakiem powiązania pól samoczynnego systemu zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowym z systemem stacyjnym oraz ujęcia tego zagrożenia w Rejestrze zagrożeń (pkt 5.11.31).

Postępowanie po innym wypadku, kategorii B19¹⁶, do którego doszło 21 grudnia 2025 r. na PKD kategorii B, na szlaku Ziębice – Straszów w km 59,536 linii kolejowej nr 276, zostało przejęte przez PKBWK z uwzględnieniem okoliczności poważnego wypadku kolejowego. Nie jest ono jednak jeszcze zakończone i nie ma ostatecznie nadanej kategorii poważnego

¹⁶ B19 „Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)” zgodnie z załącznikiem 5 do rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów.

wypadku. Na przejeździe kategorii B pociąg najechał na samochód osobowy przy prędkości 120 km/h (na szlaku Ziębice – Straszów nie obowiązywały żadne obostrzenia). Samochód wjechał przed czoło pociągu zbliżającego się do przejazdu i był wleczony przez 436 m, do momentu zatrzymania. Śmierć na miejscu ponieśli kierowca i pasażer samochodu.

4.1.2. Ofiary śmiertelne i ciężko ranni

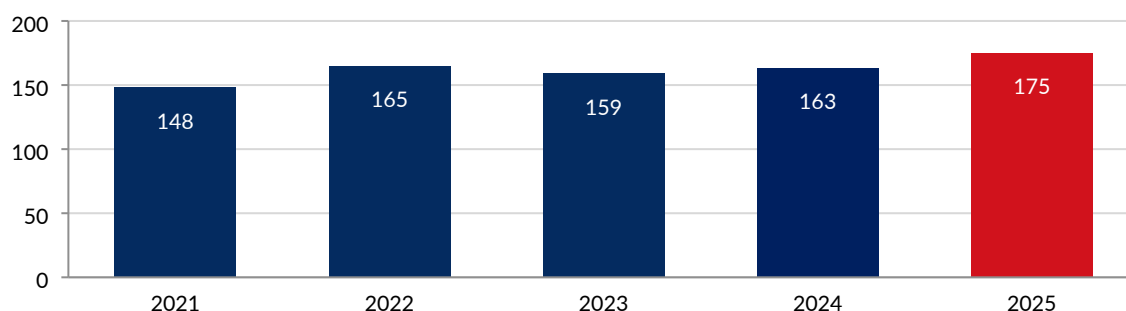
Liczba **ofiary śmiertelnych** w 2025 r. wzrosła w porównaniu do 2024 r. ze 163 do 175 osób. Zmiana liczby ofiar śmiertelnych w podziale na poszczególne kategorie osób objętych wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa:

- pasażerowie: wzrost z 0 do 2 osób;
- pracownicy: spadek z 5 do 2 osób;
- użytkownicy przejazdów kolejowych: wzrost z 42 do 52 osób;
- osoby nieupoważnione: wzrost ze 116 do 118 osób;
- inne osoby: wzrost z 0 do 1 osoby.

Tab. 4. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2021–2025

rok	ofiary śmiertelne		ofiary śmiertelne na mln pociągokilometrów	
2021	148	0%	0,57	-
2022	165	+11,5%	0,60	+5,3%
2023	159	-3,6%	0,58	-3,3%
2024	163	+2,5%	0,57	-1,7%
2025	175	+7,3%	0,58	+1,8%

Rys. 6. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2021–2025



Liczba osób ciężko rannych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2025 r. spadła z 51 do 44 osób (o 13,7%) w porównaniu do 2024 r. Zmiany w podziale na poszczególne kategorie osób ciężko rannych:

- pasażerowie: wzrost z 1 do 2 osób;
- pracownicy: spadek z 2 do 1 osoby;
- użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych: wzrost z 16 do 19 osób;
- osoby nieupoważnione: spadek z 31 do 21 osób;
- inne osoby: bez zmian – 1 osoba.

W 2025 r., podobnie jak w poprzednich latach, najwięcej ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych było wśród osób nieupoważnionych do przebywania na terenie kolejowym. Drugą co do liczebności grupą są użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych. Wypadki z udziałem osób przechodzących przez tory w miejscach niedozwolonych i wypadki na przejazdach są od lat najczęściej występującymi rodzajami wypadków na sieci kolejowej w Polsce. Łącznie w tych dwóch kategoriach zginęło lub zostało ciężko rannych 212 osób.

Wśród pasażerów były 2 osoby zabite i 2 ciężko ranne. Zostały one poszkodowane podczas wyskakiwania lub wypadnięcia oraz podczas próby wskoczenia do pociągu będącego w ruchu.

Wśród pracowników były 2 ofiary śmiertelne i 1 osoba ciężko ranna w wypadkach:

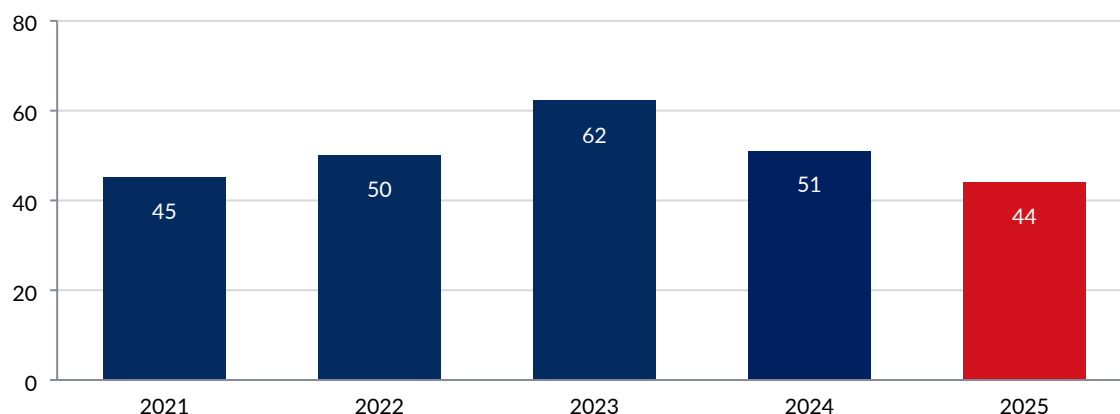
- 8 stycznia 2025 r. na stacji Gdynia Główna – nastąpiło zajęcie skrajni taboru przez pracowników dokonujących rozładunku materiałów dla wymiany listwy kierownicy w rozjeździe podczas wyjazdu pociągu bez wymaganego przepisami zamknięcia torowego (1 osoba zabita);
- 23 lipca 2025 r. na stacji Gdańsk Port Północny – nastąpiło wykolejenie wagonu wskutek pominięcia tarczy manewrowej wskazującej sygnał „jazda manewrowa zabroniona” (1 osoba ciężko ranna);
- 6 października 2025 r. na stacji Wrocław Nadodrze – nastąpiło potrącenie ze skutkiem śmiertelnym pracownika ochrony podczas jazdy manewrowej drezyny z trzema spychanymi wagonami-platformami. Maszynista drezyny był pod wpływem alkoholu (1 osoba zabita).

Najmniej poszkodowanych było w kategorii innych osób – 1 osoba zabita i 1 ciężko ranna na skutek zeskoczenia z peronu na tor.

Tab. 5. Liczba osób ciężko rannych we wszystkich kategoriach osób w latach 2021–2025

rok	ciężko ranni		ciężko ranni na mln pociągokilometrów	
2021	45	+2,3%	0,17	-
2022	50	+11,1%	0,18	+5,9%
2023	62	+24%	0,22	+22,2%
2024	51	-17,7%	0,18	-18,2%
2025	44	-13,7%	0,14	-22,2%

Rys. 7. Liczba osób ciężko rannych we wszystkich kategoriach osób w latach 2021–2025



4.1.3. Koszty znaczących wypadków

Koszty znaczących wypadków wyliczane są na podstawie kilku kategorii kosztowych, które obejmują:

- utratę ludzkiego życia;
- uszczerbek na zdrowiu wynikający z odniesienia ciężkich obrażeń;
- szkody materialne;
- szkody w środowisku;
- opóźnienia pociągów w wyniku wypadków.

Dla każdej kategorii zostały ustalone współczynniki, które uwzględniają koszty społeczne wypadków. Co roku są one waloryzowane i z roku na rok rosną. W 2025 r. współczynniki wzrosły o 4,25%–4,47% – w zależności od współczynnika.

Ogólne koszty znaczących wypadków wyniosły 655,22 mln euro, czyli wzrosły o 11,6% w stosunku do poprzedniego roku.

Tab. 6. Koszty znaczących wypadków w euro w latach 2021–2025

rok	koszty znaczących wypadków [EUR]	zmiana
2021	481 301 556	-
2022	562 063 938	+16,8%
2023	561 214 105	-0,15%
2024	586 888 230	+4,57%
2025	655 219 143	+11,6%

Rys. 8. Koszty znaczących wypadków w mln euro w latach 2021–2025

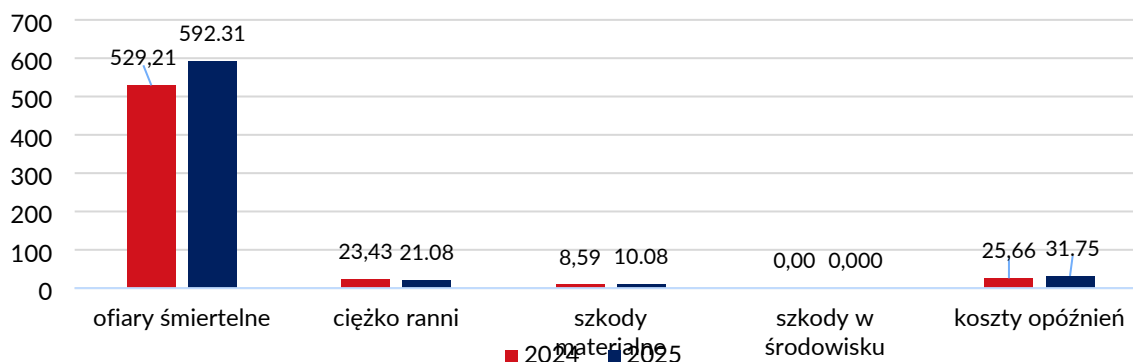


Największą grupę kosztową stanowią co roku koszty utraty życia ludzkiego, czyli ofiar śmiertelnych wypadków, które stanowią około 90% wszystkich kosztów znaczących wypadków. W 2025 r. koszty ofiar śmiertelnych wyniosły 592,31 mln euro, o 11,9% więcej niż w 2024 r. Wiąże się to ze wzrostem liczby osób zabitych ze 163 do 175 (o 7,4%).

Koszty uszczerbku na zdrowiu osób ciężko rannych wyniosły 21,08 mln euro, a koszty szkód materialnych to 10,08 mln euro. Szkody w środowisku nie wystąpiły w 2025 r.

Pozostałe koszty znaczących wypadków to koszty opóźnień pociągów w wysokości 31,75 mln euro.

Rys. 9. Grupy kosztów znaczących wypadków w mln euro w latach 2024–2025



Świadomość tak wysokich kosztów ponoszonych przez społeczeństwo w wyniku wypadków powinna wspomóc decyzje o wprowadzaniu rozwiązań technicznych i prawnych, które przyczynią się do ograniczenia liczby i skutków wypadków.

4.2. Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST) zostały określone w dyrektywie 2016/798/UE jako minimalne, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka, poziomu bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego oraz przez system kolejowy jako całość. CST wskazują liczbowo poziom ryzyka w odniesieniu do:

- pasażerów (CST 1.1 i 1.2);
- pracowników (CST 2);
- użytkowników przejazdów kolejowych (CST 3.1);

- innych osób¹⁷ (CST 4);
- osób nieupoważnionych na terenie kolejowym (CST 5);
- całości społeczeństwa (CST 6).

Poziom ryzyka wyliczany jest na podstawie liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych w poszczególnych grupach osób oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej lub przewozowej, w zależności od wyliczanego CST. Im wyższy jest wskaźnik CST, tym wyższy jest również poziom ryzyka. Ryzyko obniża się zatem, gdy wyliczane wartości CST spadają.

Porównanie wyliczonych wartości CST z tzw. krajowymi wartościami referencyjnymi (NRV) pokazuje poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego w danym kraju. Wartości referencyjne dla poszczególnych krajów są określone w decyzji 2012/226/UE i zostały obliczone na podstawie danych statystycznych za lata 2004–2009. Procedury wyliczania NRV i oceny spełnienia CST określa decyzja 2009/460/WE.

Tab. 7. Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2025 r.

kategoria CST		NRV dla Polski	wyliczona wartość wskaźnika	osiągnięty poziom wskaźnika
1. Ryzyko dla pasażerów				
CST 1.1	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pociągokilometrów pociągów pasażerskich	116,1	9,9	8,5%
CST 1.2	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,1	11,8%
2. Ryzyko dla pracowników				
CST 2	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pracowników na miliard pociągokilometrów	17,2	6,9	40,1%
3. Ryzyko dla użytkowników przejazdów				
CST 3.1	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów	277	177,3	64%
4. Ryzyko dla innych osób				
CST 4	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów	11,6	3,6	31%
5. Ryzyko dla osób nieupoważnionych na terenie kolejowym				
CST 5	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210	395	32,6%
6. Ryzyko dla ogółu społeczeństwa				
CST 6.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590	590	37,1%

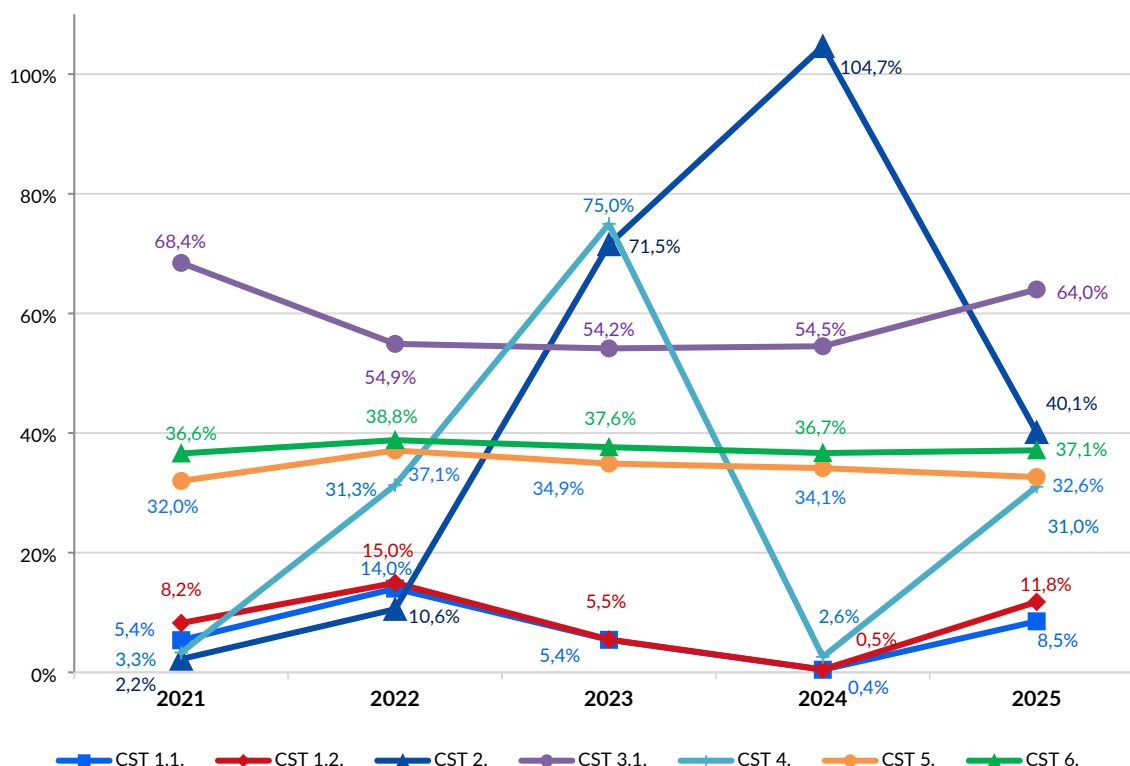
¹⁷ Inne osoby, to np. osoby przebywające na peronie, które zostały uderzone przez otwarte drzwi wagonu lub inny obiekt wystający poza skrajnię.

W 2025 r. osiągnięty poziom wskaźnika ryzyka dla ogółu społeczeństwa wyniósł 37,1%, czyli o 0,4 punktu procentowego więcej niż w 2024 r. Oznacza to, że ogólny poziom bezpieczeństwa pozostaje na zbliżonym poziomie do roku poprzedniego.

W poszczególnych kategoriach ryzyka spadki wskaźnika, czyli wzrost poziomu bezpieczeństwa, nastąpiły w kategoriach pracowników (o 64,6 punktu procentowego – jest to grupa osób, w której w zeszłym roku został przekroczony poziom NRV) i osób nieupoważnionych (spadek o 1,5 punktu procentowego). Wzrosły natomiast wskaźniki dotyczące pasażerów (o 8,1 punktu procentowego), osób innych (o 28,4 punktu procentowego) i użytkowników przejazdów (o 9,5 punktu procentowego).

W kategoriach o niewielkiej liczbie poszkodowanych, takich jak pasażerowie, pracownicy czy osoby inne, odnoszących się odpowiednio do wskaźników CST 1, CST 2 i CST 4, każda osoba to zmiana osiągniętego poziomu wskaźnika o dość duży procent.

Rys. 10. Realizacja wspólnych celów bezpieczeństwa w latach 2021–2025



W żadnej kategorii ryzyka cele dla Polski nie zostały przekroczone. Polska osiągnęła zatem wspólne cele bezpieczeństwa.

4.3. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki

Jedną z kategorii wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) są wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki (ang. precursors of accident), do których należą:

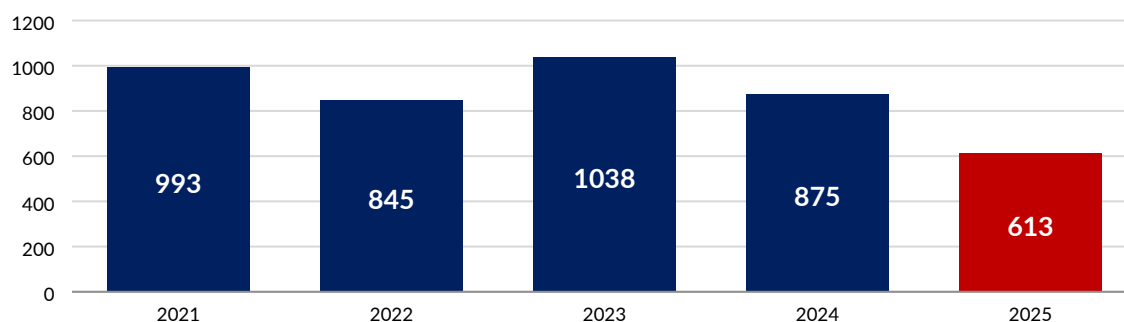
- pęknięcia szyn;
- odkształcenia torów;
- defekty sygnalizacji;

- przypadki minięcia sygnału „Stój” lub innego sygnału ostrzegającego o niebezpieczeństwie (informacje z automatycznych systemów ochrony pociągu, jak i przekazywane ustnie lub pisemnie), w podziale na przypadki z minięciem i bez minięcia punktu niebezpiecznego;
- pęknięcia kół w pojazdach kolejowych;
- pęknięcia osi w pojazdach kolejowych.

W grupie zdarzeń poprzedzających wypadki rejestrowane są zdarzenia charakteryzujące się dużą częstotliwością występowania oraz wysokim prawdopodobieństwem wystąpienia negatywnych konsekwencji w postaci znaczącego wypadku. Są to zarówno zdarzenia, w wyniku których, dzięki właściwemu zadziałaniu procedur, nie wystąpiły negatywne konsekwencje, jak i te skutkujące zdarzeniem. Analiza tych danych pozwala na monitorowanie trendów w obszarach, w których występują potencjalne zagrożenia, oraz podejmowanie działań prewencyjnych, ukierunkowanych na minimalizację możliwości wystąpienia zdarzenia.

Ogólna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w 2025 r. zmalała w stosunku do 2024 r. o 262 przypadki (-29,9%). Spadek liczby zdarzeń poprzedzających wystąpił w kategorii pękniętych szyn i pęknięć osi. Więcej było odkształceń torów, defektów sygnalizacji i pominięć sygnału „Stój”. Ponownie nie odnotowano żadnego pęknięcia koła.

Rys. 11. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2021–2025

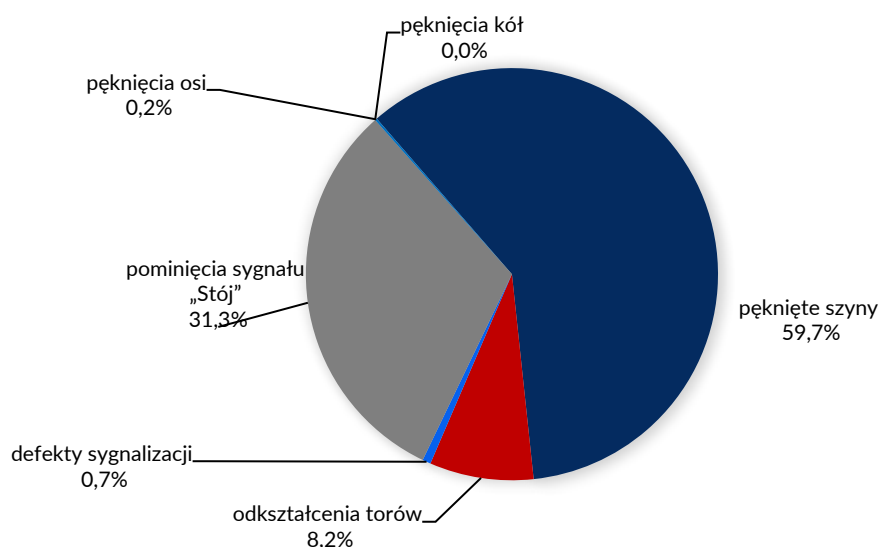


Co roku największą grupę zdarzeń poprzedzających stanowią pęknięcia szyn, które w 2025 r. miały 59,7% udziału we wszystkich zdarzeniach poprzedzających wypadki. Ich liczba spadła w stosunku do 2024 r. o 276 przypadków (43%). Liczba odkształceń torów wzrosła o 4 przypadki (8,7%). Liczba pominięć sygnału „Stój” wzrosła o 9 przypadków (4,9%). Pęknięć kół nie odnotowano, tak samo jak w 2024 r. Pęknięć osi było o 1 mniej. W 2025 r. odnotowano też 2 przypadki defektu sygnalizacji więcej niż w 2024 r. (wzrost o 100%, z 2 do 4 przypadków).

Tab. 8. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2021–2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Zmiana 2024/2025
pęknięte szyny	775	654	830	642	366	-43%
odkształcenia torów	56	35	50	46	50	+8,7%
defekty sygnalizacji	0	0	1	2	4	+100%
pominięcia sygnału „Stój”	156	152	154	183	192	+4,9%
pęknięcia kół	5	3	1	0	0	-
pęknięcia osi	2	1	2	2	1	-50%
SUMA	994	845	1038	875	613	-29,9%

Rys. 12. Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2025 r.



4.4. Wybrane rodzaje zdarzeń

Wybrane rodzaje zdarzeń są szczególnie monitorowane przez Prezesa UTK. Monitorowanie prowadzone jest z uwzględnieniem przepisów prawa krajowego, tj. rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Rozporządzenie obejmuje wszystkie zdarzenia kolejowe, nie tylko znaczące wypadki. Są one klasyfikowane do kategorii literowo-liczbowych na podstawie wagi zdarzenia i stwierdzonych przyczyn. Ponadto zgłaszaniu na podstawie rozporządzenia podlegają zdarzenia zaistniałe nie tylko na liniach kolejowych, lecz

również na sieciach funkcjonalnie oddzielonych od reszty systemu kolei¹⁸ oraz na bocznicach kolejowych, w tym na infrastrukturze prywatnej. Z tego względu dane w tym rozdziale odbiegają od danych przedstawionych w pozostałych częściach raportu.

Ten rozdział zawiera najważniejsze wnioski dotyczące zdarzeń:

- z udziałem osób nieupoważnionych, które wpływają na wskaźnik CST 5, dotyczący ryzyka dla osób nieupoważnionych;
- na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, które związane są ze wskaźnikiem CST 3.1, obejmującym ryzyko dla użytkowników przejazdów;
- w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych, które w największym stopniu wpływają na wielkość wskaźnika CST 2, dotyczącego ryzyka dla pracowników (w tym wykonawców i podwykonawców robót budowlanych);
- skutek pominięcia sygnału „Stój” (tzw. zdarzenia SPAD);
- wynikających ze stanu technicznego taboru kolejowego.

Analiza obejmuje:

- zdarzenia, które na przestrzeni ostatnich lat występują najczęściej;
- zdarzenia, których liczba w ostatnich latach wyraźnie wzrosła;
- zdarzenia, które niosą najpoważniejsze ryzyko dla systemu kolejowego.

Szerszą analizę opisanych w tym rozdziale zdarzeń można znaleźć w „[Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2025](#)”.

4.4.1. Wypadki z udziałem osób (CST 5 – ryzyko dla osób nieupoważnionych)

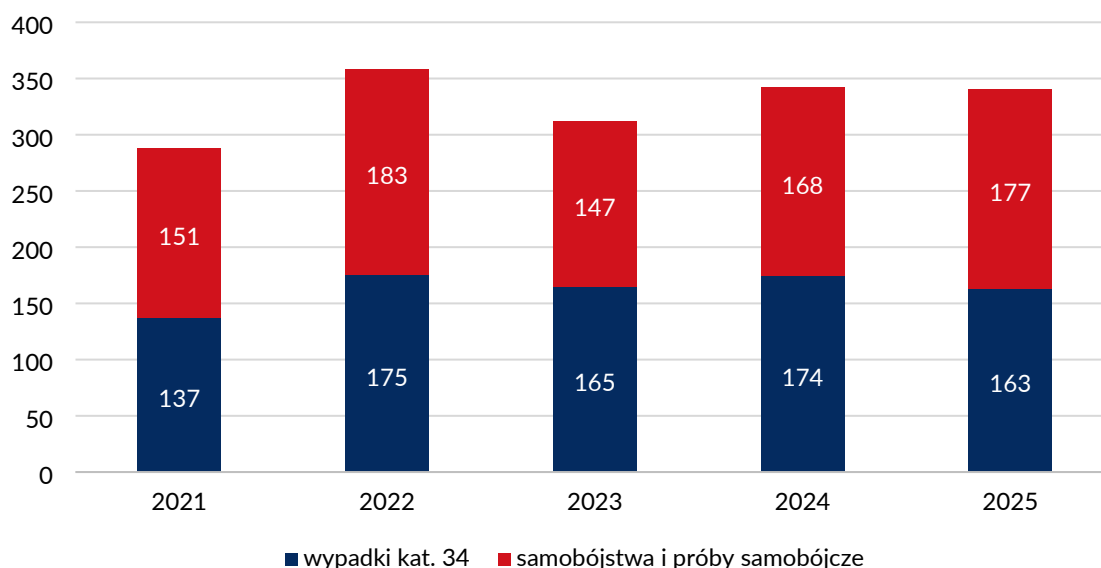
W 2025 r. na sieci kolejowej odnotowano 163 wypadki wskutek najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami i przejściami na stacjach i szlakach (kat. 34 według rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów). W porównaniu do 2024 r. liczba wypadków w tej grupie spadła o 11 (-6,3%), a ich udział w ogólnej liczbie wypadków spadł z 35,4% do 33,7%.

Wzrosła liczba samobójstw – ze 154 w 2024 r. do 156 w 2025 r. (wzrost o 1,3%), a także liczba prób samobójczych w 2025 r. z 14 do 21 (wzrost o 50%). Łączna liczba samobójstw i prób samobójczych wzrosła w stosunku do 2024 r. o 5,3% (9 przypadków).

Z uwagi na możliwość późniejszego przekwalifikowania na samobójstwa części zdarzeń z udziałem osób przechodzących przez tory w miejscach niedozwolonych, przypadki te analizowane są łącznie, aby zobrazować rzeczywistą skalę problemu. W 2025 r. było łącznie 340 zdarzeń, o 0,6% mniej niż w 2024 r. (spadek o 2 przypadki). W 2025 r. liczba tych zdarzeń ponownie przekroczyła 300, podobnie jak w latach 2022–2024.

¹⁸ W rozdziale uwzględnione są dane od dwóch takich podmiotów: Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej sp. z o.o. Pomorska Kolej Metropolitalna sp. z o.o. 19 września 2025 r. uzyskała autoryzację bezpieczeństwa.

Rys. 13. Liczba wypadków kat. 34 oraz samobójstw i prób samobójczych w latach 2021–2025 na sieci kolejowej



Udział samobójstw i prób samobójczych wzrósł z 49,1% w 2024 r. do 52,1% w 2025 r.

Do wypadków związanych z przekraczaniem torów w miejscach niedozwolonych najczęściej dochodzi w godzinach popołudniowych i wieczornych – między godz. 18 a 23. W latach 2021–2025 w tych godzinach, które stanowią jedną czwartą doby, doszło do 39,4% takich wypadków. Na pozostałe 18 godzin doby przypadło 60,6% zdarzeń.

W ujęciu miesięcznym w 2025 r. najwięcej wypadków podczas przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych odnotowano we wrześniu (20 wypadków, 12,3%), lipcu (18 wypadków, 11%) i październiku (17 wypadków, 10,4%). Kolejnymi miesiącami z najwyższą liczbą przypadków były listopad (16 zdarzeń, 9,8%) oraz marzec (14 zdarzeń, 8,6%). Najmniej tych wypadków, tak samo jak w 2024 r., odnotowano w lutym i kwietniu (po 10 przypadków, 6,1%).

Dane z ostatnich 5 lat pokazują, że najwięcej wypadków z udziałem osób podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach było od września do grudnia.

Wśród możliwych sposobów ograniczenia powstawania „dzikich przejść”, a co za tym idzie zapobiegania wypadkom kat. 34, są:

- wygradzenie linii kolejowej, co fizycznie uniemożliwia lub utrudnia wchodzenie na teren kolejowy;
- odpowiednie planowanie inwestycji, np. unikanie jednostronnych dojazdów do peronów, stosowanie przejść podziemnych lub nadziemnych zamiast w poziomie szyn oraz unikanie tworzenia długich odcinków linii kolejowych bez zapewnienia bezpiecznego przejścia na drugą stronę torów;
- odpowiednie gospodarowanie przestrzenią przez lokalne władze poprzez lokalizowanie zabudowy w miejscach dobrze skomunikowanych, z dostępem do istniejących przejść lub przejazdów, a w przypadku zabudowy oddalonej od

przejścia lub przejazdu, zobowiązanie inwestorów do udziału w kosztach budowy bezpiecznego przejścia przez tory;

- podejmowanie działań związanych z edukacją społeczeństwa na temat zagrożeń związanych z przechodzeniem przez tory w miejscach niedozwolonych. Przykładem jest prowadzona przez Prezesa UTK „Kampania Kolejowe ABC II” i „Kampania Kolejowe ABC III”. Więcej można o nich przeczytać w [rozdziale 3.2.4.](#);
- działania Straży Ochrony Kolei w zakresie egzekwowania przepisów poprzez monitorowanie „dzikich przejść” i wystawianie mandatów za przechodzenie w miejscach niedozwolonych.

Według danych Komendy Głównej SOK¹⁹ w 2025 r., w ramach akcji „Dzikie Przejścia”, funkcjonariusze przeprowadzili działania na 57 385 nielegalnych przejściach przez tory, gdzie nałożyli 4 726 mandatów karnych.

4.4.2. Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach (CST 3.1 – ryzyko dla użytkowników przejazdów)

W 2025 r. odnotowano wzrost liczby wypadków na PKD i przejściach zlokalizowanych na infrastrukturze ogólnodostępnej zarządzanej przez 12 autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz liniach wydzielonych zarządzanych przez Warszawską Kolej Dojazdową sp. z o.o. (WKD), na których wykonywane są pasażerskie przewozy aglomeracyjne.

W 2025 r. doszło do 186 wypadków. Jeden z nich zakwalifikowano jako poważny. W porównaniu do 2024 r. liczba wypadków wzrosła o 15 (8,8%). Zginęło w nich o 7 osób więcej niż w 2024 r. i 2 osoby więcej zostały ciężko ranne.

Czynnikami wpływającymi na ryzyko zdarzeń jest liczba przejazdów i przejść oraz rodzaj ich zabezpieczenia. W 2025 r. liczba PKD na czynnych liniach krajowej sieci kolejowej zarządzanej przez 12 autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz WKD zmniejszyła się o 110 i według stanu na 31 grudnia 2025 r. wynosiła 11 908.

Oprócz samej liczby PKD i przejść istotnym czynnikiem wpływającym na poziom bezpieczeństwa jest sposób ich zabezpieczenia. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce wyodrębnia się kategorie przejazdów i przejść:

- **kategoria A** – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany:
 - przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego, którzy mają wymagane kwalifikacje;
 - przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki, które zamykają całą szerokość jezdni, oraz sygnalizatory drogowe;
- **kategoria B** – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizatory drogowe i rogatki, które zamykają ruch drogowy w kierunku:

¹⁹ Informacja ze strony internetowej Straży Ochrony Kolei <https://kgsok.pl/dzikie-przejscia/>.

- wjazdu na przejazd albo
- wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu;
- **kategoria C** – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizatory drogowe;
- **kategoria D** – przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu;
- **kategoria E** – przejścia wyposażone w:
 - półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe albo
 - kołowrotki, barierki lub labirynty;
- **kategoria F** – przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, wyposażone w roгатki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników lub zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla kategorii A albo B. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia kategorii F są użytkowane na podstawie umowy zawartej między zarządcą kolei a użytkownikiem przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, która określa w szczególności sposoby ich zabezpieczenia i użytkowania.

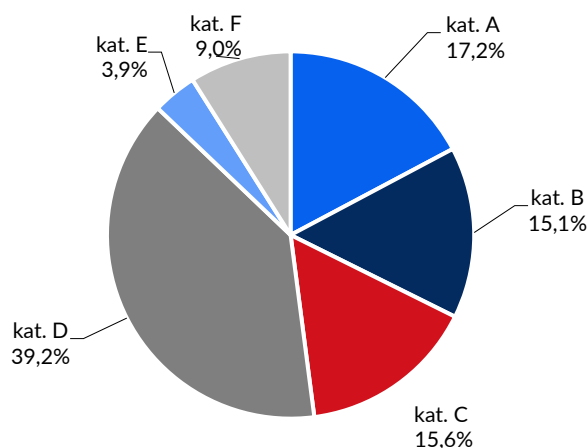
Zasady oznakowania i zabezpieczenia dotyczą użytkowników dróg i pieszych. Przypisanie przejazdów do poszczególnych kategorii następuje w zależności od sposobu kierowania ruchem na drodze oraz iloczynu ruchu i kategorii drogi.

Rozporządzenie dopuszcza stosowanie przejazdów i przejść na liniach kolejowych o maksymalnej prędkości pociągów do 160 km/h. Powyżej tej prędkości należy stosować wyłącznie skrzyżowania dwupoziomowe – wiadukty lub tunele.

Dodatkowo, w formie tarcz ostrzegawczych przejazdowych, stosowane są sygnalizatory dla kierujących pojazdami kolejowymi. Tarcze ostrzegawcze (tzw. TOP) przekazują informacje o stanie urządzeń zabezpieczających PKD, zaś w przypadku wykrycia nieprawidłowo działających urządzeń na przejeździe (np. wyłamanej roгатki) sygnał na tarczy nakazuje maszyniście ograniczenie prędkości jazdy pociągu.

W 2025 r., podobnie jak w latach wcześniejszych, w Polsce najliczniejszą grupę stanowiły przejazdy kategorii D, a więc wyposażone jedynie w krzyż św. Andrzeja lub krzyż św. Andrzeja i znak B-20 „STOP”. Przejazdów tej kategorii było 4 667, co stanowiło 39,2% ogólnej liczby przejazdów i przejść. Drugą co do liczebności grupą były przejazdy kategorii A – 2 052 sztuki, z udziałem 17,2%, a trzecią przejazdy kategorii C – 1 857 (15,6%). Liczba przejazdów kategorii B wynosiła 1 799 (15,1%), natomiast przejazdów kategorii F było 1 068 (9%). Przejścia dla pieszych kategorii E (465) stanowiły 3,9% ogółu przejazdów i przejść na czynnych liniach.

Rys. 14. Udział procentowy przejazdów i przejść poszczególnych kategorii na czynnych liniach kolejowych w 2025 r.



Rok 2025 był kolejnym, w którym największy spadek liczbowy odnotowano w przypadku przejazdów kategorii D. W porównaniu do 2024 r. przejazdów tej kategorii było mniej o 191 (-3,9%). Łącznie od 2021 r. liczba przejazdów kategorii D spadła o 794, a ich udział w ogólnej liczbie przejazdów zmalał z 44,9% do 39,2%.

W 2025 r. spadła także o 43 (-2,1%) liczba przejazdów kategorii A. Wzrosty odnotowano w przypadku pozostałych kategorii, tj. B – o 88 sztuk (+5,1%), C – o 11 sztuk (+0,6%), E – o 3 (+0,6%) i F – o 22 sztuki (+2,1%).

Widać również, że w latach 2021–2025 udział przejazdów kategorii D oraz kategorii A systematycznie maleje, natomiast kategorii B, C i F rośnie.

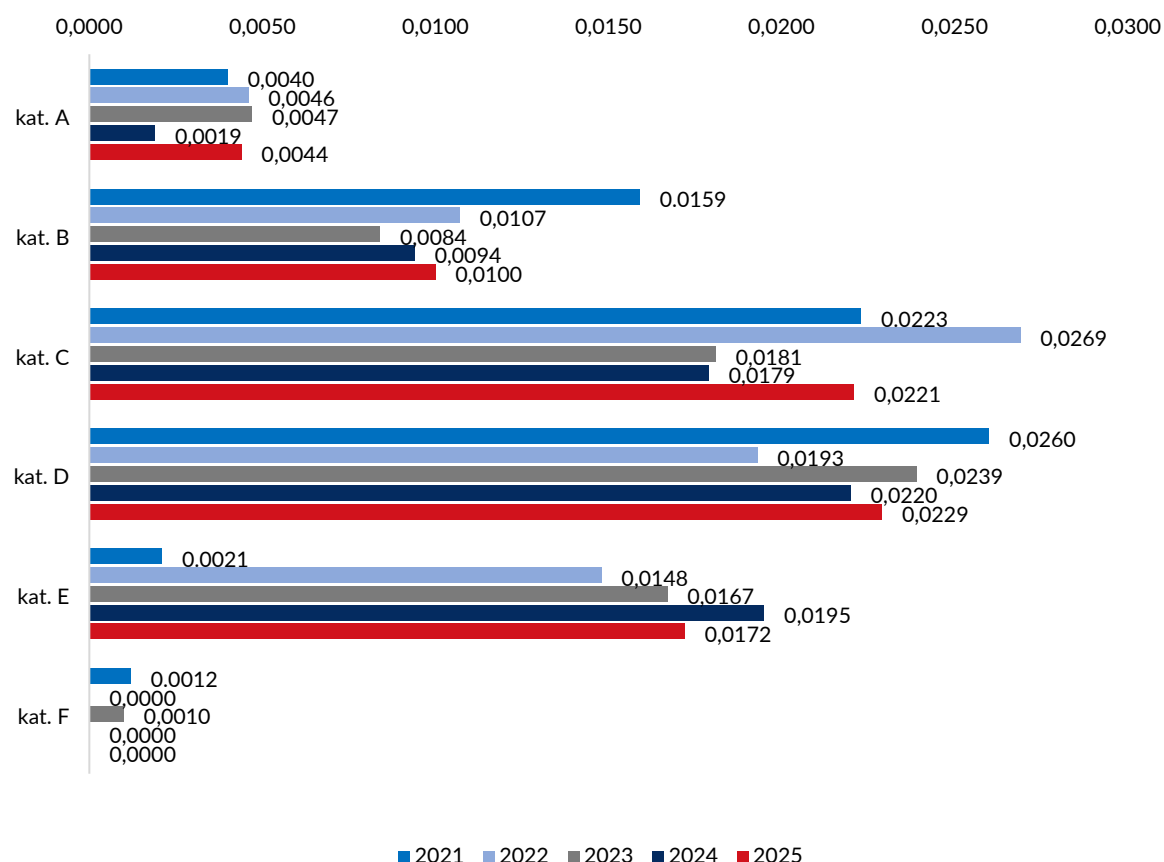
Podobnie jak w latach poprzednich, w 2025 r. do największej liczby wypadków (107) doszło na przejazdach kategorii D. Była to liczba taka sama jak w roku 2024. Wzrosty odnotowano na przejazdach kategorii A (więcej o 5 wypadków), kategorii B (2 wypadki więcej), kategorii C (więcej o 8 wypadków), dojeżdżaniach do peronów (więcej o 1 wypadek).

Spadek odnotowano jedynie na przejściach kategorii E (1 wypadek mniej).

Na przejazdach kategorii F nie odnotowano żadnego wypadku, tak samo jak w roku 2024.

Dla pełniejszego zobrazowania bezpieczeństwa na przejazdach i przejściach poszczególnych kategorii wyliczony został miernik wypadkowości stanowiący stosunek liczby wypadków do liczby przejazdów danej kategorii. Tak obliczony wskaźnik pozwala stwierdzić, na których przejazdach statystycznie najczęściej dochodzi do wypadków.

Rys. 15. Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach według kategorii w latach 2021–2025



W roku 2025, tak jak w 2024 r., najbardziej niebezpieczne okazały się przejazdy kategorii D. Przejazdy kategorii D nie są wyposażone w samoczynną sygnalizację przejazdową ani żadne zabezpieczenia. Są jedynie oznakowane krzyżem św. Andrzeja oraz w niektórych przypadkach znakiem B-20 „STOP” i znakiem poziomym P-12 „linia bezwzględne zatrzymania – stop”. Występowanie zdarzeń na przejazdach tej kategorii związane jest najczęściej ze zignorowaniem przez kierowcę nakazu bezwzględnego zatrzymania. W 2025 r. wszystkie odnotowane wypadki na przejazdach kategorii D wystąpiły z przyczyn zależnych od użytkowników drogi – kierowcy nie zastosowali się do obowiązujących przepisów i zignorowali konieczność zatrzymania się przed przejazdem i zachowania ostrożności.

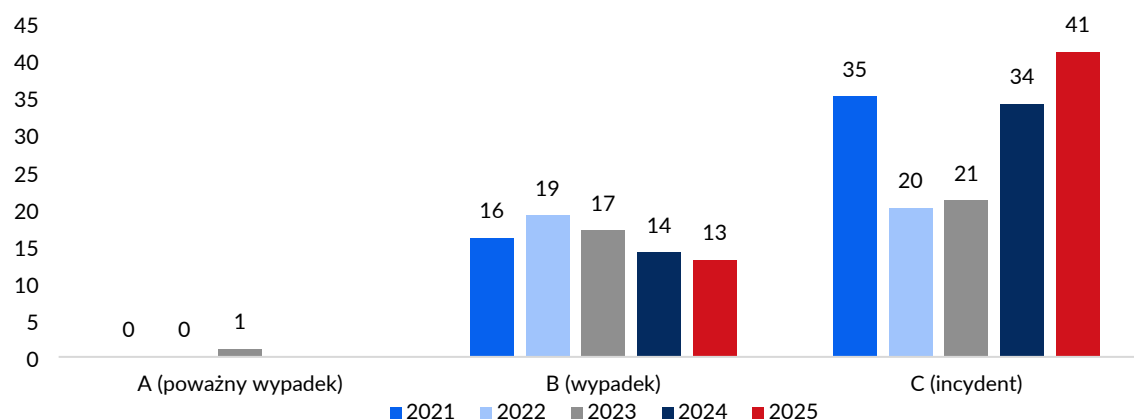
Jednym z celów realizowanym w ramach przyjętej Strategii 2023–2027 jest poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. O działaniach w tym obszarze można przeczytać w [rozdziale 3.2.1.](#)

4.4.3. Zdarzenia w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych (CST 2 – ryzyko dla pracowników)

W 2025 r. na liniach kolejowych doszło do 54 zdarzeń związanych z pracami torowymi. Jest to o 12,5% (+6 zdarzeń) więcej w porównaniu do 2024 r. Jednocześnie jest to największa liczba tego typu zdarzeń w okresie 2021–2025.

W 2025 r. liczba wypadków zmniejszyła się o 1 (-7,1%) w porównaniu do 2024 r., natomiast liczba incydentów wzrosła o 7 (+20,6%).

Rys. 16. Liczba zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2021–2025 w podziale na poważne wypadki, wypadki i incydenty



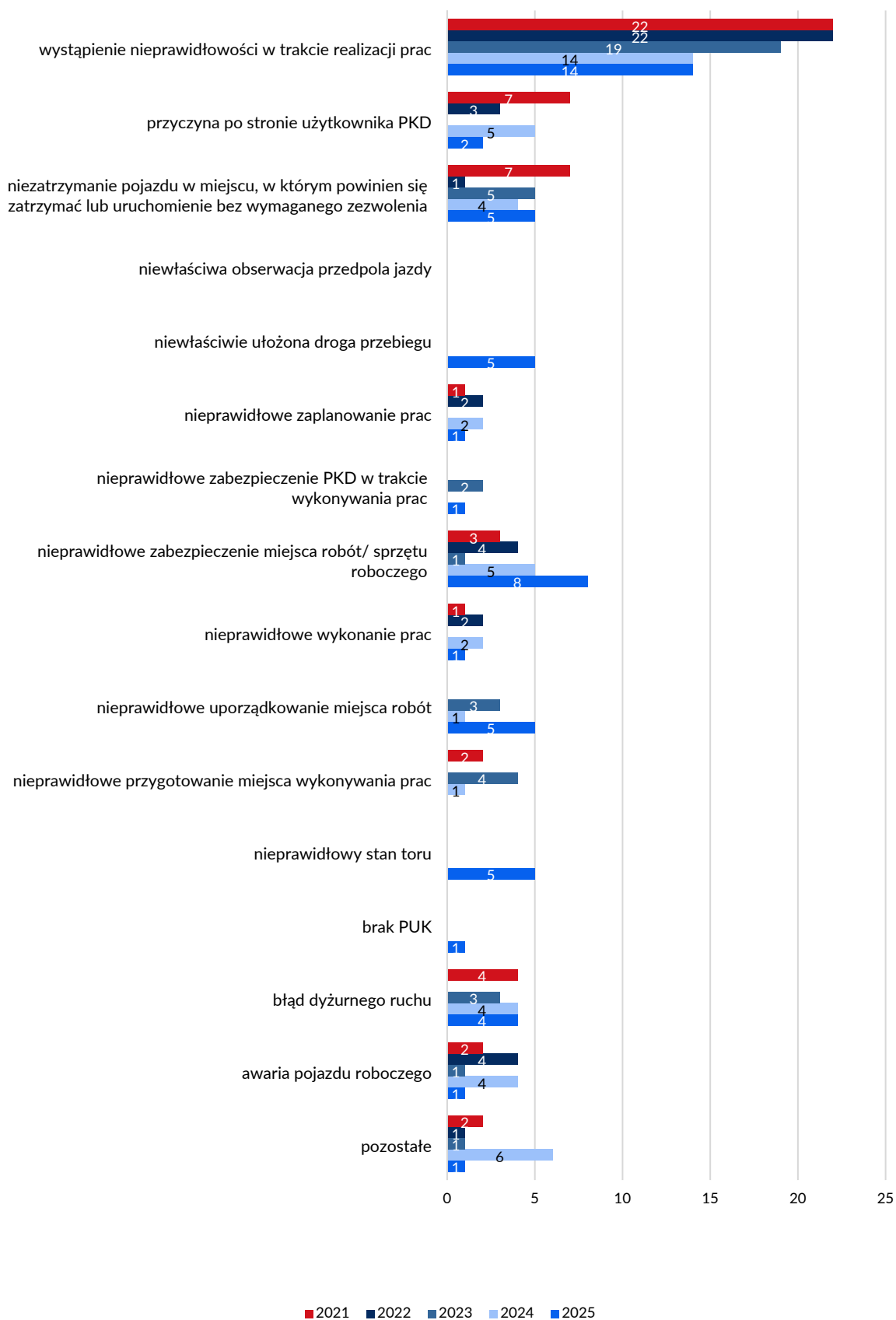
Przebieg i przyczyny zdarzeń przy pracach torowych są zróżnicowane, dlatego komisje kolejowe kwalifikują je do różnych kategorii. W latach 2021–2025 najczęściej były to:

- wypadki kategorii B09 – „Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego, najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli” oraz;
- incydenty C51 – „Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego”.

W latach 2021–2025 kategorie zdarzeń B09 i C51 stanowiły łącznie 34,6% zdarzeń związanych z pracami torowymi (odpowiednio 27 i 53 zdarzenia).

Dane za lata 2021–2025 wskazują, że najwięcej zdarzeń wystąpiło w związku z nieprawidłowościami w trakcie realizacji prac torowych (91 zdarzeń, co stanowiło 39,4% wszystkich zdarzeń przy pracach torowych). Liczba zdarzeń spowodowanych tą przyczyną w ostatnich latach systematycznie maleje (porównując 22 zdarzenia w 2021 r. i 14 zdarzeń w 2025 r., spadek wyniósł 33,4%).

Rys. 17. Przyczyny zdarzeń związanych w wykonywaniem prac inwestycyjnych w latach 2021–2025



Zauważalny udział mają również:

- zdarzenia związane z niezatrzymaniem pojazdu w miejscu, w którym powinien się zatrzymać lub uruchomienie pojazdu bez zezwolenia (22 zdarzenia, 9,5% wśród wszystkich zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2021–2025);
- zdarzenia związane z nieprawidłowym zabezpieczeniem miejsca robót/sprzętu roboczego (21 zdarzeń, 9,1% wśród wszystkich zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2021–2025).

Przyczyna „wystąpienie nieprawidłowości w trakcie realizacji prac” ujmowana jest jako kategoria ogólna, która obejmuje różne rodzaje uchybień występujących podczas prowadzenia robót. Na potrzeby analizy została ona uszczegółowiona na podstawie opisów zdarzeń zawartych w PUK.

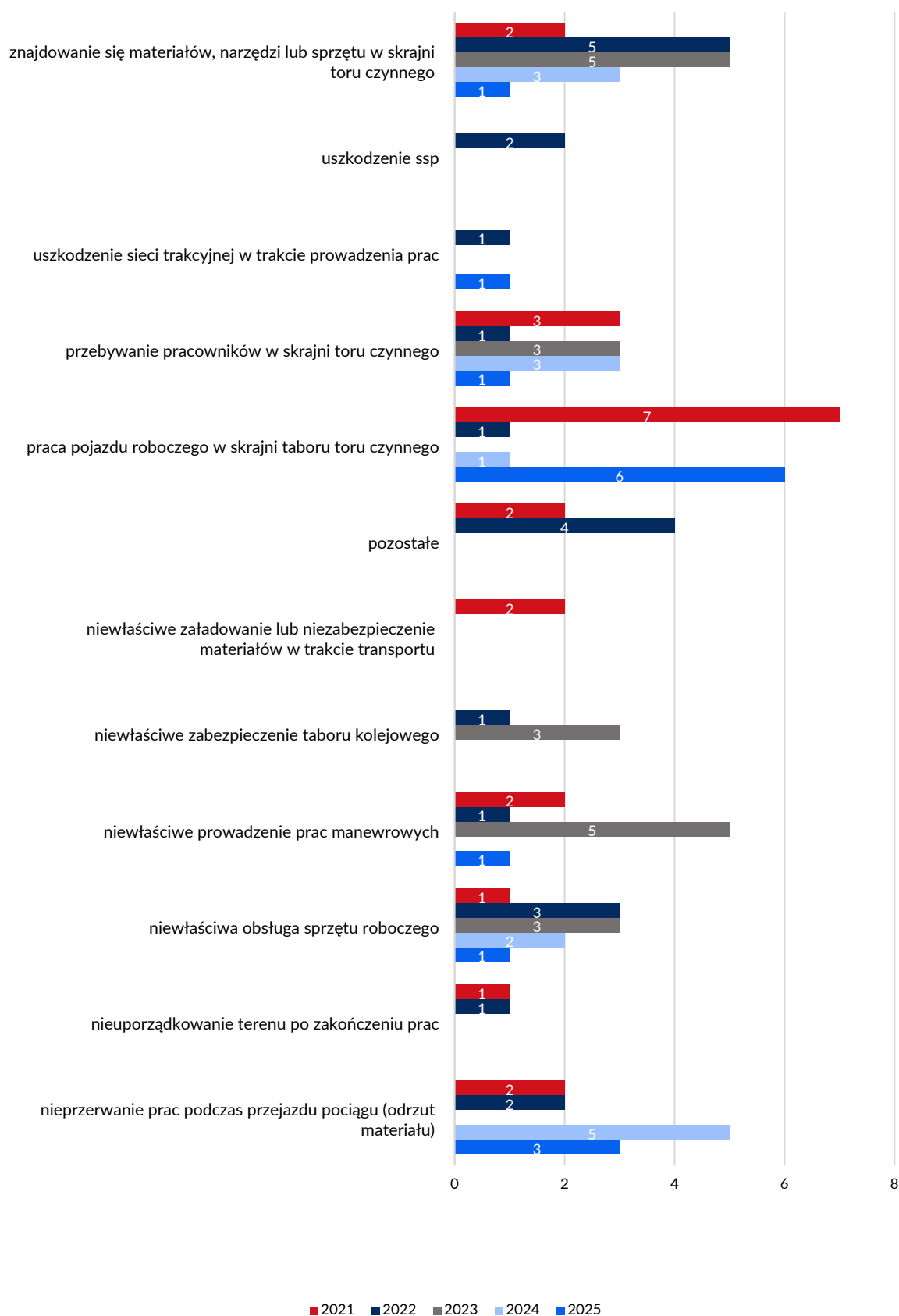
Kategoria ta objęła 91 zdarzeń, najwięcej w latach 2021– 2025. Analiza wykazała, że najczęstszym ich powodem były materiały, narzędzia lub sprzęt znajdujące się w skrajni toru czynnego – 16 przypadków (udział 17,6% w tej grupie) oraz praca pojazdu roboczego w skrajni toru czynnego – 15 przypadków (16,5%).

W 2025 r. wystąpiło również jedno zdarzenie związane z pracami torowymi ze skutkiem śmiertelnym – pociąg towarowy uderzył w wysięgnik dźwigu znajdujący się w skrajni toru, na skutek czego przenoszony przez dźwig element rozjazdu uderzył jednego z pracowników.

To trzeci z kolei rok, kiedy występują zdarzenia przy pracach torowych ze skutkiem śmiertelnym dla pracownika – łącznie w okresie 2023–2025 wystąpiły 4 takie zdarzenia, w których zginęło 5 pracowników, w tym 2 w poważnym wypadku (kat. A).

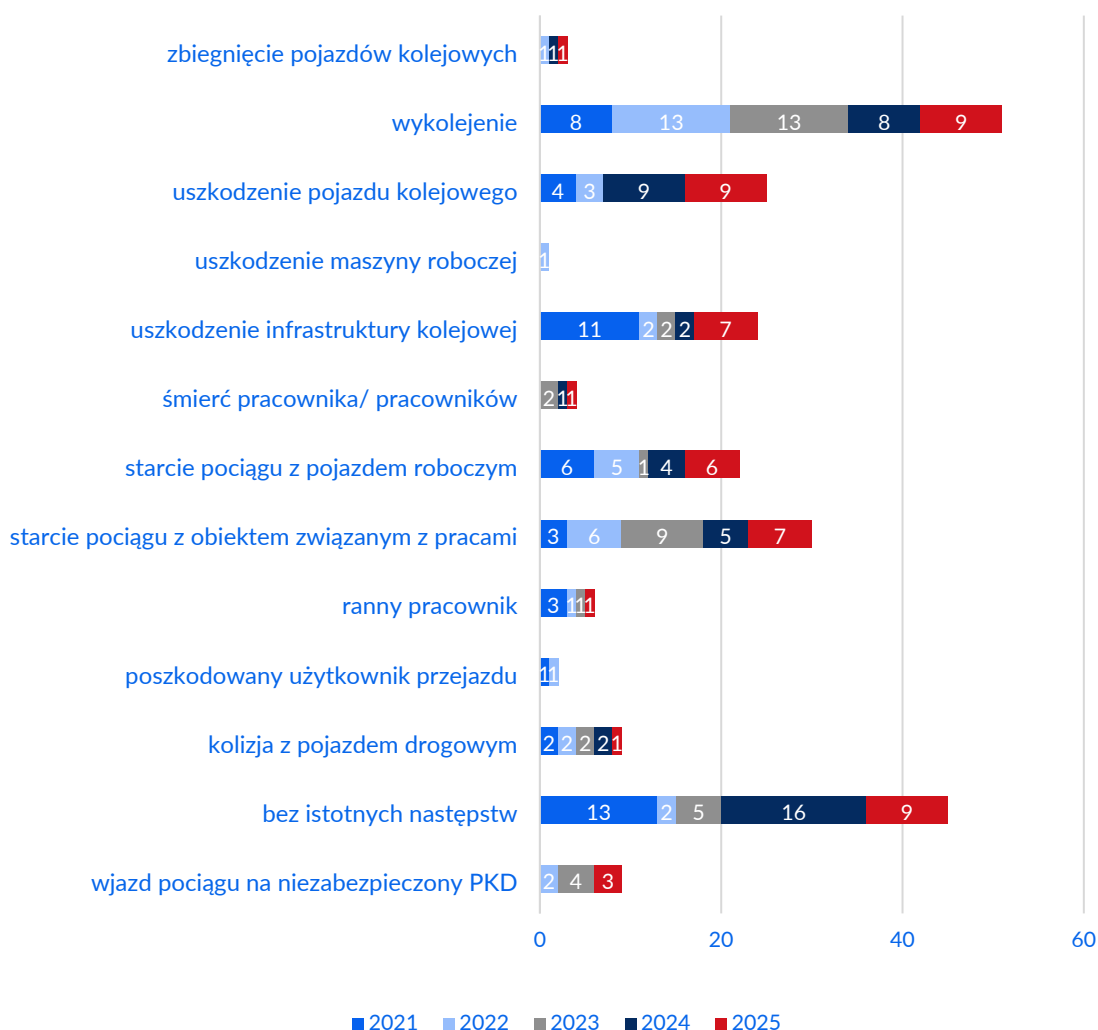
W 2025 r. odnotowano 1 zdarzenie, w którym ranny został pracownik – kierownik pociągu. Podczas obserwacji odjazdu z peronu przez kierownika pociągu nastąpiło uderzenie uchylonych drzwi pojazdu o pozostawione w pasie bezpieczeństwa narzędzia budowlane.

Rys. 18. Uszczegółowienie najczęstszych przyczyn zdarzeń zaistniałych w wyniku „wystąpienia nieprawidłowości w trakcie realizacji prac” w latach 2021–2025



Najczęściej odnotowywanym konkretnym skutkiem wypadków podczas prac torowych było wykolejenie pojazdu. W latach 2021–2025 wystąpiło łącznie 51 takich zdarzeń, co stanowiło 22,1% ogółu. Kolejną grupę stanowiły zdarzenia skutkujące starciem pociągu z obiektem związanym z prowadzonymi pracami – odnotowano 30 takich przypadków (13%). Uszkodzenie pojazdu kolejowego było skutkiem 25 zdarzeń (10,8%), natomiast uszkodzenie infrastruktury kolejowej wystąpiło w 24 przypadkach (10,4%). 22 zdarzenia zakończyły się starciem pociągu z pojazdem roboczym. Udział każdej z pozostałych kategorii skutków nie przekroczył 4%. Ponadto w 45 przypadkach (19,5%) zdarzenia nie spowodowały istotnych następstw.

Rys. 19. Podział zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2021–2025 z uwagi na skutki



4.4.4. Pominięcia sygnału „Stój”

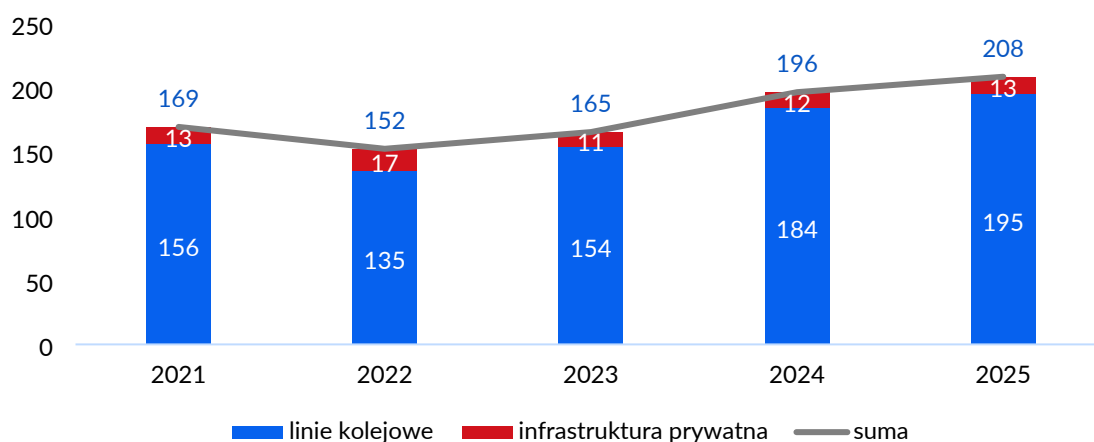
Zdarzenia polegające na niezatrzymaniu pojazdu kolejowego w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, bądź uruchomieniu pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia, określane są jako zdarzenia SPAD (ang. Signal passed at danger). Według klasyfikacji z rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów do zdarzeń tych zaliczane są:

- wypadki 04 „Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia”;
- incydenty kategorii C44 „Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia”.

Oprócz tych kategorii zdarzeń wyróżnia się również sytuacje potencjalnie niebezpieczne kategorii D79²⁰, które nie wynikają z rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów i są zdefiniowane w instrukcji wewnętrznej PKP PLK „Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8”.

W 2025 r. w sumie na liniach kolejowych²¹ miało miejsce 195 wypadków i incydentów kat. B04 i C44, o 11 więcej niż w 2024 r. (+6%). Aby lepiej poznać charakter i okoliczności zdarzeń typu SPAD, dla zwiększenia badanej próbki wzięto pod uwagę zdarzenia zaistniałe na liniach zarządzanych przez autoryzowanych zarządców infrastruktury z lat 2021–2025, a także uwzględniono dodatkowo zdarzenia zaistniałe również poza siecią kolejową objętą dyrektywami UE (np. na infrastrukturze prywatnej czy tzw. sieciach wydzielonych). Na infrastrukturze ogólnodostępnej, prywatnej oraz w sieciach wydzielonych było 208 wypadków i incydentów kat. B04 i C44 (12 więcej niż w 2024 r., +6,1%).

Rys. 20. Liczba zdarzeń SPAD na liniach kolejowych i infrastrukturze prywatnej w latach 2021–2025



Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2026 r.²² zmieniło brzmienie kwalifikacji przyczyny bezpośredniej poważnego wypadku i wypadku kategorii 04 oraz incydentu kategorii C44. Obecnie rozporządzenie rozróżnia dla tych kategorii:

²⁰ D79 „Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego na stacji lub przystanku osobowym, na którym miał wyznaczony postój dla wsiadania i wysiadania pasażerów, w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo przejechanie poza miejsce oznaczone wskaźnikiem”.

²¹ W tym na sieciach wydzielonych. Na sieci kolejowej autoryzowanych zarządców infrastruktury wystąpiły 192 zdarzenia.

²² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2026 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2026 r. poz. 74).

- minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny;
- minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny.

Analiza zdarzeń SPAD w tym rozdziale uwzględnia stan prawny obowiązujący na koniec 2025 r., czyli bez zmian wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2026 r.

Do zdarzeń SPAD kwalifikowane są zdarzenia zaistniałe z różnych przyczyn związanych m.in. z charakterem sygnału, przed którym nie zatrzymał się pociąg. Najczęściej dochodzi do pominięcia wskaźnika W4²³. Rok 2025 jest ostatnim, kiedy zdarzenia tego typu były kwalifikowane do kategorii C44. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2026 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, zdarzenia polegające na minięciu wskaźnika W4 nie będą kwalifikowane do kategorii C44, a do sytuacji potencjalnie niebezpiecznych D79.

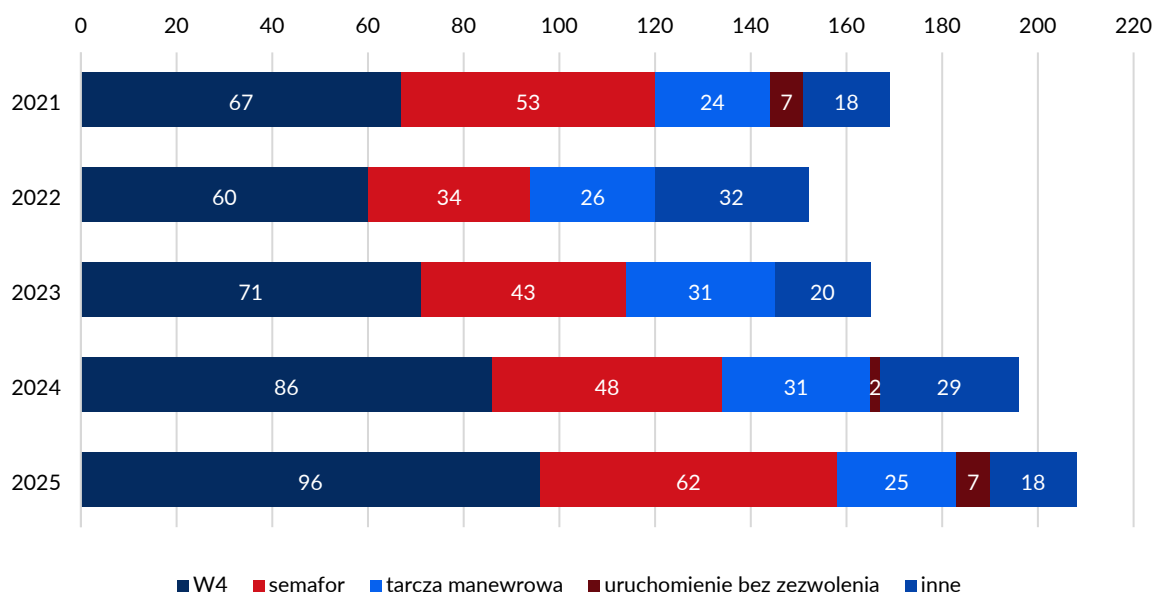
W tej grupie w 2025 r. odnotowano 96 zdarzeń (46,2% zdarzeń SPAD). Jest to o 10 zdarzeń więcej niż w 2024 r. (+11,6%). W latach 2021–2025 było 380 pominięć W4 (42,7% wszystkich SPAD).

Drugą grupę pod względem liczebności stanowią przejechania obok semafora wskazującego sygnał „Stój”. W 2025 r. zdarzeń tych było 62, tj. więcej o 14 w porównaniu do poprzedniego roku (+29,2%), a ich udział w 2025 r. wyniósł 29,8%. Udział zdarzeń tego typu we wszystkich zdarzeniach SPAD jest zmienny i wahał się od 22,4% w 2022 r. do 31,4% w 2021 r.

W 2025 r. udział minięć tarczy manewrowej wyniósł 12% (25 zdarzeń). W porównaniu do 2024 r. (31 zdarzeń) oznacza to zmniejszenie liczby o 6 (-19,4%). Udział zdarzeń tego typu we wszystkich zdarzeniach SPAD wahał się od 14,2% w 2021 r. do 18,8% w 2023 r.

²³ wskaźnik W 4 „Wskaźnik zatrzymania” oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu.

Rys. 21. Podział zdarzeń SPAD ze względu na rodzaj pominiętego sygnału w latach 2021–2025



Istotnym elementem monitorowania zdarzeń jest analiza przyczyn ich wystąpienia. Najczęściej występującą przyczyną zdarzeń SPAD jest niedostateczna obserwacja przedpola jazdy – w 2025 r. było to 90 zdarzeń SPAD (43,7%). W latach 2021–2025 przyczynę tę wskazano w 44,6% wszystkich zdarzeń SPAD (397). Komisje kolejowe przeważnie nie wskazują, co spowodowało niedostateczną obserwację przedpola jazdy. Niekiedy jednak udaje się wskazać czynnik, który doprowadził do dekoncentracji maszynisty. Najczęściej jest to zmęczenie lub złe samopoczucie psychofizyczne.

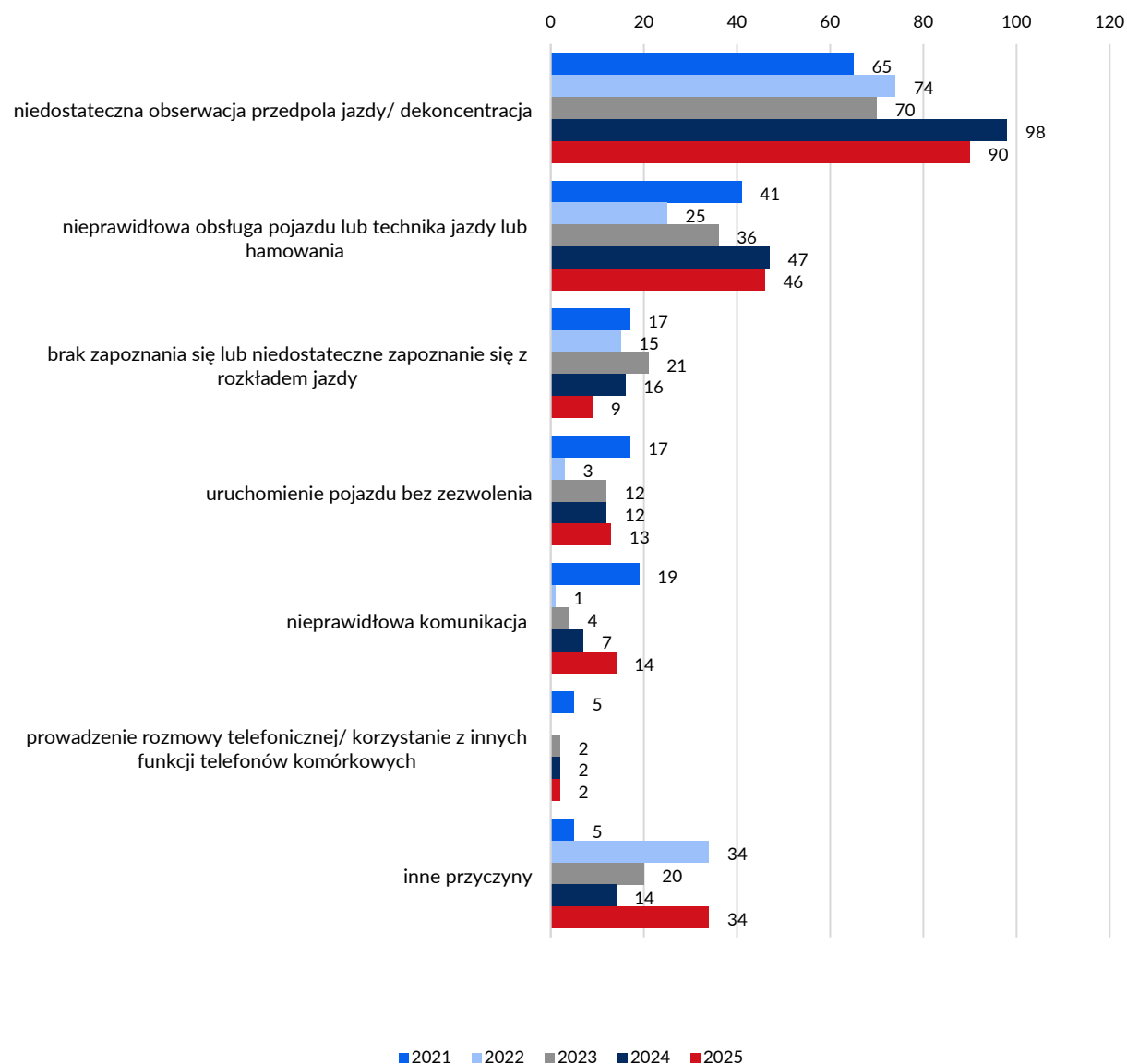
Drugą najczęściej wskazywaną przez komisje kolejowe przyczyną zdarzeń SPAD jest nieprawidłowa obsługa pojazdu lub technika jazdy. W 2025 r. doszło do 46 zdarzeń z tego powodu (22,1% zdarzeń SPAD). W latach 2021–2025 przyczynę tę wskazano jako powód 195 zdarzeń (21,9%). Najczęściej jest ona związana z niedostosowaniem techniki jazdy (w tym zbyt późnym wdrożeniem hamowania) czy prędkości do sytuacji ruchowej lub warunków atmosferycznych, jak np. deszcz, liście na torach czy oblodzenie, które przyczyniają się do wydłużenia drogi hamowania. Analiza zdarzeń SPAD, które nastąpiły w wyniku nieprawidłowej obsługi pojazdu lub techniki jazdy, wskazuje, że najwięcej zdarzeń miało miejsce w październiku i listopadzie (w 2025 r. 46 zdarzeń; 26,6%).

Trzecią z przyczyn zdarzeń SPAD w 2025 r. była „nieprawidłowa komunikacja”, która dotyczy nieprawidłowego przekazywania komunikatów oraz weryfikowania ich treści przez członków drużyn trakcyjnych, braku precyzyjnego omówienia pracy manewrowej czy nieprawidłowej komunikacji między maszynistami a dyżurnymi ruchu. Nieprawidłowa komunikacja przyczyniła się do wystąpienia 14 zdarzeń w 2025 r. (6,7%). W latach 2021–2025 przyczynę tę wskazano 45 razy (5,1% zdarzeń SPAD).

W protokołach ustaleń końcowych w opisie okoliczności zaistnienia zdarzenia wskazywane jest niekiedy korzystanie z telefonów komórkowych przez maszynistów w czasie wystąpienia zdarzenia. Rzeczywisty udział tej okoliczności w występowaniu zdarzeń SPAD może być większy, jednak wymaga udowodnienia poprzez zeznania świadków bądź analizę zapisu

z monitoringu zamontowanego w kabinie maszynisty. Monitoring w kabinie maszynisty nadal nie jest rozwiązaniem powszechnie stosowanym.

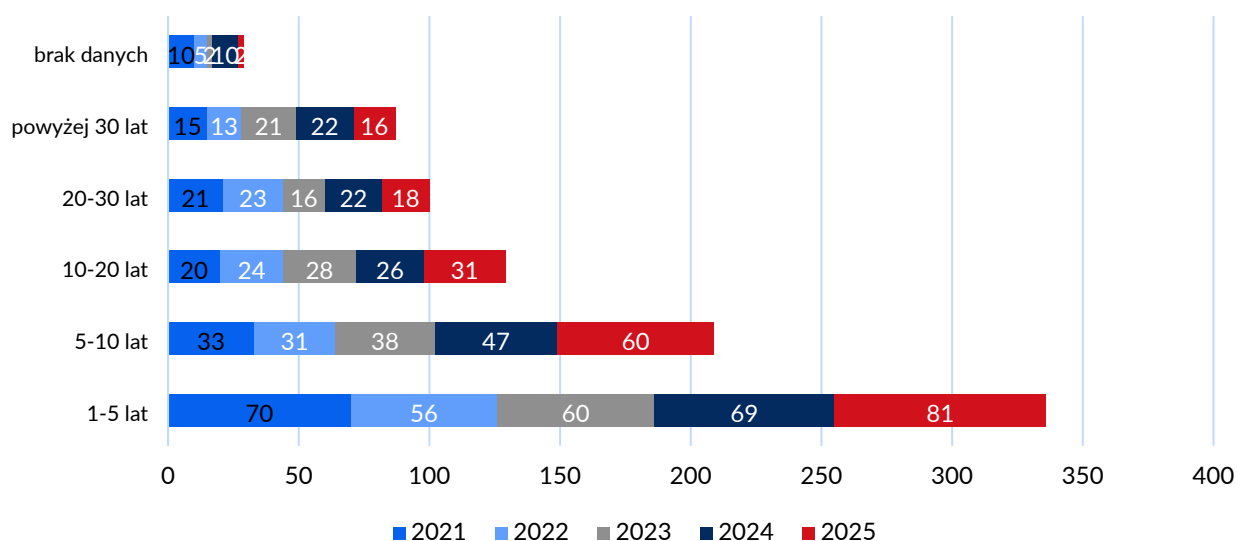
Rys. 22. Szczegółowe przyczyny wystąpienia zdarzeń SPAD w latach 2021–2025



Czynnikiem, który ma wpływ na występowanie zdarzeń SPAD jest również krótki staż pracy na stanowisku maszynisty. W latach 2021–2025 w największej liczbie zdarzeń SPAD brali udział maszyniści ze stażem pracy do 5 lat. W sumie uczestniczyli oni w 336 zdarzeniach tego rodzaju, co stanowi udział na poziomie 37,8%. Także duży odsetek stanowią maszyniści z doświadczeniem od 5 do 10 lat (209 maszynistów w analizowanym pięcioletnim okresie, czyli 23,5%).

Dane z 2025 r. także wskazują na najwyższy udział maszynistów ze stażem do 5 lat (81 maszynistów; 38,9%). Maszyniści ze stażem 5–10 lat stanowili w 2025 r. 28,8% (60 osób).

Rys. 23. Staż maszynistów uczestniczących w zdarzeniach SPAD w latach 2021–2025



Przyczyny zdarzeń SPAD są złożone. Do ich wystąpienia najczęściej przyczynia się „czynnik ludzki”, błąd, zmęczenie czy też brak koncentracji pracownika systemu kolejowego. Dlatego ważne jest, aby analizować nawet sytuacje uznawane za niegroźne, np. związane z pominięciem wskaźnika W4. Mogą to być pierwsze symptomy świadczące o głębszym problemie związanym np. z wykształceniem maszynisty czy jego zdolnością do koncentracji.

Dla zapewnienia monitorowania zdarzeń SPAD oraz trybu postępowania po wystąpieniu tego typu sytuacji, od 2022 r. certyfikowani przewoźnicy, których maszyniści uczestniczyli w zdarzeniach kategorii B04, C44 i D79, przekazują do Prezesa UTK kwartalne sprawozdania. Uwzględniają one szereg czynników i okoliczności związanych z każdym zaistniałym zdarzeniem. Jest to jedno z działań, które ma na celu, po analizie zgromadzonego materiału, identyfikację czynników, które mogą wpływać na występowanie zdarzeń kolejowych.

Informacje przekazywane przez poszczególne podmioty pozwalają na wspólne określanie dobrych praktyk oraz doskonalenie już wdrożonych rozwiązań, które pomagają ograniczać liczbę zdarzeń SPAD.

Doskonalenie procesów szkoleniowych pracowników kolei oraz procedur kontroli w tym obszarze jest kluczowe dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, a aktualizacja tych procesów pomaga zapobiegać powstawaniu niebezpiecznych sytuacji na torach. Odpowiednie szkolenie pracowników zatrudnionych lub rozpoczynających pracę w sektorze kolejowym pozwala na poprawne wykonywanie pracy. Ważnym elementem skutecznej strategii poprawy bezpieczeństwa kolei jest także współpraca między instytucjami oraz między przedstawicielami sektora (włączając w to organy nadzoru i podmioty kolejowe). Przykładem takiej kooperacji w dziedzinie nadzoru jest współpraca Prezesa UTK z Państwową Inspekcją Pracy. Wymiana informacji i wspólne analizowanie danych dotyczących m.in. wypadków i incydentów mogą pomóc w identyfikowaniu obszarów, w których występują słabości, oraz opracowywaniu odpowiednich procedur zapobiegawczych. Działa to na korzyść całego sektora kolejowego, zwiększając spójność i skuteczność podejmowanych działań. Przeciwdziałanie występowaniu zdarzeń SPAD jest jednym z priorytetów Prezesa UTK. Przedsięwzięciem, które w perspektywie najbliższych lat powinno przyczynić się do

zmniejszenia liczby zdarzeń związanych z pominięciem sygnału „Stój”, jest uruchomione przez Prezesa UTK w 2023 r. CEMM. To projekt, który zapewnia nowy, niezależny i obiektywny system egzaminów na licencję i pierwsze świadectwo dla kandydatów na maszynistę (szerzej [rozdział 3.2.2](#)).

Zdarzenia SPAD są również często podejmowanym tematem na posiedzeniach Zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce (szerzej [rozdział 6.7](#)). Prezes UTK będzie kontynuował działania monitorujące w odniesieniu do tej kategorii zdarzeń, mając na uwadze ich istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

4.5. Awarie i usterki taboru

Do zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego zaliczane są wypadki i incydenty należące do kategorii ujętych w rozporządzeniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków²⁴ i incydentów: 10, 11, 24, 37, C53, C54, C55 i C68. Kategorie 10 i C53 dotyczą awarii i uszkodzeń pojazdów z napędem, 11 i C54 awarii i uszkodzeń wagonów, 24 i C55 wystąpienia pożaru w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym, a 37 i C68 rozerwania składu pociągu.

W 2025 r. na liniach kolejowych oraz bocznicach kolejowych doszło łącznie do 372 zdarzeń w 7 kategoriach, co oznacza spadek liczby zdarzeń o 18,1% w porównaniu do roku poprzedniego, kiedy odnotowano ich 454. W 2025 r. – podobnie jak rok wcześniej – nie odnotowano żadnego zdarzenia kategorii 37, czyli rozerwania pociągu lub składu manewrowego, powodującego zbiegnięcia wagonów.

Najwięcej zdarzeń klasyfikowanych jest do kategorii C54. Są to zdarzenia związane z usterkami wagonów, ujawnionymi przez urządzenia DSAT i potwierdzonymi w warunkach warsztatowych lub przez personel kolejowy. W 2025 r. miało miejsce 157 takich zdarzeń, co stanowi spadek względem lat 2024 i 2023 (kiedy było odpowiednio 173 i 176 zdarzeń). Znacznie spadła też liczba zdarzeń kategorii C68 (rozerwanie składu pociągu, bez zbiegnięcia wagonów), których w roku poprzednim było najwięcej (186 w 2024 r., 132 w 2025 r., spadek o 29%). W 2025 r. te dwie kategorie incydentów (C54 i C68) łącznie odpowiadały za 77,7% zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego, co stanowi podobny poziom do tego z roku 2024 – 79,1% zdarzeń.

Analiza danych z ostatnich 5 lat wskazuje na wyraźny spadek liczby zdarzeń związanych z taborem wagonowym. Liczba zdarzeń kategorii B11, C54 i C68 systematycznie maleje, przy czym najbardziej znaczący spadek dotyczy kategorii C68.

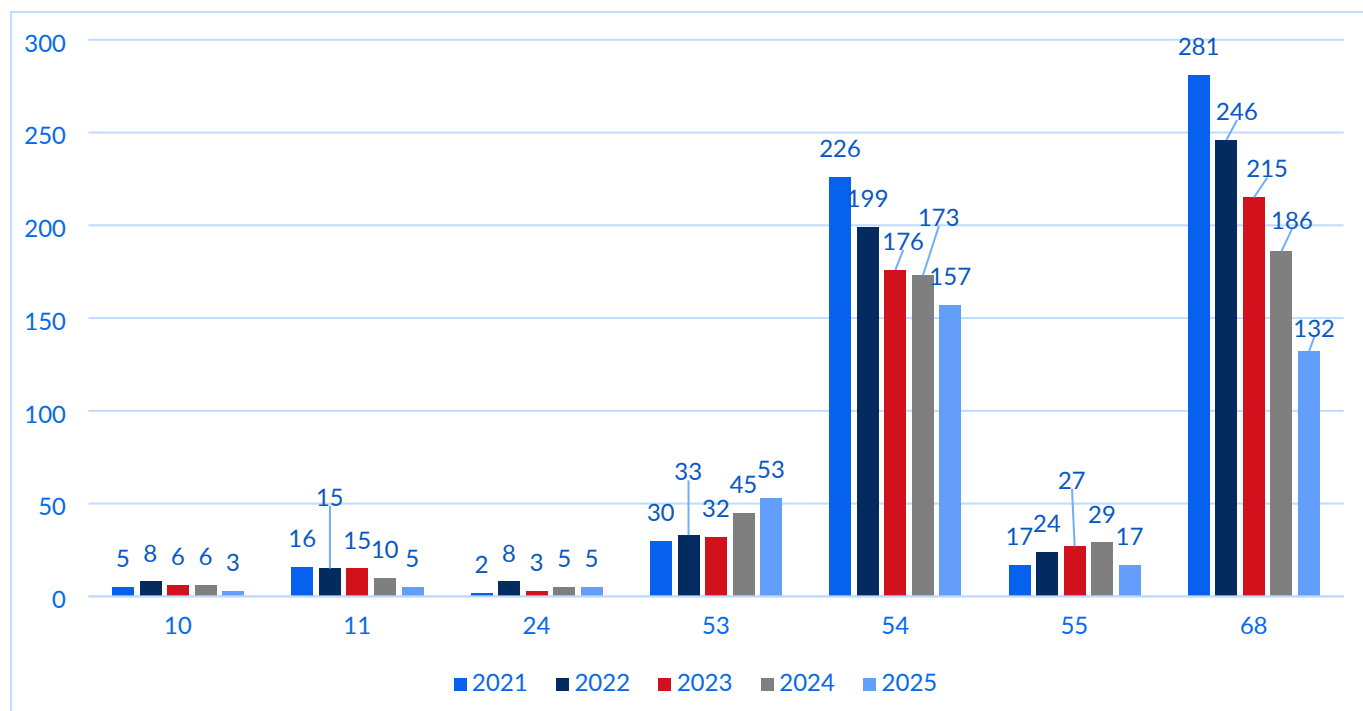
W przypadku kategorii C55, po wzroście obserwowanym w latach 2021–2024, w 2025 r. odnotowano spadek liczby zdarzeń.

Liczba zdarzeń kategorii B10 i C24 utrzymuje się na stałym niskim poziomie, natomiast w kategorii C53 widoczna jest tendencja wzrostowa, której wyraźne przyspieszenie nastąpiło w latach 2024–2025.

²⁴ Przed kategorią liczbową wypadku poważnego występuje oznaczenie literowe A, a wypadku oznaczenie literowe B.

Jednocześnie liczba wypadków spowodowanych niewłaściwym stanem technicznym taboru, zaliczanych do kategorii B10 i B11, osiągnęła najniższy poziom w całym analizowanym okresie.

Rys. 24. Wypadki i incydenty związane ze stanem technicznym taboru kolejowego w latach 2021–2025

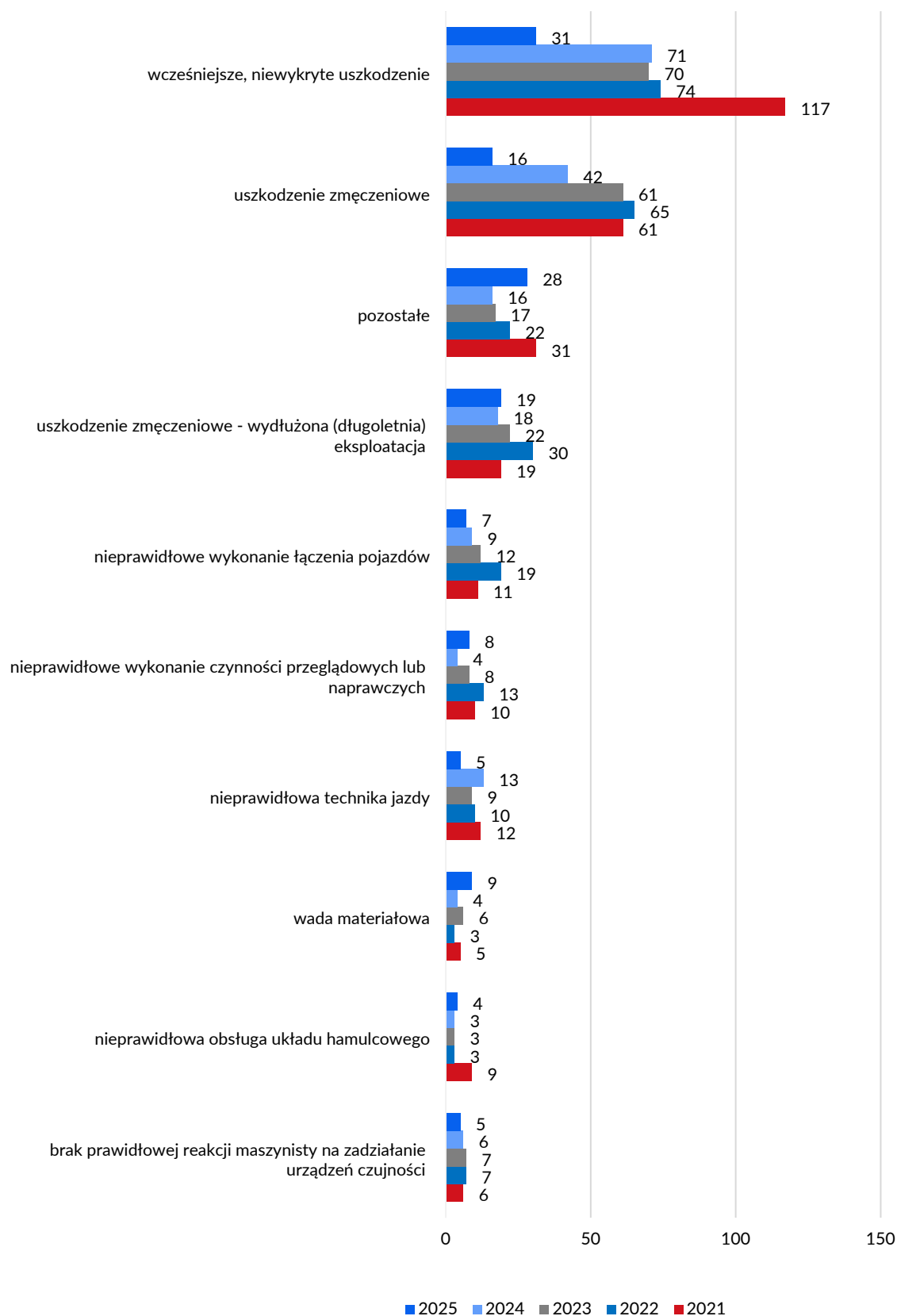


Analiza zdarzeń kategorii C68

W latach 2021–2025 około 70,8% incydentów kategorii C68 spowodowanych było stanem technicznym urządzeń pociągowo-zderznych. Przyczyny kolejnych 19,6% rozerwań składów związane były z czynnikiem ludzkim: nieprawidłowym wykonaniem łączenia pojazdów, nieprawidłowym wykonaniem czynności przeglądowych lub naprawczych czy też nieprawidłową techniką jazdy.

W pozostałych 7,5% incydentów kategorii C68 przyczyny związane były z wystąpieniem czynników zewnętrznych (przykładowo niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, nagłym hamowaniem związanym z sytuacją ruchową), a w 2,1% przypadków nie określono przyczyny wystąpienia uszkodzenia pojazdu.

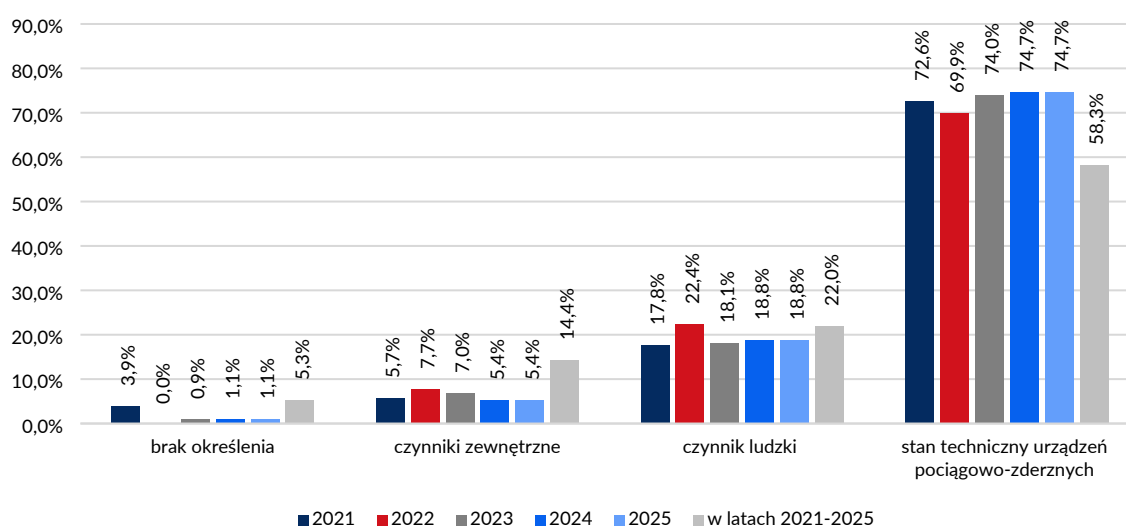
Rys. 25. Przyczyny zdarzeń kategorii C68 w latach 2021–2025



Ze szczegółowej analizy zdarzeń kategorii C68 wynika, że w latach 2021–2025 ich najczęstszymi przyczynami były wcześniejsze, niewykryte uszkodzenia elementów cięglowych oraz uszkodzenia zmęczeniowe. Łącznie odpowiadały one za 57,4% wszystkich zdarzeń tej kategorii w analizowanym okresie.

W 2025 r. łączna liczba incydentów kategorii C68 zmniejszyła się o 29% w porównaniu z rokiem 2024. Spadek ten wynikał przede wszystkim ze znacznie mniejszej liczby zdarzeń związanych z wcześniejszymi, niewykrytymi uszkodzeniami elementów cięglowych. W 2025 r. odnotowano 31 takich przypadków wobec 71 w 2024 r., co oznacza spadek o 56,3%. Poprawę odnotowano również w odniesieniu do uszkodzeń zmęczeniowych – w 2025 r. wystąpiło 16 takich zdarzeń, czyli o 61,9% mniej niż w 2024 r. Zarówno liczba zdarzeń spowodowanych tymi przyczynami, jak i ogólna liczba zdarzeń kategorii C68 wykazują tendencję spadkową od 2021 r.

Rys. 26. Udział przyczyn zdarzeń kategorii C68 w latach 2021–2025 z uwzględnieniem stanu technicznego i czynnika ludzkiego



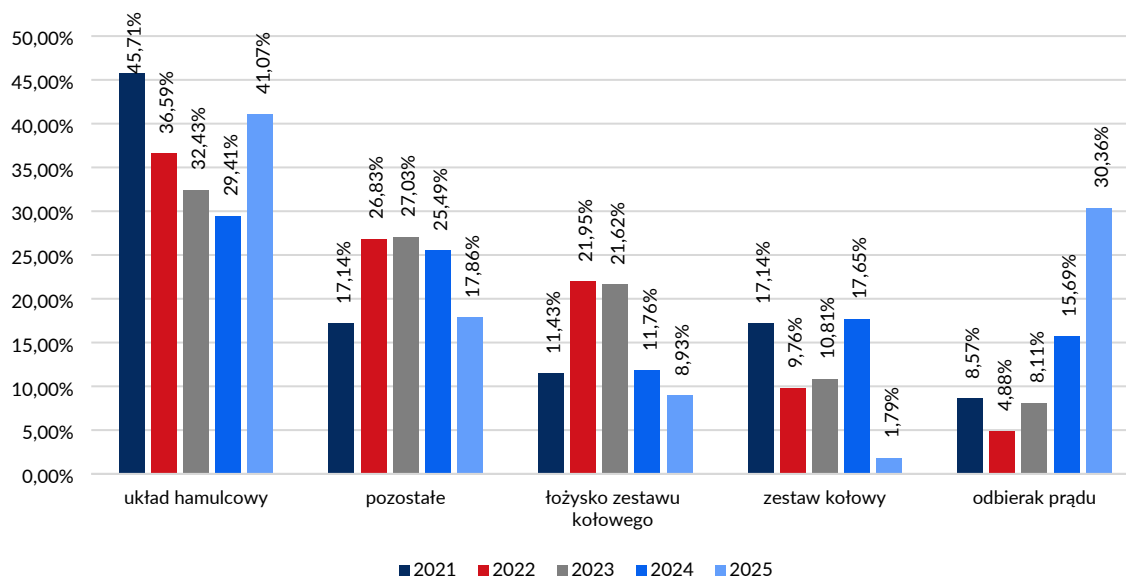
Analiza zdarzeń kategorii B10 i C53

Ze szczegółowej analizy zdarzeń kategorii B10 i C53, dotyczących pojazdów trakcyjnych i specjalnych, wynika, że ich przyczynami były przede wszystkim awarie i uszkodzenia układu hamulcowego, uszkodzenia odbieraka prądu, awarie zestawu kołowego, uszkodzenia łożysk zestawów kołowych oraz pozostałe nieprawidłowości techniczne.

Największy udział w 2025 r. miały zdarzenia związane z układem hamulcowym – 41% (więcej niż w roku 2024, kiedy udział wyniósł 29,4%). Wyraźnie wzrósł również udział zdarzeń spowodowanych uszkodzeniem odbieraka prądu – z 15,7% w 2024 r. do 30,4% w 2025 r. Jednocześnie odnotowano znaczny spadek liczby zdarzeń związanych z awarią zestawu kołowego. W 2025 r. wystąpił tylko jeden taki przypadek – dotyczył przesunięcia obręczy koła lokomotywy (1,8%).

Spadek liczby zdarzeń stwierdzono również w przypadku uszkodzeń łożysk zestawów kołowych, których udział wyniósł 8,9%, oraz pozostałych przyczyn, które odpowiadały za 17,9% zdarzeń.

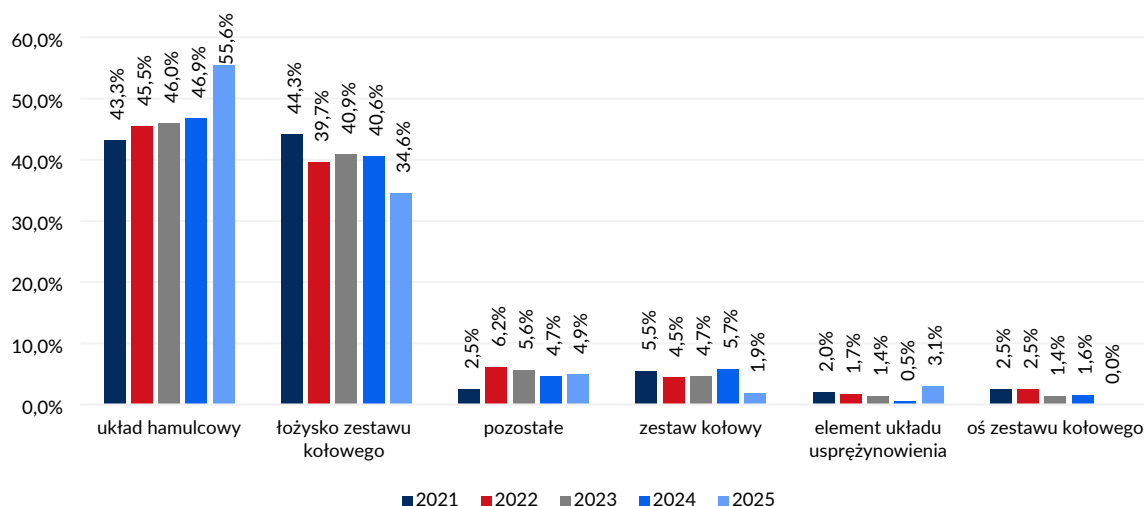
Rys. 27. Przyczyny zdarzeń kategorii B10 i C53 w latach 2021–2025 (pojazdy trakcyjne i specjalne)



Analiza zdarzeń kategorii B11 i C54

Awarie i uszkodzenia układu hamulcowego również w przypadku wagonów (kategoria B11 i C54) mają najwyższy udział w przyczynach zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego. Udział przyczyn powiązanych z układem hamulcowym w 2025 r. wyniósł 55,6% i był wyższy od odnotowanego w 2024 r. (wzrost o 8,7 punktu procentowego). Po układzie hamulcowym najbardziej problemowym komponentem są łożyska zestawów kołowych. W 2025 r. ich uszkodzenia stanowiły 34,6% przyczyn zdarzeń kategorii B11 i C54 (spadek o 6 punktów procentowych w porównaniu do 2024 r.).

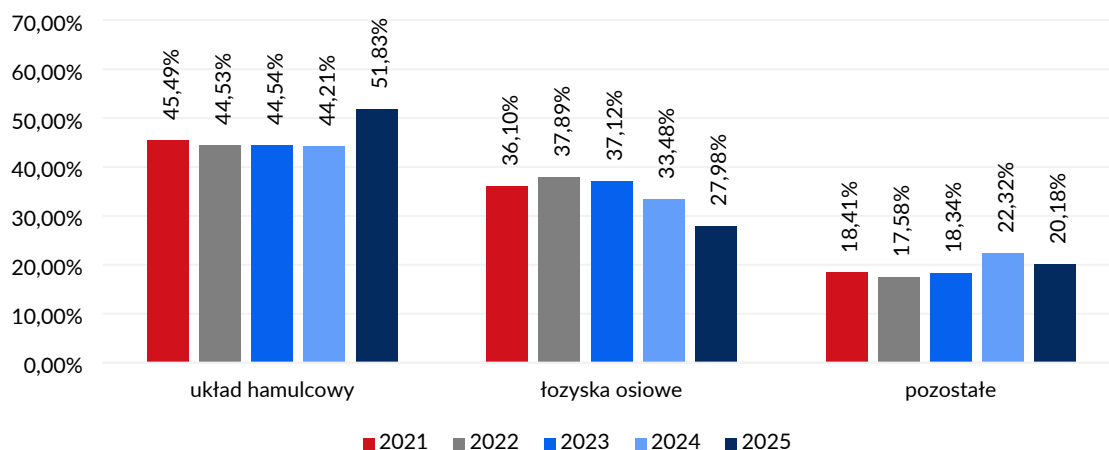
Rys. 28. Przyczyny zdarzeń kategorii B11 i C54 w latach 2021–2025 (wagon)



Analiza zdarzeń kategorii B10, B11, C53 i C54 wskazuje, że – niezależnie od rodzaju pojazdu – do zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru dochodzi najczęściej z przyczyn, które leżą po stronie układu hamulcowego (w 2025 r. udział 51,8%). W drugiej kolejności, dla wszystkich 4 kategorii, do zdarzeń dochodzi w wyniku uszkodzeń łożysk zestawów – udział

28%, nieco mniejszy niż w 2024 r. Łącznie przyczyny związane z układem hamulcowym oraz łożyskami zestawów kołowych odpowiadały za 79,8% zdarzeń w 2025 r., co jest zbieżne z obserwacjami z lat poprzednich.

Rys. 29. Procentowy udział uszkodzeń układu hamulcowego i łożysk osiowych w przyczynach zdarzeń kategorii B10, B11, C53 i C54 w latach 2021–2025



4.5.1. Detekcja stanów alarmowych taboru

Istotną rolę w zapobieganiu zdarzeniom związanym ze stanem technicznym taboru odgrywają urządzenia detekcji stanów awaryjnych montowane na infrastrukturze kolejowej. Wskazane jest systematyczne doposażanie linii kolejowych w urządzenia DSAT i DSAP, tym bardziej że w wyniku postępującej automatyzacji i informatyzacji sieci kolejowej spada liczba pracowników odpowiedzialnych za zabezpieczanie ruchu kolejowego.

Urządzenia DSAT są zlokalizowane w Polsce jedynie na sieci PKP PLK, zapewniają bezpieczeństwo ruchu pociągów i mają znaczący wpływ na zmniejszenie liczby wypadków związanych z taboru. System DSAT ostrzega o możliwych awariach w elementach biegowych pojazdów kolejowych i chroni nawierzchnię torową przed szybkim zużyciem, wykrywając niesprawności w poruszającym się taborze. W 2025 r. liczba zainstalowanych urządzeń DSAT wyniosła 248, tyle samo co w 2024 r.

Ramy prawne

5. Ramy prawne

5.1. Zmiany w przepisach prawa

Zestawienie najważniejszych zmian prawnych wprowadzonych w 2025 r. przedstawiają tabele. Pierwsza zawiera zmiany, które wynikają z przepisów prawa UE lub z nimi powiązane, natomiast druga obejmuje zmiany związane wyłącznie z prawodawstwem krajowym.

Tab. 9. Zmiany w przepisach prawa wynikające z regulacji prawnych UE

LP	nazwa aktu	szczegóły zmiany	data wejścia w życie
1.	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/458 z 10 marca 2025 r. w sprawie sprostowania niektórych wersji językowych rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/773 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej	Sprostowano błędy w wybranych wersjach językowych przepisów dotyczących m.in. obowiązków maszynisty i prowadzenia ruchu kolejowego.	31.03.2025 r.
2.	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/675 z 4 kwietnia 2025 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1302/2014 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej i decyzję wykonawczą 2011/665/UE	Zmieniono wymagania techniczne dotyczące lokomotyw i taboru pasażerskiego oraz przepisy dotyczące rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji.	27.04.2025 r.
3.	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/2064 z 14 października 2025 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 321/2013 dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej	Zmieniono wymagania interoperacyjności dotyczące wagonów towarowych, w tym wymagania techniczne odnoszące się do podsystemu taborowego.	4.11.2025 r.

Tab. 10. Zmiany w przepisach prawa krajowego

LP	nazwa aktu	zakres zmian	data wejścia w życie
1.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 24 stycznia 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi i ich usytuowanie	Określono warunki techniczne dotyczące projektowania, budowy, przebudowy, remontu i utrzymania skrzyżowań linii kolejowych i bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi oraz zasady ich usytuowania.	18.02.2025 r.
2.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 15 kwietnia 2025 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji	Zmieniono zasady prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, w tym przepisy dotyczące prowadzenia pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS w przypadku ich awarii lub niesprawności oraz wymagania dotyczące organizacji ruchu.	20.05.2025 r.
3.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 9 lipca 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania	Określono warunki techniczne projektowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i użytkowania skrzyżowań linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami, w tym wymagania dotyczące zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych.	27.08.2025
4.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 1 października 2025 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej	Doprecyzowano zasady udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym zasady przydzielania i modyfikacji zdolności	6.11.2025 r.

		przepustowej oraz procesu udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym.	
5.	Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z 15 września 2025 r. w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie wyposażenia pojazdów kolejowych z napędem lub z kabiną sterowniczą w system ERTMS w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027	Określono przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy publicznej na wyposażenie pojazdów kolejowych w system ERTMS w ramach programu FEnlKS 2021–2027.	4.11.2025 r.

5.2. Odstępstwa dotyczące certyfikacji ECM

Zgodnie z art. 15 dyrektywy 2016/798/UE państwo członkowskie może – w przypadkach określonych w ust. 1 lit a–d tego artykułu – zastosować środki alternatywne w stosunku do systemu utrzymania ustanowionego w art. 14 tej dyrektywy. System przywołany w art. 14 dyrektywy 2016/798/UE wymaga wyznaczenia ECM danego pojazdu w Europejskim Rejestrze Pojazdów, a następnie certyfikacji kompetencji tego podmiotu do realizacji zadań ECM. Środki alternatywne od opisanych zasad powinny być wdrażane poprzez odstępstwa udzielane przez odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencję.

Przepis dotyczący odstępstwa od obowiązków wskazanych w art. 14 dyrektywy 2016/798/UE do polskiego prawa został zaimplementowany w art. 23j ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym i stanowi, że zadania ECM może realizować przewoźnik kolejowy przemieszczający te pojazdy kolejowe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, po uzyskaniu od Prezesa UTK certyfikatu ECM, w przypadku:

- pojazdów kolejowych zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie;
- pojazdów kolejowych eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów wynoszącej 1435 mm, i w przypadku gdy spełnienie warunków określonych w ust. 1 zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej;
- wagonów towarowych i wagonów pasażerskich użytkowanych wspólnie z państwami trzecimi, w których szerokość torów różni się od szerokości torów wynoszącej 1435 mm.

Art. 23j ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym definiuje zatem alternatywne środki, o których mowa w art. 15 dyrektywy 2016/798/UE. Przepis ten wskazuje wykonawcę zadań ECM dla wymienionych pojazdów (przewoźnik przewożący te pojazdy), a także określa sposób weryfikacji jego kompetencji do realizacji tego zadania (poprzez wymóg posiadania certyfikatu ECM). Z uprawnienia przewidzianego w tym artykule może korzystać każdy przewoźnik kolejowy, który spełnia przywołane warunki. Prezes UTK nie udziela zatem żadnych dodatkowych, indywidualnych odstępstw.

Działalność Prezesa UTK

6. Działalność Prezesa UTK

6.1. Jednolite certyfikaty bezpieczeństwa i autoryzacje bezpieczeństwa

W 2025 r. Prezes UTK wydał 53 jednolite certyfikaty bezpieczeństwa (SSC), w tym 48 jako nowe (zgodnie z wytycznymi Agencji), 1 jako przedłużenie ważności oraz 4 jako zmiany. 31 października 2020 r. weszły w życie przepisy tzw. IV pakietu kolejowego, które zmieniły system certyfikacji przewoźników kolejowych. Dotychczasowe certyfikaty bezpieczeństwa w części A i B zostały zastąpione SSC. W 2020 r. Prezes UTK wydał łącznie 130 certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B z 5-letnim okresem ważności, co oznacza, że rok 2025 był rokiem recertyfikacji. Zmiana sposobu wydawania dokumentów – zgodnie z rekomendacjami Agencji – wymagała wydawania nowych SSC, a nie przedłużania certyfikatów w części A i B. Obecnie proces ten odbywa się wyłącznie w ramach ujednoliconej procedury, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi (ang. One Stop Shop, OSS), zgodnie z obowiązującymi przepisami UE.

Wydane SSC są notyfikowane w bazie ERADIS, gdzie można znaleźć informacje o podmiotach, które je otrzymały.

Tab. 11. Certyfikaty bezpieczeństwa wydane w latach 2021–2025

lp.	rodzaj wydanego dokumentu	2021	2022	2023	2024	2025	razem
1.	jednolity certyfikat bezpieczeństwa (SSC)	16	22	32	30	53	153

W 2025 r. Prezes UTK wszczął postępowania administracyjne z urzędu i wydał 7 decyzji w przedmiocie cofnięcia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego.

6 podmiotów skorzystało z prawa do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie. Z uprawnienia nie skorzystał przewoźnik „RAIL CARS LOGISTIC” sp. z o.o., tym samym decyzja wobec niego stała się ostateczna i wykonalna.

Dla 5 podmiotów, które skorzystało z uprawnienia, po przeprowadzeniu postępowania i weryfikacji wdrożonych działań naprawczych, decyzje pierwszej instancji zostały uchylone i postępowanie umorzone. Postępowanie drugoinstancyjne wobec 1 podmiotu pozostaje w toku.

Ponadto w 2025 r. zostało zakończone wszczęte w 2023 r. postępowanie drugoinstancyjne wobec 1 przewoźnika kolejowego – nastąpiło uchylenie decyzji pierwszej instancji i umorzenie postępowania.

W 2025 r. Prezes UTK wydał 6 autoryzacji bezpieczeństwa.

Tab. 12. Autoryzacje bezpieczeństwa wydane w latach 2021–2025

lp.	rodzaj wydanego dokumentu	2021	2022	2023	2024	2025	razem
-----	---------------------------	------	------	------	------	------	-------

1.	autoryzacja bezpieczeństwa	6	0	1	1	6	14
----	----------------------------	---	---	---	---	---	----

W 2025 r. nie prowadzono postępowania dotyczącego cofnięcia autoryzacji bezpieczeństwa.

Kwestie nadzoru nad podmiotami posiadającymi jednolite certyfikaty bezpieczeństwa i autoryzacje bezpieczeństwa zostały szerzej opisane w [rozdziale 7](#).

6.2. Zezwolenia na wprowadzanie do obrotu pojazdów kolejowych

Prezes UTK w 2025 r. wydał 234 zezwolenia na wprowadzenie pojazdów do obrotu, co zostało szczegółowo przedstawione w tabeli 1. Prezes UTK wydał także 2 decyzje odrzucające wydanie zezwolenia, natomiast 13 wniosków zostało wycofanych przez wnioskodawców.

Tab. 13. Zezwolenia dla pojazdów wydane w 2025 r.

lp.	rodzaj dokumentu	informacja o pojazdach i wnioskodawcach
1.	Pierwsze zezwolenia na wprowadzenie do obrotu	– pojazd specjalny, maszyna torowa (OTM) typu BDS 2000 (wnioskodawca: Plasser & Theurer, Export von Bahnbaumaschinen, Gesellschaft m.b.H.) – pojazd specjalny, maszyna torowa (OTM) typu Harsco-RGH10C2-49-Rail Grinder (wnioskodawca: Harsco Rail Europe GmbH) – elektryczny zespół trakcyjny typu 58WE (wnioskodawca: NEWAG S.A.)
2.	Nowe zezwolenie	– Lokomotywa typu TRAXX3 DC CC20B GVL06 PL VR01.2 (wnioskodawca: Alstom Transportation Germany GmbH); – Lokomotywa typu 6D (wnioskodawca: PGE Energetyka Kolejowa S.A.) – Lokomotywa typ E483PL (wnioskodawca: POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o.) – Pojazd specjalny typu PUSiO (wnioskodawca: PGE Energetyka Kolejowa S.A.) – Pojazd specjalny typu P84 (wnioskodawca: system7 railtechnology GmbH) – Pojazd specjalny typu PS-00 (wnioskodawca: PGE Energetyka Kolejowa S.A.) – Pojazd specjalny typu MTW 100.110 (wnioskodawca: PGE Energetyka Kolejowa S.A.) – Pojazd specjalny typu WM-15P.00 (wnioskodawca: PGE Energetyka Kolejowa S.A.) – Pojazd specjalny typu WM-15A (wnioskodawca: PGE Energetyka Kolejowa S.A.) – Pojazd specjalny typu KRC 1200 PL (wnioskodawca: Techne Kirow GmbH) – Pojazd specjalny typu Multi Tasker KRC 1200 PL (wnioskodawca: Techne Kirow GmbH) – Zespół trakcyjny typu 14WEa (wnioskodawca: Koleje Śląskie sp. z o.o.) – Zespół trakcyjny typu 212M (wnioskodawca: Serwis Pojazdów Szynowych sp. z o.o.)

- Zespół trakcyjny typu EN75 (wnioskodawca: Koleje Śląskie sp. z o.o.)
- Zespół trakcyjny typu 21We (wnioskodawca: PESA Mińsk Mazowiecki S.A.)
- Pojazd specjalny typu WM-15A (wnioskodawca: DB Cargo S.A.)
- Pojazd specjalny typu ZT-250B/M (wnioskodawca: DB Cargo S.A.)
- Pojazd specjalny typu Plassermatic PLM 08-275 (wnioskodawca: DB Cargo Polska S.A.)
- Pojazd specjalny WM-15Ak.g (wnioskodawca: KOLSAM sp. z o.o.)
- Pojazd specjalny typu WM-15A/KB.g (wnioskodawca: KOLSAM sp. z o.o.)
- Pojazd specjalny typu WM-15A/MB.g (wnioskodawca: KOLSAM sp. z o.o.)
- Zespół trakcyjny typu SA136-ATR (wnioskodawca: Public Transport Service sp. z o.o.)
- Zespół trakcyjny typu 218McGSM-R (wnioskodawca: Arriva RP Sp. z o.o.)
- Zespół trakcyjny typu EN57 KD (wnioskodawca: Koleje Dolnośląskie S.A.)
- Wagon pasażerski typu 112A-30ROP (wnioskodawca: „PKP Intercity” Spółka Akcyjna)
- Pojazd specjalny typu WM-15A/MR (wnioskodawca: MAVEX-REKORD)
- Zespół trakcyjny typu 214Ma (wnioskodawca: Public Transport Service sp. z o.o.)
- Zespół trakcyjny typu 19WEa (wnioskodawca: Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.)
- Pojazd specjalny typu PS-00.M (wnioskodawca: ZPS sp. z o.o.)
- Lokomotywa typu TEM2, SM48 (wnioskodawca: ALUSTA S.A.)
- Lokomotywa typu Ls800/GSM-R (wnioskodawca: ALUSTA S.A.)
- Lokomotywa spalinowa typu 6Dg/B1 z wariantem 6Dg/C (wnioskodawca: NEWAG S.A.)
- Zespół trakcyjny typu 214Mb KD (wnioskodawca: Koleje Dolnośląskie S.A.)
- Lokomotywa spalinowa typu 6D-g (SU42) (wnioskodawca: Polregio S.A.)
- Zespół trakcyjny typu EN57-g (wnioskodawca: Polregio S.A.)
- Zespół trakcyjny typu ED72A-g (wnioskodawca: Polregio S.A.)
- Zespół trakcyjny typu 214M-g (wnioskodawca: Polregio S.A.)
- Zespół trakcyjny typu 22WE-g (EN76) (wnioskodawca: Polregio S.A.)
- Zespół trakcyjny typu 37WE-g (wnioskodawca: Polregio S.A.)
- Zespół trakcyjny typu 218Mc-g (wnioskodawca: Polregio S.A.)
- Zespół trakcyjny typu 22WEc-g (EN76KP) (wnioskodawca: Polregio S.A.)

3.

Zezwolenia dla
pojazdu
zgodnego
z dopuszczonym
typem

- 13 zezwoleń dla 13 pojazdów; Lokomotywa typu DE6400PL (wnioskodawca: DB Cargo Polska S.A.)
- 1 zezwolenie dla 4 pojazdów; Pojazd specjalny typu WM-15A (wnioskodawca: DB Cargo Polska S.A.)
- 20 zezwoleń dla 38 pojazdów; Wagon pasażerski typu 112A-30ROP (wnioskodawca: "PKP Intercity" S.A.)
- 16 zezwoleń dla 35 pojazdów; Lokomotywa typu E4DCU v1 (wnioskodawca: "PKP Intercity" S.A.)
- 1 zezwolenie dla 2 pojazdów; Lokomotywa typu E4MSUa v1 "Griffin" (wnioskodawca: "PKP Intercity" S.A.)
- 2 zezwolenia dla 5 pojazdów; Lokomotywa typu TRAXX3_DC_CC20B_PL_VR01.2 (wnioskodawca: Alstom Transportation Germany GmbH)
- 2 zezwolenia dla 2 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 218McGSM-R (wnioskodawca: Arriva RP sp. z o.o.)
- 11 zezwoleń dla 11 pojazdów; Pojazd specjalny typu 1604ZW (wnioskodawca: Atlas Poland sp. z o.o.)
- 2 zezwolenia dla 3 pojazdów; Lokomotywa typu T448.P (wnioskodawca: CARGOUNIT Sp. z o.o.)
- 3 zezwolenia dla 4 pojazdów; Pojazd specjalny typu ZDS COPMA V4 (wnioskodawca: Copma Polska sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Pojazd specjalny typu ZDS COPMA S3 (wnioskodawca: COPMA S3 Copma Polska sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu Lokomotywa typu 6Dm (wnioskodawca: F.H.U. "ORION Kolej" Krzysztof Warchoń)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Lokomotywa typu TEM 2s (wnioskodawca: F.H.U. "ORION Kolej" Krzysztof Warchoń)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Lokomotywa typu 6Da (wnioskodawca: F.H.U. "ORION Kolej" Krzysztof Warchoń)
- 2 zezwolenia dla 2 pojazdów; Lokomotywa typu M62 (wnioskodawca: F.H.U. "ORION Kolej" Krzysztof Warchoń)
- 2 zezwolenia dla 2 pojazdów; Lokomotywa typu TEM 2 (wnioskodawca: F.H.U. "ORION Kolej" Krzysztof Warchoń)
- 4 zezwolenia dla 9 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 31WE KD (wnioskodawca: Koleje Dolnośląskie S.A.)
- 1 zezwolenie dla 2 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 223M KD (wnioskodawca: Koleje Dolnośląskie S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Zespół trakcyjny typu EN71AKŚ (wnioskodawca: Koleje Śląskie Sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 3 pojazdów; Zespół trakcyjny typu EN75 (wnioskodawca: Koleje Śląskie sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Zespół trakcyjny typu 14WEa (wnioskodawca: Koleje Śląskie sp. z o.o.)
- 5 zezwoleń dla 8 pojazdów; Pojazd specjalny typu WM-15K (wnioskodawca: Kolsam sp. z o.o.)
- 2 zezwolenia dla 3 pojazdów; Pojazd specjalny typu WM-15Ak.g (wnioskodawca: Kolsam sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 2 pojazdów; Pojazd specjalny typu WM-15A/MB.g (wnioskodawca: Kolsam sp. z o.o.)

- 2 zezwolenia dla 2 pojazdów; Lokomotywa typu 6Dg/B1 z wariantem 6Dg/C (wnioskodawca: Newag S.A.)
- 12 zezwoleń dla 39 pojazdów; Lokomotywa typu E6ACTa z wariantem E6ACTadb w wersji E6ACTadnb (wnioskodawca: Newag S.A.)
- 4 zezwolenia dla 11 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 31WEb w wersji 31WEbc (wnioskodawca: Newag S.A.)
- 4 zezwolenia dla 9 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 31WEb w wersji 31WEbb (wnioskodawca: Newag S.A.)
- 4 zezwolenia dla 9 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 58WE (wnioskodawca: Newag S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Lokomotywa typu BR 232 (wnioskodawca: P.H.U. „KRIS-MAX” KRZYSZTOF JANAKOWSKI)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Lokomotywa typu BR 232 + GSM-R (wnioskodawca: P.H.U. „KRIS-MAX” KRZYSZTOF JANAKOWSKI)
- 5 zezwoleń dla 7 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 48WEc w wersji 48WEc-10 (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)
- 4 zezwolenia dla 4 pojazdów; Lokomotywa typu 111Ed-20 w wersji 111Ed-30 (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)
- 1 zezwolenie dla 4 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 48WE w wersji 48WeD (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)
- 7 zezwoleń dla 28 pojazdów; Zespół trakcyjny typu EN57AL - PT/03/2011 (wnioskodawca: PESA Mińsk Mazowiecki S.A.)
- 2 zezwolenia dla 4 pojazdów; Pojazd specjalny typu PS-00 (wnioskodawca: PGE Energetyka Kolejowa S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Pojazd specjalny typu MTW 100.110 (wnioskodawca: PGE Energetyka Kolejowa S.A.)
- 2 zezwolenia dla 17 pojazdów; Lokomotywa typu 6D_GSM-R (wnioskodawca: PKP Cargo S.A. w restrukturyzacji)
- 2 zezwolenia dla 7 pojazdów; Lokomotywa typu M62Ko_GSM-R (wnioskodawca: PKP Cargo S.A. w restrukturyzacji)
- 3 zezwolenia dla 5 pojazdów; Lokomotywa typu 15D/A_GSM-R (wnioskodawca: PKP Cargo S.A. w restrukturyzacji)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Lokomotywa typu E483P (wnioskodawca: POL-MIEDŹ TRANS sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 9 pojazdów; Zespół trakcyjny typu EN57SPOT-g (wnioskodawca: Polregio S.A.)
- 1 zezwolenie dla 4 pojazdów; Zespół trakcyjny typu EN57-g (wnioskodawca: Polregio S.A.)
- 1 zezwolenie dla 5 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 218Mc-g (wnioskodawca: Polregio S.A.)
- 1 zezwolenie dla 2 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 214M-g (wnioskodawca: Polregio S.A.)
- 2 zezwolenia dla 4 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 22WEc-g (wnioskodawca: Polregio S.A.)

- 1 zezwolenie dla 3 pojazdów; Zespół trakcyjny typu ED72A-g (wnioskodawca: Polregio S.A.)
- 1 zezwolenie dla 3 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 214Ma (wnioskodawca: Public Transport Service sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Zespół trakcyjny typu SA136-ATR (wnioskodawca: Public Transport Service sp. z o.o.)
- 3 zezwolenia dla 3 pojazdów; Lokomotywa typu 207E (wnioskodawca: Rail Polska sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Zespół trakcyjny typu 212M (wnioskodawca: Serwis Pojazdów Szynowych sp. z o.o. sp.k.)
- 3 zezwolenia dla 3 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 35WEa (wnioskodawca: : Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.)
- 2 zezwolenia dla 3 pojazdów; Zespół trakcyjny typu 19WEa (wnioskodawca: Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.)
- 4 zezwolenia dla 4 pojazdów; Zespół trakcyjny typu DM90 (wnioskodawca: SKPL Cargo sp. z o.o.)
- 3 zezwolenia dla 3 pojazdów; Lokomotywa typu 20D (wnioskodawca: Tabor Dębica sp. z o. o.)
- 4 zezwolenia dla 4 pojazdów; Lokomotywa typu 6Dh-1 (wnioskodawca: Tabor Dębica sp. z o. o.)
- 3 zezwolenia dla 3 pojazdów; Lokomotywa typu 21D (wnioskodawca: Tabor Dębica sp. z o. o.)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Lokomotywa typu 6Do (wnioskodawca: Tabor Dębica sp. z o. o.)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Pojazd specjalny typu GLW 1200 P (wnioskodawca: Techne Kirow GmbH)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Pojazd specjalny typu Multi Tasker KRC 1200 P (wnioskodawca: Techne Kirow GmbH)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Pojazd specjalny typu PRM-400.00.S (wnioskodawca: ZPS sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Pojazd specjalny typu PRM-400.00.D (wnioskodawca: ZPS sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 1 pojazdu; Pojazd specjalny typu PRM-400.00.N (wnioskodawca: ZPS sp. z o.o.)

6.3. Certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

W 2025 r. Prezes UTK wydał 47 certyfikatów zgodności dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. Liczba wydanych uprawnień w tym zakresie była wyższa o 17 (57%) w porównaniu do 2024 r.

Certyfikatów zgodności w zakresie funkcji utrzymania w 2025 r. Prezes UTK wydał 13, o 4 więcej niż w 2024 r. (44%).

Tab. 14. Certyfikaty podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikaty w zakresie funkcji systemu utrzymania wydane w latach 2021–2025

lp.	rodzaj wydanego dokumentu lub uprawnienia	2021	2022	2023	2024	2025	razem
-----	---	------	------	------	------	------	-------

1.	certyfi­kat zgod­no­ści dla pod­mio­tów od­po­wie­dzial­nych za utrzy­ma­nie (ECM)	16	89	39	30	47	221
2.	certyfi­kat zgod­no­ści w za­kre­sie funk­cji utrzy­ma­nia	1	14	13	9	13	50
razem		17	103	52	39	60	271

W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli dużej liczby nieprawidłowości w działalności podmiotu lub nieprawidłowości generujących istotne ryzyko dla bezpieczeństwa systemu kolejowego, Prezes UTK korzysta z dodatkowych narzędzi przewidzianych przepisami prawa, aby zapewnić spełnienie wymagań przez podmioty. Takimi narzędziami są postępowania administracyjne prowadzone w celu nakazania usunięcia naruszeń przepisów oraz postępowania dotyczące cofnięcia lub zawieszenia posiadanego certyfikatu.

W 2025 r. nie były prowadzone postępowania dotyczące cofnięcia lub zawieszenia posiadanego certyfikatu.

6.4. Egzaminowanie i licencjonowanie maszynistów

6.4.1. Ośrodki szkolenia

W rejestrze ośrodków szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów według stanu na 31 grudnia 2025 r. znajdowało się 68 podmiotów. W roku 2025 wpisano 8 nowych ośrodków:

1. KG Rail sp. z o.o.;
2. KKservice Krzysztof Kuśmerek;
3. Lubelski Węgiel „Bogdanka” S.A.;
4. PKP Cargo Service sp. z o.o.;
5. Rail Cargo Carrier - Poland sp. z o.o.;
6. SKPL Cargo sp. z o.o.;
7. TDK Plus sp. z o.o.;
8. Velorail Ewelina Woch.

Wykreślono 2 podmioty:

1. LokoTrain s.r.o. sp. z o.o. Oddział w Polsce;
2. CMGI Simulations and Training sp. z o.o.

Chęć prowadzenia działalności we wszystkich obszarach zadeklarowało 5 nowo wpisanych podmiotów. Dwa nowe ośrodki wskazały, że będą realizować wszystkie te obszary poza szkoleniem maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej.

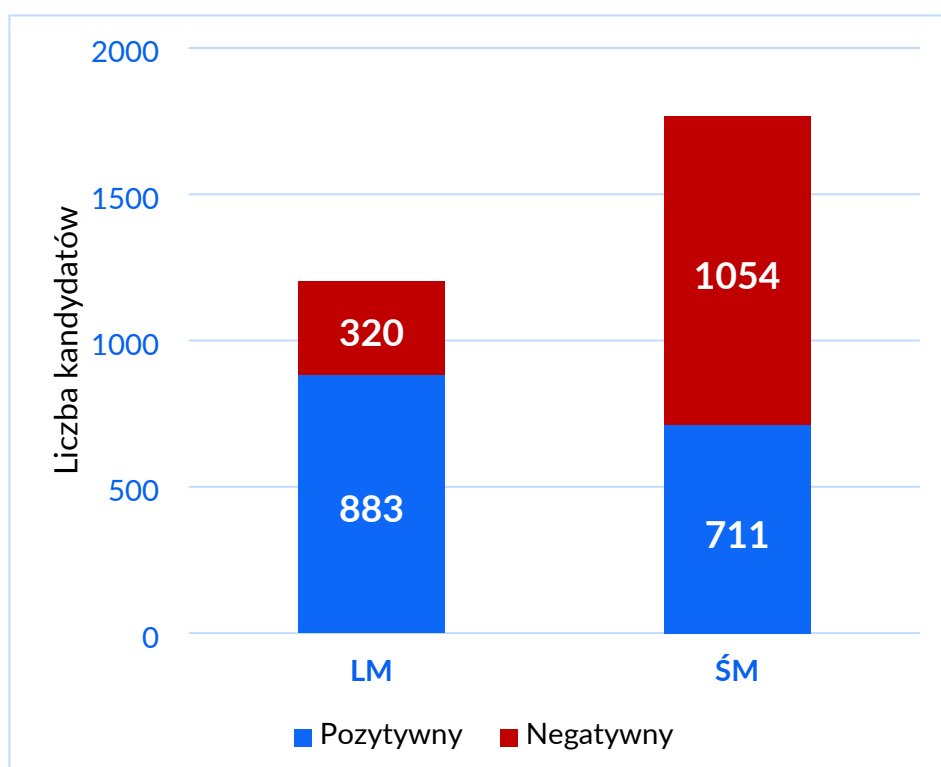
6.4.2. Egzaminowanie kandydatów na maszynistów

Prezes UTK przeprowadza egzaminy kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty oraz pierwsze świadectwo maszynisty. Egzamin na licencję maszynisty jest egzaminem testowym, natomiast egzamin na świadectwo maszynisty składa się z 3 części: testowej, symulatorowej i praktycznej.

W 2025 r. 1 054 kandydatów ubiegało się o wydanie licencji maszynisty i 1 048 kandydatów o wydanie świadectwa maszynisty. Część kandydatów podchodziło do egzaminów ponownie, dlatego do CEMM wpłynęło w sumie 2 968 wniosków o przeprowadzenie egzaminów. 1 203 wnioski dotyczyły egzaminu na licencję, a 1 765 egzaminu na świadectwo maszynisty.

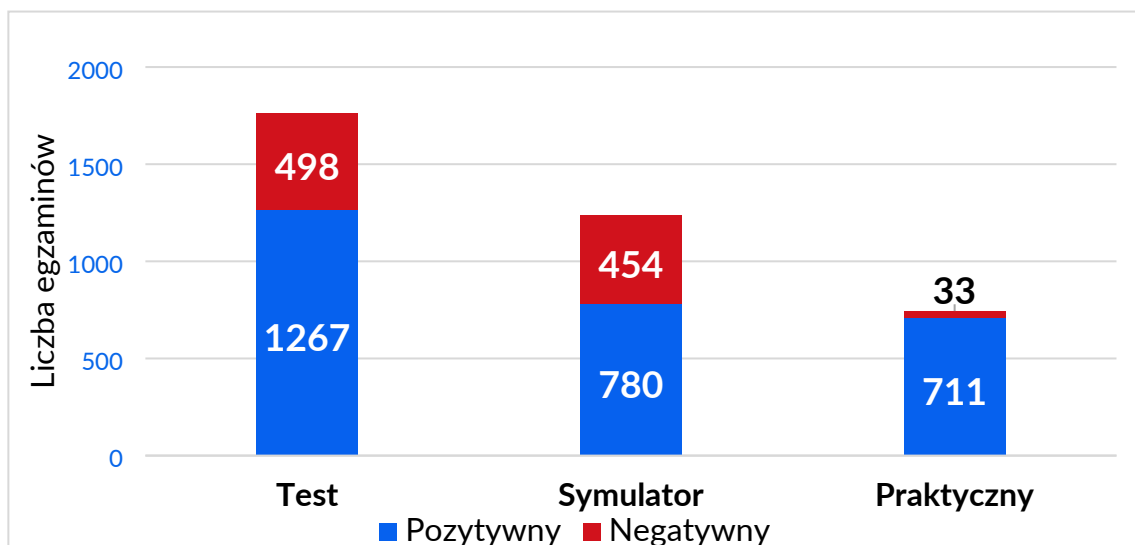
Z 1 203 egzaminów przeprowadzonych na licencję maszynisty 883 zakończyły się wynikiem pozytywnym (ok. 73%), natomiast z 1 765 egzaminów na świadectwo maszynisty wynikiem pozytywnym zakończyło się 711 (40%). Jest to wynik zdawalności porównywalny do roku 2024.

Rys. 30. Zdawalność kandydatów ubiegających się o wydanie licencji (LM) lub świadectwa maszynisty (ŚM) w 2025 r.



W trakcie przebiegu egzaminów na świadectwo maszynisty z 1 765 egzaminów w części testowej wynik pozytywny uzyskało 1 267 kandydatów (72%), w części symulatorowej z 1 234 egzaminów 780 (63%), w części praktycznej 711 (96%) z 744 egzaminów.

Rys. 31. Zdawalność kandydatów z poszczególnych części egzaminu na świadectwo maszynisty w 2025 r.



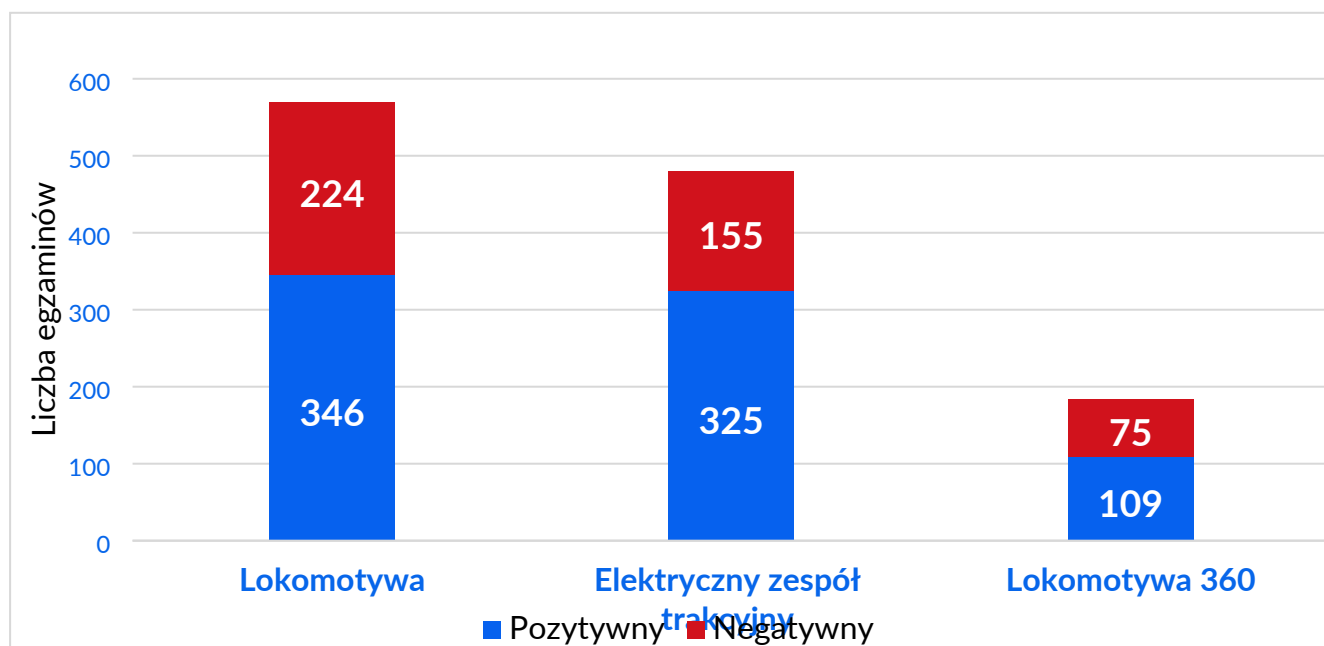
Łączna liczba egzaminów przeprowadzonych na symulatorach pojazdów kolejowych w 2025 r. wyniosła 1 234 egzaminy, z czego 570 egzaminów zostało przeprowadzonych na symulatorze lokomotywy (LOK), 480 na symulatorze elektrycznego zespołu trakcyjnego (EZT) oraz 184 na symulatorze lokomotywy jednokabinowej z polem widzenia 360° (LOK 360°).

Zdawalność kandydatów:

- na symulatorze LOK: 346 egzaminów pozytywnych (61%);
- na symulatorze EZT: 325 pozytywnych (68%);
- na symulatorze LOK 360°: 109 pozytywnych (59%).

W sumie zdawalność wszystkich egzaminów przeprowadzanych w 2025 r. na symulatorach pojazdów kolejowych wyniosła 63%.

Rys. 32. Zdawalność kandydatów na symulatorach pojazdów kolejowych



6.4.3. Licencjonowanie maszynistów

W 2025 r. do Prezesa UTK wpłynęły 2 704 wnioski z zakresu licencjonowania maszynistów, o 245 więcej niż rok wcześniej. Z postępowań wszczętych w 2024 r. do realizacji w 2025 r. pozostały 122 wnioski, co łącznie stanowiło 2 826 wniosków do realizacji w 2025 r. W 2025 r. zakończono procedowanie 2 760 wniosków, z czego 2 633 wiązały się z wydaniem karty licencji maszynisty. Po rozpatrzeniu wniosków związanych z licencjonowaniem maszynistów w 2025 r.:

- wydano 932 nowe licencje maszynisty;
- dokonano 472 aktualizacji licencji maszynisty, w tym 377 aktualizacji wiązało się z wydaniem karty licencji, natomiast 95 stanowiło aktualizację danych rejestrowych;
- wydano 15 decyzji przywracających licencje maszynisty, w tym w 4 przypadkach wydano kartę licencji maszynisty;
- przedłużono ważność 1 298 licencji maszynisty;
- wydano 22 wtórники licencji maszynisty;
- wydano 10 decyzji umarzających postępowanie;
- 11 wniosków pozostawiono bez rozpoznania.

W procesie zawieszania i cofania licencji maszynistów w 2025 r. wszczęto 328 postępowań administracyjnych. Z postępowań wszczętych w 2024 r. do realizacji w 2025 r. pozostało 61, co łącznie stanowiło 389 postępowań do realizacji w 2025 r. Zakończone zostały 324 sprawy, które skutkowały wydaniem:

- 254 decyzji o zawieszeniu licencji maszynisty;
- 70 decyzji o umorzeniu postępowania.

6.5. Inne rodzaje działalności NSA

W 2025 r. Prezes UTK wydał 77 decyzji przyznających zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego dla instalacji stałych, w tym:

- 1) 24 decyzje dotyczyły podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” w zakresie detekcji pociągu oraz w zakresie oceny na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei;
- 2) 1 decyzja dotyczyła podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” w zakresie ETCS poziom 2;
- 3) 1 decyzja dotyczyła podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” w zakresie radiowej wymiany danych;
- 4) 29 decyzji dotyczyło podsystemu „Energia”;
- 5) 22 decyzje dotyczyły podsystemu „Infrastruktura”.

Te 77 decyzji przekłada się na dopuszczenie:

- 1) 1141 km linii kolejowych w ramach podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”,
- 2) 420 km linii kolejowych w ramach podsystemu „Energia”;
- 3) 540 km linii kolejowych w ramach podsystemu „Infrastruktura”;

Stanowi to wzrost względem 2024 r., w którym Prezes UTK wydał 69 decyzji przyznających zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego. Łącznie objęły one około 1043 km linii kolejowych w ramach podsystemów „Infrastruktura”, „Energia” oraz „Sterowanie – urządzenia przytorowe”.

Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych instalacji stałych wydane w 2025 r. obejmowały m.in. takie inwestycje jak:

- 1) Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, wartość dofinansowania blisko 400 mln zł²⁵;
- 2) Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wronki – Słonice, wartość dofinansowania ze środków UE: 407,53 mln zł²⁶;
- 3) Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E30 odcinek Podłęże – Rzeszów w ramach projektu: Zabudowa ERTMS/ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T, łączna wartość dofinansowania z CEF: 292,98 mln zł²⁷;
- 4) Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia, wartość dofinansowania ze środków UE: 1,583 mld zł²⁸;
- 5) Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS faza I, linia kolejowa nr 91 od km 18,100 do km 157,579, wartość dofinansowania ze środków UE: 1,288 mld zł²⁹

Prace na Linii Kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, Etap I, łączna wartość dofinansowania ze środków UE: 2,708 mld zł³⁰.

6.6. Koordynacja i współpraca z innymi NSA

6.6.1. Prace w grupach eksperckich w ramach sieci NSA przy nadzorze

W ramach współpracy z innymi NSA UTK brał udział w pracach podgrupy ds. nadzoru działającej w ramach Sieci NSA. Celem pracy grupy jest wymiana doświadczeń w zakresie nadzoru nad systemem kolejowym w UE oraz wypracowanie dobrych praktyk i rozwiązań w obszarach takich jak nadzór oparty na ryzyku, techniki nadzoru, kompetencje nadzorcze, rewizja przewodnika nadzoru i w razie potrzeby opracowanie innych powiązanych dokumentów z wytycznymi, skoordynowany nadzór oraz nadzór nad odcinkami transgranicznymi. Pracownicy UTK uczestniczą w pracach w ramach warsztatów nadzoru

²⁵ <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/wiadomosci/podpisano-umowe-na-przebudowe-odcinka-linii-e59-choszczno-stargard/>

²⁶ <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/zasady-dzialania-funduszy/program-laczac-europe/projekty/projekty-kolejowe-2/prace-na-linii-kolejowej-e-59-na-odcinku-poznan-glowny-szczecin-dabie-projekt-cef-nr-2014-pl-tmc-0198-w/>

²⁷ <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/zasady-dzialania-funduszy/program-laczac-europe/projekty/projekty-kolejowe-2/zabudowa-ertms-etcs-na-liniach-sieci-bazowej-ten-t-projekt-cef-nr-2016-pl-tmc-0136-w/>

²⁸ <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/raporty/raporty-sprawozdania/stan-wdrazania-funduszy-europejskich-w-polsce-w-latach-2014-2020-lista-umow-z-miejscami-realizacji/>

²⁹ Tamże.

³⁰ Tamże.

opartego na ryzyku, aby ustalić wspólne rozumienie pojęcia ryzyka i związanych z nim terminów.

UTK bierze także udział w spotkaniach grupy eksperckiej ds. przewozu towarów niebezpiecznych. Spotkania odbywają się zwykle dwa razy w roku i są źródłem informacji o działaniach legislacyjnych podejmowanych w ramach UE w obszarze przewozu towarów niebezpiecznych.

6.6.2. Nadzór oraz wymiana informacji o podmiotach, które prowadzą działalność zarówno w Polsce, jak i na terenie innych krajów UE

Zgodnie z art. 17 dyrektywy 2016/798/UE oraz art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 2018/761 krajowe organy ds. bezpieczeństwa są zobowiązane do monitorowania skuteczności systemów zarządzania bezpieczeństwem stosowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury oraz do podejmowania działań zapewniających ich zgodność z obowiązującymi ramami regulacyjnymi. Realizacja tego zadania wymaga koordynacji działań nadzorczych oraz systematycznej wymiany informacji pomiędzy krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, w szczególności w odniesieniu do podmiotów prowadzących działalność transgraniczną lub współpracujących z przedsiębiorstwami kolejowymi z innych państw członkowskich.

Zakres i zasady skoordynowanego oraz wspólnego nadzoru zostały określone w załączniku II do rozporządzenia nr 2018/761. W oparciu o te ramy Prezes UTK prowadzi współpracę z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa państw sąsiednich (Niemiec, Węgier, Litwy, Słowacji oraz Czech) na podstawie zawartych porozumień dwustronnych lub roboczych uzgodnień. Porozumienia te regulują m.in. kwestie związane z koordynacją nadzoru nad przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury prowadzącymi działalność transgraniczną, a także zasady współpracy w zakresie certyfikacji bezpieczeństwa i dopuszczania pojazdów do obrotu na liniach transgranicznych.

Istotnym elementem tej współpracy jest wymiana informacji i doświadczeń dotyczących strategii i planów nadzoru, wyników działań kontrolnych, zidentyfikowanych niezgodności, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo, oraz istotnych zmian w systemach zarządzania bezpieczeństwem podmiotów nadzorowanych przez różne krajowe organy ds. bezpieczeństwa. W ramach porozumień możliwe jest również prowadzenie wspólnych audytów i kontroli.

W celu zapewnienia spójności działań nadzorczych Prezes UTK przygotowuje i przekazuje do partnerskich organów ds. bezpieczeństwa roczne raporty dotyczące wspólnego nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi prowadzącymi działalność transgraniczną. Raporty te obejmują m.in. strategię i plan nadzoru Prezesa UTK, określone priorytety i cele nadzorcze, powiązania pomiędzy certyfikacją a nadzorem, podejście oparte na analizie ryzyka, a także kluczowe inicjatywy oraz wyniki nadzoru wobec certyfikowanych przedsiębiorstw kolejowych działających na terytorium różnych państw członkowskich.

Przedstawiciele UTK uczestniczyli w licznych grupach i warsztatach organizowanych w ramach sieci NSA, w tym np. Subgroup on supervision, Risk-based supervision task group, Grupa ekspercka (UE) ds. przewozu towarów niebezpiecznych, Safety Culture Oversight Process Task Force (SCOP) czy HOF Network Meeting.

Aby nadal rozwijać współpracę oraz wdrażać nowe płaszczyzny wymiany informacjami pomiędzy NSA państw członkowskich, Prezes UTK występuje corocznie z prośbą o przekazanie informacji w sprawach, które należy rozważyć w planowaniu działań nadzorczych i ustalaniu priorytetów nadzorczych w stosunku do polskich przewoźników kolejowych świadczących usługi transportu kolejowego na terenie innych państw członkowskich.

Współpraca międzynarodowa stanowi istotny element nadzoru nad rynkiem kolejowym, a jej rozwój pozwala na wdrożenie nowych metod oceny ryzyka dla podmiotów kolejowych. Obecnie wiele podmiotów prowadzi transgraniczną działalność kolejową, co może prowadzić do rozproszenia odpowiedzialności za nadzór nad tymi przedsiębiorstwami oraz braku możliwości pełnej oceny ryzyka generowanego przez takiego przewoźnika kolejowego. Współpraca związana z wymianą informacji oraz możliwością prowadzenia wspólnych działań kontrolnych pozwala natomiast na tworzenie całościowego obrazu poziomu bezpieczeństwa podmiotu i dokładne określenie ewentualnych obszarów problemowych.

W następnych latach współpraca ta będzie kontynuowana oraz intensyfikowana.

6.7. Wymiana informacji NSA z przedsiębiorstwami

Wymiana informacji NSA z przedsiębiorstwami odbywa się m.in. w oparciu o stronę internetową UTK, publikacje, konferencje, spotkania zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce oraz spotkania w ramach „Piątków z UTK”.

Zespół ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce został powołany w 2014 r. Zarządzeniem nr 9 Prezesa UTK. Jego główne zadania to:

- monitorowanie poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego;
- identyfikacja niepokojących zjawisk i trendów;
- wskazywanie działań zapobiegawczych oraz dystrybucja informacji w tym zakresie wśród podmiotów sektora kolejowego.

Posiedzenia zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce zwołuje Prezes UTK w oparciu o zaplanowany harmonogram tych posiedzeń oraz jako reakcję na zintensyfikowany wzrost zagrożeń bezpieczeństwa bądź zaistniałe zdarzenia kolejowe.

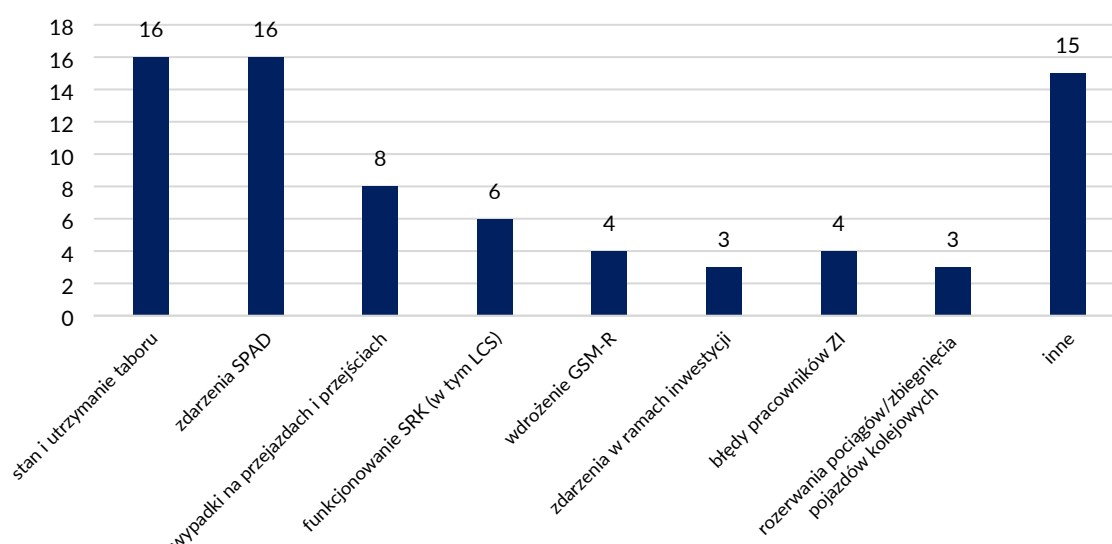
Wnioski z posiedzeń Zespołu przekazywane są przez Prezesa UTK do realizacji i wykorzystywania w bieżącej działalności podmiotów. Stanowią też podstawę do podejmowania przez przedsiębiorstwa kolejowe działań, które mają poprawić bezpieczeństwo systemu kolejowego.

Formuła pracy Zespołu zakłada wiodącą rolę Prezesa UTK, który wskazuje kierunki oczekiwanych działań oraz odpowiedzialność podmiotów działających na rynku w procesie przygotowania propozycji odpowiednich wniosków, a następnie wdrażania wspólnie wypracowanych rekomendacji.

Przyjęta formuła prac Zespołu jest dodatkowo wzmacniana przez aktywny udział przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, którzy regularnie uczestniczą w posiedzeniach Zespołu. Obecność przedstawicieli ministerstwa umożliwia bezpośrednią wymianę informacji pomiędzy administracją rządową a uczestnikami rynku kolejowego. Zapewnia bieżące uwzględnianie w dyskusji zagadnień istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kolejowego i ma wpływ na przyszłe decyzje legislacyjne. W pracach Zespołu uczestniczą

również przedstawiciele przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, ECM, związków zawodowych oraz instytucji naukowo-badawczych. Tak szeroka reprezentacja przedstawicieli rynku kolejowego sprzyja wypracowywaniu wspólnych rozwiązań, zwiększa przejrzystość działań podejmowanych w obszarze bezpieczeństwa oraz zapewnia wszystkim uczestnikom sektora bieżącą wiedzę o identyfikowanych zagrożeniach, podejmowanych działaniach i kierunkach zmian.

Rys. 33. Tematyka spotkań Zespołu w latach 2014–2025



Od początku działania Zespołu odbyło się 75 jego posiedzeń. Najwięcej posiedzeń poświęcone było zagadnieniom związanym ze stanem technicznym pojazdów kolejowych, w tym nieprawidłowościami w procesie ich utrzymania oraz zdarzeniom polegającym na niezatrzymaniu pojazdu kolejowego w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, bądź uruchomieniu pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (SPAD). Poświęcono im po 16 spotkań. Kwestie związane z bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach były omawiane na 8 posiedzeniach.

W 2025 r. odbyły się 4 posiedzenia Zespołu, które dotyczyły zagadnień:

1. bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Przedmiotem posiedzenia Zespołu była analiza poziomu bezpieczeństwa na PKD oraz ocena możliwości wdrożenia rozwiązań technicznych i organizacyjnych ograniczających liczbę występujących zdarzeń.

Przedstawiono dane, które wskazują, że główną przyczyną wypadków na przejazdach jest nieprzestrzeganie przepisów przez użytkowników dróg, w szczególności ignorowanie sygnalizacji świetlnej, omijanie rogatek, wjazd na przejazd bez możliwości jego opuszczenia oraz nieprzestrzeganie znaków drogowych. Podkreślono, że zdarzenia wynikające z błędów systemu kolejowego stanowią nieznaczną część wszystkich przypadków.

Największa liczba wypadków i ofiar występuje na przejazdach kategorii D oraz C. Omówiono również skutki zdarzeń – liczbę ofiar śmiertelnych, rannych, zakłócenia w ruchu kolejowym, opóźnienia pociągów oraz znaczne straty finansowe ponoszone

przez zarządcę infrastruktury i przewoźników kolejowych. Uczestnicy pozytywnie ocenili dotychczasowe doświadczenia związane z funkcjonowaniem systemów rejestracji wykroczeń typu „Red Light” na PKD. Wskazano na potrzebę rozszerzenia stosowania podobnych rozwiązań oraz stworzenia odpowiednich podstaw prawnych, które umożliwią rejestrację naruszeń i skuteczne egzekwowanie kar.

Wśród rekomendowanych działań wskazano:

- rozwój systemów monitorowania i rejestracji wykroczeń na PKD;
- wzmocnienie współpracy UTK, GITD, Ministerstwa Infrastruktury, Policji oraz zarządcy infrastruktury;
- zwiększenie skuteczności egzekwowania przepisów i nieuchronności kar;
- ujednolicenie uprawnień służb w zakresie nakładania mandatów;
- prowadzenie działań edukacyjnych skierowanych do kierowców oraz kandydatów na kierowców;
- dalsze ograniczanie wpływu czynnika ludzkiego poprzez wdrażanie rozwiązań technicznych zwiększających poziom bezpieczeństwa.

Wnioskiem z dyskusji było uznanie, że poprawa bezpieczeństwa na PKD wymaga równoległego prowadzenia działań legislacyjnych, technicznych, kontrolnych i edukacyjnych przy ścisłej współpracy wszystkich instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo transportu kolejowego i drogowego.

2. zdarzeń z osobami związanymi z ruchem pojazdu kolejowego (kat. B35³¹ i C65³²).

Przedmiotem posiedzenia były wyniki analizy zdarzeń kategorii B35 i C65 związanych z ruchem pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwem podróżnych podczas wsiadania, wysiadania i przebywania w obszarze kolejowym.

Z danych UTK wynika, że najczęstszymi przyczynami zdarzeń są: nieuprawnione przebywanie osób na torach, wsiadanie lub wysiadanie z pociągu będącego w ruchu, niewłaściwe zachowanie użytkowników PKD oraz niezachowanie ostrożności przez pasażerów na peronach. Oceniono, że większość zdarzeń wynika z zachowań podróżnych i osób postronnych, przy znacznie mniejszym udziale czynników technicznych i organizacyjnych po stronie przewoźników kolejowych. Omówiono najczęściej występujące zagrożenia związane z wymianą pasażerów oraz przypadki odjazdu pociągu przed zakończeniem wsiadania i wysiadania. Szczególną uwagę poświęcono działaniom PKP Intercity S.A. związanym z wdrażaniem systemu centralnego sterowania i blokowania drzwi (TB0), który ma ograniczyć ryzyko zdarzeń z udziałem podróżnych. Przedstawiono stan realizowanych testów oraz planowane wdrożenie rozwiązania w eksploatacji.

³¹ Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego).

³² Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez poszkodowanych.

Wśród działań ograniczających ryzyko wskazano m.in. rozwój rozwiązań technicznych związanych z systemami drzwiowymi, doskonalenie procedur operacyjnych, szkolenia personelu, poprawę jakości informacji pasażerskiej oraz prowadzenie działań edukacyjnych skierowanych do podróżnych.

Wnioskiem z dyskusji było uznanie, że poprawa bezpieczeństwa wymaga jednoczesnego wzmacniania działań technicznych, organizacyjnych i szkoleniowych, a także konsekwentnego podnoszenia świadomości pasażerów w zakresie bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego.

3. zdarzeń związanych z wyprawieniem pociągu na tor zajęty lub zamknięty, niezabezpieczeniem drogi przebiegu lub jej przedwczesnym rozwiązaniem, wyprawieniem pociągu na tor przeciwny, niewłaściwą obsługą lub brakiem obsługi urządzeń SRK, w tym na przejazdach kolejowo-drogowych (kat. 01³³, 02³⁴, 03³⁵, C41³⁶, C42³⁷, C43³⁸ oraz C48³⁹).

Przedmiotem posiedzenia była analiza zdarzeń związanych z nieprawidłową realizacją procesu prowadzenia ruchu kolejowego, obejmujących m.in. wyprawienie lub przyjęcie pociągu na tor zajęty albo zamknięty, niewłaściwe przygotowanie drogi przebiegu, przedwczesne jej rozwiązanie oraz nieprawidłową obsługę urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Od początku 2022 r. do końca września 2025 r. odnotowano 513 zdarzeń analizowanych kategorii, z czego około 35% stanowiły wypadki. Wskazano również, że około 93% zdarzeń było związanych z czynnikiem ludzkim, w szczególności z nieprzestrzeganiem procedur, błędami komunikacji, niedostatecznym nadzorem oraz niewłaściwą oceną sytuacji ruchowej.

W trakcie dyskusji podkreślono potrzebę bardziej wnikliwego identyfikowania przyczyn systemowych przez komisje kolejowe oraz formułowania skutecznych działań zapobiegawczych. Wskazano na konieczność podnoszenia jakości szkoleń, szczególnie w zakresie postępowania w sytuacjach nietypowych, podnoszenia jakości egzaminowania pracowników prowadzących ruch kolejowy oraz wzmacniania nadzoru nad realizacją obowiązujących procedur.

Omówiono również możliwości wykorzystania rozwiązań technicznych wspierających pracę człowieka, w tym automatyzacji procesów, nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym oraz narzędzi opartych na sztucznej inteligencji. Podkreślono, że

³³ Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym.

³⁴ Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty.

³⁵ Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

³⁶ Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym.

³⁷ Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty.

³⁸ Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

³⁹ Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym.

wdrażanie nowych technologii powinno być ukierunkowane na ograniczanie ryzyka błędów ludzkich przy zachowaniu odpowiedzialnej roli pracowników.

Wnioskiem z dyskusji było uznanie, że ograniczenie liczby zdarzeń wymaga równoczesnego wzmocnienia kompetencji pracowników, rozwijania kultury bezpieczeństwa, poprawy jakości analiz powypadkowych oraz stopniowego wdrażania rozwiązań technicznych wspomagających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.

4. aktów terroru, dywersji, sabotażu – prewencja i testowanie procedur kryzysowych.

Przedmiotem posiedzenia była analiza zagrożeń dla systemu kolejowego wynikających z aktów sabotażu, dywersji i terroryzmu oraz ocena przygotowania podmiotów kolejowych do reagowania na sytuacje kryzysowe.

W trakcie spotkania omówiono nowe zagrożenia dla sektora kolejowego, związane m.in. z celowymi działaniami wymierzonymi w infrastrukturę kolejową, wykorzystaniem dronów oraz wzrostem liczby incydentów o charakterze chuligańskim i sabotażowym. Zwrócono uwagę na konieczność dostosowania istniejących procedur bezpieczeństwa do zmieniającego się środowiska zagrożeń oraz wzmocnienia współpracy pomiędzy podmiotami kolejowymi, służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo i administracją publiczną.

Istotną część dyskusji poświęcono zagadnieniom związanym z przepływem informacji pomiędzy uczestnikami systemu bezpieczeństwa oraz identyfikacji i zgłaszaniu sytuacji mogących wskazywać na działania celowe. Podkreślono znaczenie sprawnej komunikacji pomiędzy zarządcami infrastruktury, przewoźnikami, służbami porządkowymi, organami ścigania oraz instytucjami odpowiedzialnymi za zarządzanie kryzysowe.

Omówiono również zagrożenia związane z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych w pobliżu infrastruktury kolejowej. Wskazano na potrzebę dalszego rozwoju rozwiązań służących identyfikacji lotów dronów, monitorowaniu przestrzeni powietrznej oraz doskonaleniu procedur postępowania w przypadku wykrycia nieautoryzowanej aktywności.

Podkreślono kluczową rolę pracowników kolei w identyfikowaniu zagrożeń oraz znaczenie systematycznych szkoleń i działań podnoszących świadomość bezpieczeństwa. Wskazano, że skuteczność systemu bezpieczeństwa zależy w dużej mierze od właściwej reakcji pracowników na nietypowe sytuacje, zgłaszania nieprawidłowości oraz przestrzegania obowiązujących procedur.

Wnioskiem z posiedzenia było uznanie konieczności dalszego wzmocnienia odporności systemu kolejowego na zagrożenia o charakterze terrorystycznym i dywersyjnym poprzez rozwój współpracy międzyinstytucjonalnej, doskonalenie procedur zarządzania kryzysowego, poprawę wymiany informacji oraz podnoszenie świadomości pracowników w zakresie identyfikacji i zgłaszania sytuacji mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Dodatkowo wskazano potrzebę opracowania i przekazania podmiotom kolejowym wytycznych dotyczących postępowania wobec nowych zagrożeń oraz budowania kultury bezpieczeństwa w sektorze kolejowym. Opracowane wytyczne opublikowano na [stronie internetowej UTK](#).

Najważniejsze narzędzia, dzięki którym informacja skutecznie dociera do interesariuszy, to: aktualizowana na bieżąco strona internetowa oraz profile UTK w mediach społecznościowych: Facebook, X, LinkedIn, Instagram oraz YouTube. Organizowane są również spotkania w ramach „Piątków z UTK”, a z pracownikami UTK można się spotkać także w trakcie targów branżowych czy konferencji.

Uczestnicy rynku kolejowego mają wysoką świadomość obowiązków, jakie na nich spoczywają w ramach tworzenia bezpiecznego systemu kolejowego. W budowaniu tej świadomości oraz wyjaśnianiu wątpliwości pomaga otwartość UTK. Aby lepiej poznać potrzeby rynku kolejowego oraz opinie na temat istotnych zagadnień, stale rozbudowywane są narzędzia dialogu pomiędzy urzędem (jako regulatorem) a branżą kolejową. To kluczowe zadanie z punktu widzenia misji UTK.

Formuła „Piątków z UTK” istnieje od 2015 r. i zakłada spotkania indywidualne. Termin spotkania interesariusz rezerwuje internetowo wraz z określeniem jego tematu.

W 2025 r. odbyło się 66 spotkań w ramach „Piątków z UTK”. Wszystkie organizowane były w formie zdalnej. Dotyczyły m.in. zagadnień związanych z interpretacją przepisów, nieprawidłowości wykazanych podczas kontroli czy zasad nadzoru nad pracą komisji kolejowych. Do dyspozycji interesariuszy byli przedstawiciele z komórek:

- Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów – zagadnienia związane m.in. z licencjami maszynistów, ośrodkami szkolenia, ośrodkami medycyny pracy;
- Departament Monitorowania i Bezpieczeństwa – zagadnienia związane m.in. z certyfikacją przewoźników, zarządców infrastruktury i ECM, świadectwami bezpieczeństwa dla bocznic kolejowych, sprawozdawczością dotyczącą wypadków;
- Departament Obsługi Prawnej – zagadnienia związane z zagospodarowaniem przestrzennym w pobliżu terenów kolejowych;
- Departament Planowania i Nadzoru – zagadnienia związane z nadzorem Prezesa UTK;
- Departament Przewozów Pasażerskich – zagadnienia związane z przyznawaniem otwartego dostępu dla przewoźników pasażerskich, ochroną praw pasażerów, obsługą pasażerów;
- Departament Regulacji Rynku – zagadnienia związane m.in. z dostępem do infrastruktury kolejowej i infrastruktury usługowej, opłatami za dostęp do infrastruktury, licencjonowaniem transportu kolejowego;
- Departament Techniki i WYROBÓW – zagadnienia związane m.in. z wymaganiami i procedurami uzyskania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu i świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia i budowli mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz potwierdzaniem za zgodność z typem.

Po wideokonferencjach, które odbyły się w ramach „Piątków z UTK”, na bieżąco przekazywana była ankieta z badaniem jakości obsługi. Pozwoliła ona stwierdzić, że większość klientów urzędu wysoko ocenia pracowników UTK, ich chęć pomocy i wiedzę.

UTK co roku przygotowuje publikacje, które dotyczą m.in. bezpieczeństwa systemu kolejowego. W 2025 r. na stronie internetowej UTK opublikowane zostały:

- Przewozy towarowe w Europie – I półrocze 2025 r.
- Przewozy pasażerskie w Polsce w I półroczu 2025 r. na tle innych państw w Europie
- Grupy towarów w I półroczu 2025 r. Co dalej z przewozami towarów w Polsce?

- Podsumowanie wakacji na kolei 2025 r.
- Struktura kosztów rodzajowych na kolei w 2024 r.
- Połączenia kolejowe na lotniska – wykorzystanie i efektywność 2019–2024
- Przewozy intermodalne w I półroczu 2025 r.
- Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2024 r.
- Kadry na kolei w 2024 r. – wybrane aspekty rynku pracy
- Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2024 r.
- Wymiana pasażerska w 2024 r. – dane podstawowe
- Poradnik wakacyjny dla podróżujących koleją 2025 r.
- Rodzaje kolejowych przewozów pasażerskich w 2024 r. Porównanie danych na przestrzeni 2021–2024
- VIII Ogólnopolska Konferencja Naukowo-Techniczna „Transport Kolejowy Przeszłość – Teraźniejszość – Przyszłość”
- Grupy ładunków w przewozach towarowych w 2024 r.
- Przewozy pasażerskie w województwach w 2024 r. Porównanie danych na przestrzeni lat 2023–2024
- Koleje Wąskotorowe w Polsce w 2024 r.
- Przewozy intermodalne w 2024 r.
- Poznaj polskie koleje wąskotorowe 2025
- Analiza punktualności pociągów pasażerskich w 2024 r.
- Kolejowy przewóz towarów w Polsce na tle wojny w Ukrainie. 2022–2024
- Strategia i plan nadzoru Prezesa UTK 2025
- Podsumowanie 2024 r. w przewozach pasażerskich i towarowych
- Magazyn Kultury Bezpieczeństwa 2025

Publikacje dostępne są na [stronie internetowej UTK](#).

Ważnym obszarem wymiany wiedzy i doświadczeń są także konferencje i sympozja.

Działalność informacyjna UTK to jeden z ważnych obszarów działalności. W 2025 r. realizowane były różne formy przekazu, także z udziałem dziennikarzy czy ekspertów z poszczególnych dziedzin.

3 marca odbyła się V konferencja „Prawo kolejowe” współorganizowana przez UTK z fundacją „ProKolej”. Skierowana jest ona do prawników oraz specjalistów, którzy zajmują się regulacją rynku i bezpieczeństwem systemu kolejowego. Tematyka spotkania obejmowała inwestycje, negocjacje i procedury.

15 maja UTK zorganizował VIII Ogólnopolską Konferencję Naukowo-Techniczną Transport Kolejowy 2025 Przeszłość – Teraźniejszość – Przyszłość. Spotkanie zgromadziło około 100 uczestników, którzy wysłuchali 16 prezentacji z różnych obszarów kolei. Wygłosili je uczniowie, studenci i doktoranci związani z wieloma szkołami i uczelniami.

2 lipca UTK zorganizował Forum Kultury Bezpieczeństwa. W czasie tego wydarzenia kolejne podmioty dołączyły do sygnatariuszy deklaracji kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Zostały też przyznane nagrody i wyróżnienia dla uczestników Konkursu Kultury Bezpieczeństwa. Więcej o Kulturze bezpieczeństwa można przeczytać w [rozdziale 9](#).

23–26 września w Gdańsku odbyły się 16. Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO. UTK przygotował dla uczestników targów konferencje, debaty i spotkania merytoryczne, które

były okazją do rozmów o bezpieczeństwie, interoperacyjności i regulacjach rynku kolejowego: 24 września – Debata/Konferencja: Stan bezpieczeństwa kolei, 25 września – Konferencja „Kampania Kolejowe ABC III – razem dla bezpieczeństwa”.

4 grudnia odbyła się ogólnopolska konferencja „Kolej w przestrzeni – bezpieczeństwo, rozwój, przyszłość”. W wydarzeniu wzięło udział niemal 500 uczestników z całej Polski – stacjonarnie oraz online. Eksperti omówili m.in. aktualne orzecznictwo sądowo-administracyjne, dobre i złe praktyki gmin oraz wyzwania stojące przed dalszym rozwojem kolei – od poziomu lokalnego po międzynarodowy.

Kierownictwo i pracownicy UTK brali ponadto udział w wielu wydarzeniach i konferencjach, które organizowały organizacje społeczne, uczelnie i podmioty branżowe.

Nadzór

7. Nadzór

7.1.Strategia, plan i procedury nadzoru

Planowanie zadań stanowi podstawowy mechanizm wyznaczania kierunku działania organizacji oraz racjonalnego dążenia do osiągnięcia założonych celów. Proces ten rozpoczyna się od analizy dotychczasowych działań, identyfikacji obszarów wymagających usprawnienia oraz określenia elementów, które powinny zostać zmodyfikowane, aby zwiększyć skuteczność realizowanych zadań. Strategia planowania powinna zatem wskazywać nie tylko pożądane rezultaty, ale również horyzont czasowy ich osiągnięcia oraz narzędzia i środki, które zostaną w tym celu wykorzystane.

Istotnym uwarunkowaniem każdej strategii planistycznej, w tym również strategii nadzoru Prezesa UTK, są posiadane zasoby, w szczególności zasoby kadrowe i organizacyjne. Proces planowania dostarcza zatem kluczowych informacji, które umożliwiają podejmowanie racjonalnych decyzji w zakresie korzystania z dostępnych zasobów tak, by działania były jak najbardziej efektywne, a na zadania o największym znaczeniu z punktu widzenia realizacji celów nadzorczych skierowana była największa uwaga.

Zgodnie z rozporządzeniem nr 2018/761 nadzór powinien koncentrować się na obszarach, które stwarzają największe ryzyko lub w których ryzyko jest najłagodniej kontrolowane. Takie podejście pozwala efektywnie wykorzystać zasoby i skupić działania kontrolne tam, gdzie są najbardziej potrzebne. Aby to osiągnąć, Prezes UTK opracowuje Strategię i Plan Nadzoru, które określają priorytety i metody działania. Dokumenty te są zgodne z wytycznymi Agencji i uwzględniają specyfikę polskiego rynku.

Proces tworzenia strategii obejmuje kilka etapów. Są to:

- analiza danych z różnych źródeł: dane dotyczące zdarzeń kolejowych, wyniki kontroli, sprawozdania roczne, skargi obywateli, dane z postępowań administracyjnych;
- identyfikacja obszarów ryzyka, w tym ryzyk związanych z czynnikiem ludzkim i organizacyjnym;
- opracowanie planów nadzoru;
- szacowanie i przydzielanie zasobów do realizacji działań kontrolnych;
- uwzględnienie kwestii transgranicznych poprzez współpracę z organami bezpieczeństwa innych państw.

Strategia i Plan Nadzoru zawierają ocenę poziomu bezpieczeństwa w polskim systemie kolejowym opartą na analizie ryzyka. Dzięki temu działania nadzorcze są skoncentrowane na obszarach krytycznych i umożliwiają szybkie reagowanie na zagrożenia.

W ramach prac nad tym dokumentem Prezes UTK poprosił uczestników rynku kolejowego oraz instytucje powiązane z sektorem transportu kolejowego o wskazanie priorytetów nadzoru na rok 2025. Pozyskane w ten sposób informacje stanowiły cenny materiał do dalszych analiz, który został wykorzystany przy opracowywaniu planu i strategii nadzoru. Pozwoliło to wieloaspektowo spojrzeć na kwestie bezpieczeństwa oraz funkcjonowanie systemu kolejowego.

Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury – podobnie jak w latach poprzednich – wypełnili ankietę dotyczącą Modelu Dojrzałości Zarządzania, która pozwala na dokonanie samooceny organizacji w zakresie efektywności funkcjonowania systemu zarządzania

bezpieczeństwem. Ponadto, w ramach współpracy międzynarodowej z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, Prezes UTK skierował do NSA Litwy, Czech, Słowacji, Niemiec, Holandii i Austrii prośbę o przekazanie informacji dotyczących ewentualnych zagadnień problemowych w zakresie działalności polskich przedsiębiorstw kolejowych poza granicami kraju. Uzyskane dane stanowiły wartościowe źródło przy opracowywaniu Strategii i Planu Nadzoru na 2025 r.

Uwzględniając wskazane założenia oraz wymagania, opracowano Strategię i Plan Nadzoru Prezesa UTK na 2025 r. Dokument ten w sposób kompleksowy ocenia poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego w Polsce poprzez zastosowanie odpowiednich metod identyfikacji oraz szacowania ryzyka w tym sektorze. Na podstawie przeprowadzonych analiz oraz wyciągniętych wniosków podejmowane są decyzje dotyczące nadzoru nad rynkiem kolejowym. Koncentrują się one na obszarach najbardziej wrażliwych, w których istnieje podwyższone ryzyko wystąpienia zagrożeń. Pozwala to skutecznie i szybko reagować na potencjalne niebezpieczeństwa.

Dokonując wyboru priorytetów nadzoru Prezesa UTK na 2025 r., pod uwagę wzięto następujące kryteria decyzyjne:

- wartość wskaźnika nieprawidłowości;
- zmiana wskaźnika nieprawidłowości;
- liczba zdarzeń kolejowych;
- zmiana liczby zdarzeń kolejowych;
- obszary zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa;
- dane w zakresie postępowań administracyjnych;
- wyniki przeprowadzonej oceny ryzyka;
- propozycje innych organów/podmiotów.

Wyciągnięte wnioski były podstawą, by wskazać obszary, które są priorytetami nadzoru Prezesa UTK:

- systemy zarządzania bezpieczeństwem;
- systemy zarządzania utrzymaniem;
- pojazdy kolejowe;
- infrastruktura kolejowa;
- bocznice kolejowe;
- przejazdy kolejowo-drogowe;
- warunki, jakie są obowiązani spełniać maszyniści, a także osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych;
- przygotowanie i realizacja procesu przewozowego, w tym jakość świadczonych usług w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych.

Ponadto wyznaczono dodatkowe zagadnienia priorytetowe:

- nadzór nad jakością prowadzonej oceny ryzyka;
- czynnik ludzki i kultura bezpieczeństwa;
- realizacja zaleceń PKBWK;
- funkcjonowanie systemu zarządzania kryzysowego, w tym cyberbezpieczeństwo;

- weryfikacja usunięcia nieprawidłowości stwierdzanych we wcześniejszych działaniach kontrolnych;
- wdrażanie rekomendacji badania osi zestawów kołowych w wagonach towarowych.

W 2025 r., po zmianie ustawy prawo przedsiębiorców, wprowadzone zostały również dodatkowe wytyczne i wskazówki dla planowania nadzoru przez organy kontroli, w tym Prezesa UTK. Od 2026 r. wszystkie kontrole planowe muszą być poprzedzone analizą prawdopodobieństwa naruszenia prawa. Organ kontrolny identyfikuje obszary, w których ryzyko jest największe, i na tej podstawie ustala priorytety działań.

Strategia jest podstawą do realizacji działań kontrolnych Prezesa UTK. Jej realizacja jest na bieżąco monitorowana i poddawana analizie. Dzięki temu możliwe jest wprowadzanie niezbędnych korekt do realizacji planu nadzoru oraz szybkie rozwiązywanie pojawiających się problemów. W ramach tej strategii tworzony jest plan nadzoru na dany rok kalendarzowy.

Poza działaniami planowymi, ujętymi w rocznej Strategii i Planie Nadzoru Prezesa UTK, Oddziały Terenowe UTK podejmują również szereg działań o charakterze dodatkowym. Czynności te mogą być związane np. ze zdarzeniami kolejowymi czy zgłoszeniami w zakresie bezpieczeństwa, ale również wnioskami wynikającymi z monitorowania systemu kolejowego czy innymi informacjami wpływającymi do urzędu w zakresie potencjalnych nieprawidłowości.

Techniki nadzoru stosowane przez Prezesa UTK w 2025 r. to audyt, kontrola, oględziny w toku postępowania administracyjnego, czynności sprawdzające „na gruncie” oraz czynności w formie pisemnej.

Audyt ECM

Prezes UTK sprawuje nadzór nad ECM oraz podmiotami certyfikowanymi w zakresie funkcji utrzymania. Celem nadzoru jest weryfikacja, czy podmioty nadal spełniają wymagania określone w załączniku II do rozporządzenia nr 2019/779.

Aby zweryfikować wymagania załącznika II do rozporządzenia nr 2019/779, Prezes UTK przeprowadza inspekcje co najmniej raz na 12 miesięcy. Od 2023 r. inspekcje w ECM oraz podmiotach certyfikowanych w zakresie funkcji utrzymania prowadzone są w formie audytu, zgodnie z zasadami określonymi w Procedurze przeprowadzania audytu w ramach weryfikacji spełnienia wymogów, które określa załącznik II do rozporządzenia nr 2019/779.

Audyt obejmuje:

- przygotowanie – analiza dokumentacji MMS (System Zarządzania Utrzymaniem), w tym zmian wprowadzonych od czasu certyfikacji;
- przeprowadzenie audytu – wizyty w siedzibie podmiotu, wywiady z pracownikami, wizytacja warsztatu (jeśli istnieje), pobieranie próbek dokumentów i zdjęć jako dowodów;
- ocena zgodności – sprawdzenie, czy działania podmiotu są zgodne z dokumentacją MMS i wymaganiami rozporządzenia nr 2019/779;
- identyfikacja niezgodności – klasyfikacja na krytyczne (zagrożające bezpieczeństwu) i niekrytyczne;
- sporządzenie raportu z audytu oraz kart niezgodności;
- omówienie raportu na spotkaniu zamykającym z audytowanym podmiotem.

Po zakończeniu audytu:

- audytowany w ciągu 14 dni przedstawia plan działań naprawczych;
- plan działań naprawczych powinien zostać zrealizowany w terminie do 3 miesięcy (z możliwością wydłużenia w uzasadnionych przypadkach).

Po realizacji planu działań naprawczych podmiot przedkłada dowody usunięcia niezgodności, które są analizowane przez pracowników UTK.

Wyniki audytu są wykorzystywane w procesie recertyfikacji ECM i podmiotów certyfikowanych w zakresie funkcji utrzymania. Jeśli Prezes UTK stwierdzi niezgodności krytyczne, które mogą wpływać na bezpieczeństwo eksploatacji pojazdów, może wsząć postępowanie administracyjne.

Kontrola

Kontrola to działanie w ramach nadzoru, które polega na porównaniu stanu faktycznego ze stanem wymaganym (przepisami prawa, normami, regulacjami wewnętrznymi). Kontrola ma zidentyfikować odchylenia i zapewnić zgodność z wymaganiami. Kontrola pełni różne funkcje:

1. informacyjną – dostarcza dane o realizacji zadań i wykrytych nieprawidłowościach;
2. profilaktyczną – pomaga zapobiegać błędom w przyszłości;
3. korygująco-ochronną – przywraca stan zgodny z wymaganiami;
4. instruktażową – wskazuje sposoby eliminacji odchyleń;
5. egzekwującą – formułuje zalecenia, które muszą być wykonane.

Na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK i osoby upoważnione mają prawo:

- wstępu na obszar kolejowy, bocznicę kolejową, do pomieszczeń związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz do pojazdów kolejowych, wraz z prawem przejazdu w pociągach i pojazdach kolejowych;
- żądać pisemnych i ustnych wyjaśnień, okazywania dokumentów, udzielania informacji oraz udostępniania wszelkich danych związanych z przedmiotem kontroli;
- w ramach kontroli wyrobów udostępnionych na rynku lub wprowadzonych do obrotu przeprowadzać kontrolę zgodnie z przepisami rozdziału 7 ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku – w przypadku kontroli, o których mowa w art. 10 ust. 3a.

Sposób przeprowadzenia kontroli przez Prezesa UTK określa rozporządzenie z 27 grudnia 2017 r. Do kontroli działalności gospodarczej stosuje się przepisy ustawy prawo przedsiębiorców.

Kontrola kończy się sporządzeniem protokołu, który zawiera opis stanu faktycznego oraz wykaz stwierdzonych nieprawidłowości, oraz wystąpieniem pokontrolnym, w którym wskazuje się zalecenia pokontrolne.

Następstwem kontroli, w przypadku stwierdzenia niezgodności, może być wszczęcie postępowania administracyjnego o różnym charakterze (np. wyłączenie pojazdu, ograniczenie eksploatacji infrastruktury kolejowej czy terminowe usunięcie nieprawidłowości).

Kontrola w sytuacji zagrożenia życia, zdrowia lub środowiska naturalnego

Jeżeli organ poweźmie informację o bezpośrednim zagrożeniu dla życia, zdrowia lub środowiska naturalnego, kontrola odbywa się w trybie uproszczonym:

- brak zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli;

- czynności kontrolne mogą być podjęte po okazaniu legitymacji służbowej, bez przedstawiania upoważnienia;
- kontrola może być prowadzona bez obecności kontrolowanego lub osoby upoważnionej;
- możliwe jest równoległe prowadzenie kontroli w normalnym trybie (po zawiadomieniu);
- nie stosuje się ograniczeń czasu trwania kontroli.

Kontrola przemieszczających się środków transportu

W przypadku kontroli pojazdów w ruchu, osób z nich korzystających oraz przewożonych towarów:

- kontrola wszczynana jest bez zawiadomienia i bez wpisu do książki kontroli;
- wystarczy okazanie legitymacji służbowej, bez upoważnienia;
- może odbywać się bez obecności kontrolowanego;
- dopuszczalne jest równoległe prowadzenie kontroli w wielu pojazdach;
- brak ograniczeń czasu trwania kontroli.

Kontrola zdalna

Na podstawie art. 64 Tarczy Antykryzysowej 4.0 dodano możliwość prowadzenia kontroli zdalnej (art. 51 ust. 3a ustawy prawo przedsiębiorców):

- wymagana jest zgoda przedsiębiorcy;
- kontrola może być prowadzona:
 - za pośrednictwem operatora pocztowego;
 - przy użyciu środków komunikacji elektronicznej.

Warunki:

- usprawnia to prowadzenie kontroli lub
- przemawia za tym charakter działalności przedsiębiorcy.

Brak zgody uniemożliwia kontrolę zdalną. Dokumenty zebrane z naruszeniem przepisu nie stanowią dowodu w postępowaniu.

Kontrola z elementami audytu

Podstawowe elementy różniące kontrolę i audyt to:

- Kontrola – sprawdzenie zgodności stanu faktycznego z wymaganiami, skupia się na skutkach i nieprawidłowościach.
- Audyt – proces systematyczny, niezależny, nastawiony na doskonalenie systemu, analizę przyczyn i eliminację ryzyka.

Kontrola Prezesa UTK w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem zawiera w sobie elementy audytu, a ocena systemu dokonywana jest dodatkowo w oparciu o Model Dojrzałości Zarządzania opracowany przez Agencję. Każda kontrola UTK w tym obszarze kończy się omówieniem wyników, wskazaniem mocnych i słabych stron oraz przekazaniem podmiotowi Modelu Dojrzałości Zarządzania, który ocenia poziomy, jakie osiąga SMS, a także wspiera jego rozwój i doskonalenie.

Audyt kultury bezpieczeństwa

Prezes UTK powołał Zespół ekspertów ds. opracowania i wdrożenia modelu oceny kultury bezpieczeństwa, który opracował Model Oceny Kultury Bezpieczeństwa. Podstawą do stworzenia polskiego modelu był Europejski Kolejowy Model Kultury Bezpieczeństwa opracowany przez Agencję. Przy projektowaniu tego modelu uwzględniono wszystkie fundamenty i atrybuty modelu europejskiego, dostosowując je do specyfiki polskiego rynku kolejowego.

Model służy do oceny dojrzałości kultury bezpieczeństwa w przedsiębiorstwach działających w oparciu o SMS. Pozwala określić, jakie wyniki organizacja osiągnęła w 8 kluczowych obszarach i przypisać im poziom od I do IV, zgodnie z atrybutami danego obszaru.

Poziomy kultury bezpieczeństwa

Model wyróżnia 4 poziomy dojrzałości:

- Poziom I – brak systemowego podejścia do bezpieczeństwa;
- Poziom II – działania podejmowane głównie po zdarzeniach;
- Poziom III – spełnianie wymagań formalnych;
- Poziom IV – ciągłe doskonalenie i przewidywanie ryzyk.

Oceniane komponenty kultury bezpieczeństwa:

- Zarządzanie głównymi ryzykami;
- Rozumienie realiów miejsca pracy;
- Uczenie się przez doświadczenie;
- Ciągłe integrowanie bezpieczeństwa;
- Współdziałanie;
- Organizowanie;
- Rozpowszechnianie;
- Wspieranie.

W 2026 r. został uruchomiony Program pilotażowy – audyt kultury bezpieczeństwa dla zainteresowanych podmiotów. Celem programu jest przetestowanie modelu w praktyce i zebranie doświadczeń do jego dalszego doskonalenia.

Ocena jest dokonywana na podstawie:

1. ankiet i wywiadów – zarówno wśród kadry kierowniczej, jak i pracowników operacyjnych;
2. analizy dokumentacji i obserwacji procesów.

Na podstawie zebranych danych zespół oceniający dokonuje oceny poziomu kultury bezpieczeństwa i formułuje wnioski służące doskonaleniu organizacji. Czynności audytowe prowadzone są wspólnie z kontrolą funkcjonowania SMS, co pozwala na kompleksową ocenę zarówno systemu zarządzania bezpieczeństwem, jak i doskonalenia kultury bezpieczeństwa w tym systemie.

Ogłędziny w postępowaniu administracyjnym

Ogłędziny to czynność dowodowa w toku postępowania administracyjnego (art. 75 § 1 k.p.a.).

1. Polegają na bezpośrednim zbadaniu przedmiotu sprawy (np. stanu technicznego infrastruktury lub pojazdów).

2. Mogą być prowadzone w obecności biegłego, jeśli wymagane są wiadomości specjalne.
3. Strony są zawiadamiane co najmniej 7 dni przed terminem i mogą brać udział w oględzinach, zadawać pytania, składać wyjaśnienia.
4. Z oględzin sporządza się protokół.

Czynności sprawdzające „na gruncie”

Podejmowane są najczęściej, aby:

- nadzorować postępowania komisji kolejowych po zdarzeniach;
- monitorować poprawność wdrożenia rozkładów jazdy;
- weryfikować zgłoszenia dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego (np. nieprawidłowości w stanie technicznym infrastruktury, na przejazdach kolejowo-drogowych).

Mają ustalić stan faktyczny w zakresie niezbędnym do stwierdzenia zgodności lub niezgodności ze stanem wymaganym.

Dokumentacja i następstwa:

- z czynności sporządza się notatkę zawierającą ustalenia;
- w przypadku stwierdzenia niezgodności – kierowane jest pismo interwencyjne do podmiotu odpowiedzialnego;
- jeżeli nieprawidłowości mają istotny charakter, następstwem czynności sprawdzających jest wszczęcie kontroli lub bezpośrednie wszczęcie postępowania administracyjnego.

Czynności w formie pisemnej

Czynności w formie pisemnej polegają na pisemnych wystąpieniach Prezesa UTK w ramach nadzoru, w szczególności w zakresie określonym w art. 13 ustawy o transporcie kolejowym.

Najczęściej prowadzone są w wyniku:

- zgłoszeń dotyczących bezpieczeństwa, skarg z różnych źródeł (organy, organizacje społeczne, służby);
- analiz wskazujących na negatywne trendy w bezpieczeństwie;
- monitorowania poziomu bezpieczeństwa (np. ustalenia zespołu ds. monitorowania bezpieczeństwa);
- potrzeby weryfikacji działań komisji kolejowych, które prowadzą postępowania po zdarzeniach.

Przedmiotem wystąpienia jest uzyskanie informacji, dokumentów, wyjaśnień. Podobnie jak w przypadku czynności „na gruncie”, celem jest ustalenie stanu faktycznego w zakresie niezbędnym do oceny zgodności z wymaganiami.

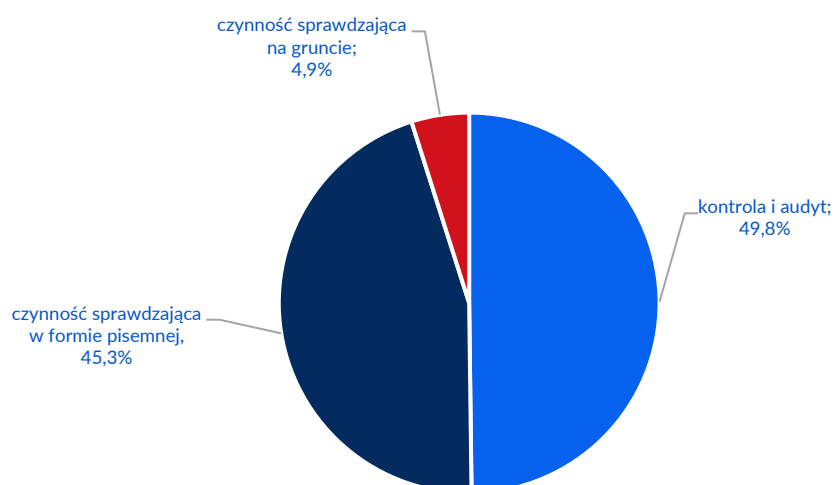
Z czynności sporządza się notatkę z ustaleniami.

W przypadku stwierdzenia niezgodności – kierowane jest pismo interwencyjne do podmiotu odpowiedzialnego.

7.2. Wyniki procesu nadzoru

W 2025 r. zrealizowano łącznie 1 865 działań nadzorczych. Najliczniejszą grupę stanowiły kontrole i audyty, których przeprowadzono 929, co odpowiada ok. 49,8% wszystkich działań. Istotny udział miały również czynności sprawdzające realizowane w formie pisemnej – 845 przypadków (ok. 45,3%). Najmniejszy zakres dotyczył czynności prowadzonych w terenie (na gruncie), których przeprowadzono 91 (ok. 4,9%).

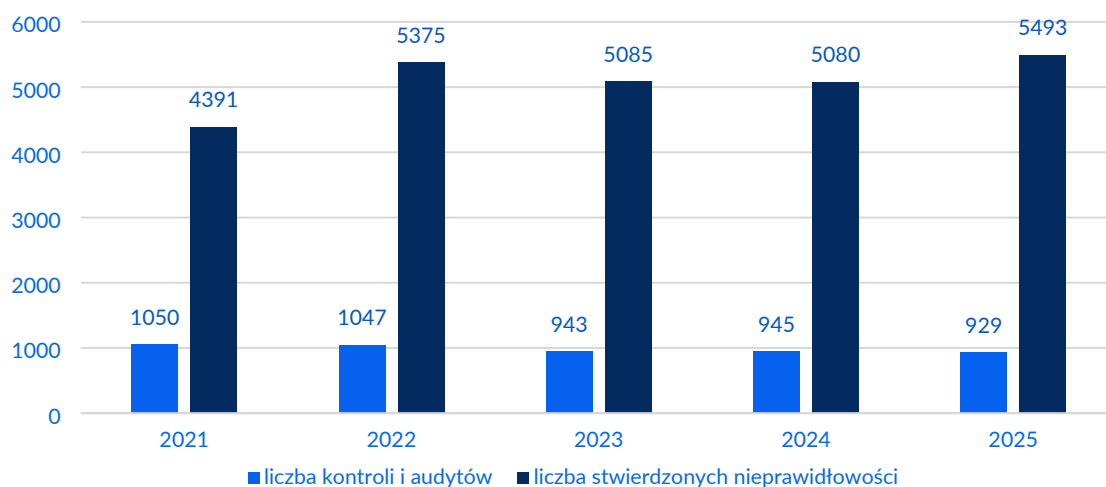
W porównaniu do 2024 r. zauważalna jest zmiana struktury działań nadzorczych. Udział kontroli i audytów nieco spadł (57,4% w 2024 r. wobec ok. 49,8% w 2025 r.), wzrost zaś udział czynności sprawdzających prowadzonych w formie pisemnej (z 35,6% do ok. 45,3%).



W trakcie kontroli, które realizuje Prezes UTK, ujawniane są nieprawidłowości występujące w działalności podmiotów kolejowych. Potwierdza to ich znaczenie dla utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz zgodności z obowiązującymi regulacjami.

Działania kontrolne pełnią jednak nie tylko funkcję nadzorczą, lecz także edukacyjną – wspierają przedsiębiorstwa kolejowe w dostosowywaniu procedur do wymagań prawnych oraz doskonaleniu przyjętych rozwiązań. Takie podejście przyczynia się do ograniczania liczby uchybień, a jednocześnie sprzyja podnoszeniu jakości świadczonych usług i wdrażaniu innowacji. W dłuższej perspektywie wpływa to na zwiększenie efektywności i bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce, wzmacnia także jego konkurencyjność na rynku europejskim.

Rys. 34. Liczba i wyniki kontroli oraz audytów realizowanych przez Prezesa UTK w latach 2021–2025



W latach 2021–2022 liczba kontroli i audytów realizowanych przez Prezesa UTK utrzymywała się na zbliżonym poziomie (odpowiednio 1 050 w 2021 r. oraz 1 047 w 2022 r.). Istotna zmiana nastąpiła w 2023 r., kiedy liczba kontroli i audytów spadła do 943. Było to związane przede wszystkim z wdrożeniem podejścia opartego na analizie ryzyka, które zakłada bardziej selektywny dobór zarówno podmiotów, jak i zakresu prowadzonych działań.

W kolejnych latach liczba realizowanych kontroli i audytów utrzymywała się na zbliżonym poziomie – w 2024 r. przeprowadzono 945 takich działań, natomiast w 2025 r. ich liczba wyniosła 929. Stabilizacja ta potwierdza utrwalenie modelu nadzoru opartego na ryzyku oraz racjonalne wykorzystanie dostępnych zasobów. Takie podejście umożliwia osiąganie lepszych efektów nadzorczych przy porównywalnym lub niższym nakładzie pracy, dzięki koncentracji na obszarach o najwyższym prawdopodobieństwie wystąpienia nieprawidłowości. Mimo nieznacznego spadku liczby kontroli i audytów w 2025 r., liczba stwierdzonych nieprawidłowości cyklicznie rośnie (5 493 w 2025 r. wobec 5 080 w 2024 r.), co potwierdza skuteczność przyjętego modelu nadzoru.

Przy ocenie bezpieczeństwa rynku kolejowego należy uwzględnić różnorodność działań kontrolnych oraz ich zakres, aby uniknąć jednostronnej interpretacji danych. Ważna jest specyfika każdego z obszarów działalności w sektorze kolejowym oraz zmiany w metodyce nadzoru – mogą wpływać na liczbę stwierdzonych nieprawidłowości.

Ważny jest kontekst, w którym występują nieprawidłowości. Należy brać pod uwagę różnice między typami naruszeń, ich potencjalnym wpływem na bezpieczeństwo oraz środki naprawcze podejmowane przez podmioty branży kolejowej. Analiza trendów wskaźników nieprawidłowości może być skutecznym narzędziem do identyfikacji obszarów, które wymagają szczególnej uwagi oraz podejmowania działań zapobiegawczych, by zminimalizować ryzyka w sektorze kolejowym. W tym celu opracowany został model wskaźnika nieprawidłowości. Wylicza się go według wzoru:

$$W_n = \frac{\sum L_n}{L_D}$$

gdzie:

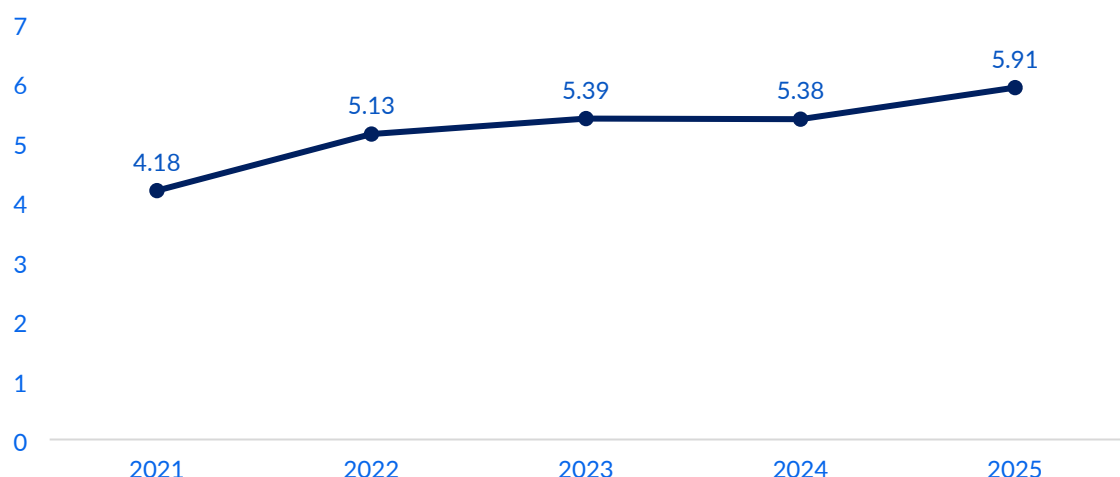
W_n – wskaźnik nieprawidłowości;

L_n – liczba nieprawidłowości stwierdzona podczas działań nadzorczych w badanym okresie;

L_D – liczba działań nadzorczych w badanym okresie.

Przyjęcie takiego wskaźnika, który opiera się na podstawowych danych dotyczących przeprowadzonych działań nadzorczych, pozwala na określenie średniej liczby nieprawidłowości wykrywanych podczas pojedynczej kontroli. Zastosowanie tej metody wykazuje stopniowy wzrost wskaźnika nieprawidłowości w ciągu ostatnich 3 lat.

Rys. 35. Wskaźnik nieprawidłowości dla kontroli i audytów przeprowadzonych w latach 2021–2025



Rosnący wskaźnik nieprawidłowości wskazuje na zwiększoną liczbę naruszeń identyfikowanych przez Prezesa UTK w trakcie prowadzonych działań nadzorczych. W 2021 r. jego wartość wynosiła 4,18, natomiast w 2022 r. wzrosła do 5,13 (wzrost o 22,72%), a następnie w 2023 r. osiągnęła poziom 5,39 (wzrost o 5,07%). W 2024 r. wskaźnik pozostał na zbliżonym poziomie i wynosił 5,38. Jednocześnie w 2025 r. wskaźnik ponownie wzrósł do poziomu 5,91 (wzrost o ok. 10%), co może świadczyć o dalszym doskonaleniu metod nadzorczych, w szczególności w zakresie precyzyjniejszego doboru obszarów kontroli w oparciu o analizę ryzyka, a tym samym o większej skuteczności w wykrywaniu nieprawidłowości.

Wskaźniki nieprawidłowości pozwalają na obserwację tendencji w poszczególnych obszarach związanych z funkcjonowaniem sektora kolejowego, co umożliwia skoncentrowanie działań nadzorczych na najbardziej krytycznych aspektach. Analiza tych danych pozwala również na wdrażanie skutecznych strategii poprawy zgodności z wymaganiami przepisów prawa oraz podnoszenia standardów bezpieczeństwa w branży kolejowej. Przyczynia się to do zwiększenia zaufania społecznego oraz efektywnego rozwoju tego sektora gospodarki.

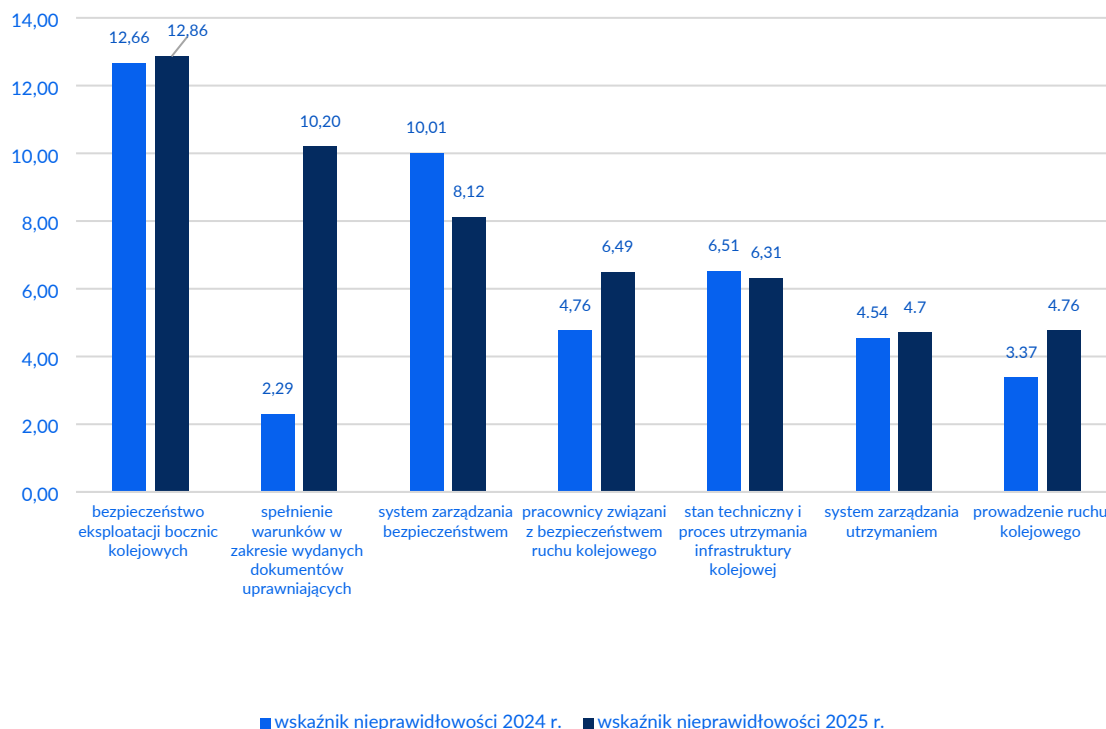
Przy ocenie poszczególnych obszarów tematycznych poddanych weryfikacji w 2025 r. (obszary ogólne, które zawierają kilka obszarów szczegółowych) można zauważyć, że największe wskaźniki nieprawidłowości występowały w zakresach:

1. bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych (12,86);
2. spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających (10,2);
3. system zarządzania bezpieczeństwem (8,12);
4. pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (6,49);
5. stan techniczny i utrzymanie infrastruktury kolejowej (6,31);
6. prowadzenie ruchu kolejowego (4,76);
7. system zarządzania utrzymaniem (4,7).

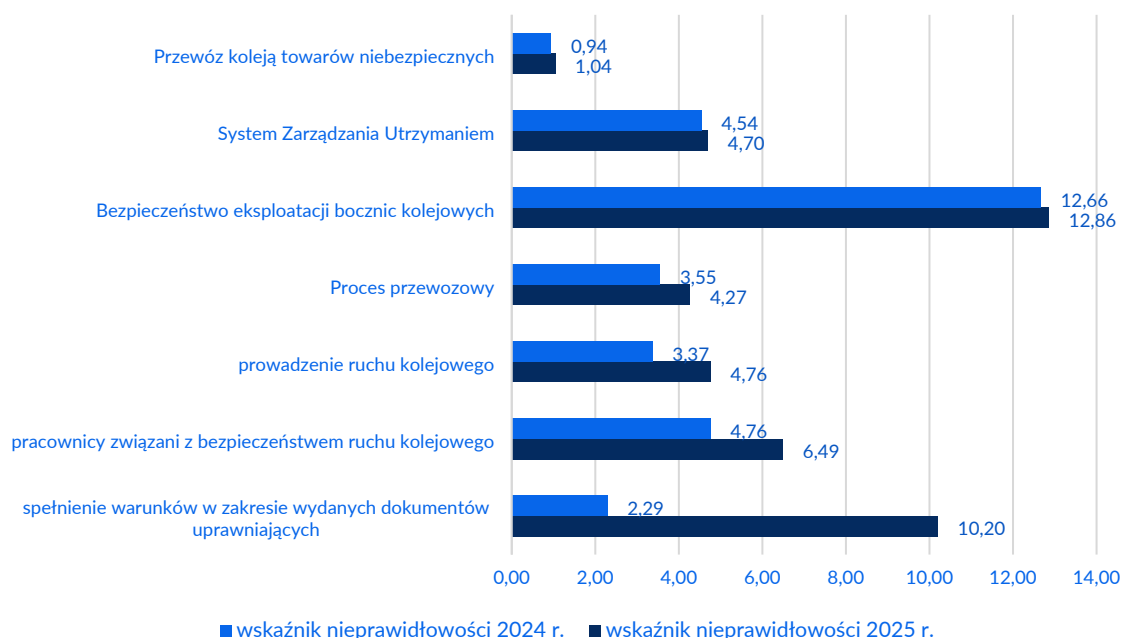
Tab. 15. Wybrane obszary, w których podczas kontroli i audytów stwierdzono nieprawidłowości w 2025 r. oraz porównanie wskaźnika nieprawidłowości w latach 2024–2025

lp.	ogólny zakres działania	liczba kontroli i audytów 2025 r.	liczba stwierdzonych nieprawidłowości 2025 r.	wskaźnik nieprawidłowości 2025 r.	wskaźnik nieprawidłowości 2024 r.	zmiana wskaźnika 2024/2025
	bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych	78	1003	12,86	12,66	+0,2
	pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	70	454	6,49	4,76	+1,73
	prowadzenie ruchu kolejowego	37	176	4,76	3,37	+1,39
	przewóz koleją towarów niebezpiecznych	47	49	1,04	0,94	+0,1
	proces przewozowy	161	688	4,27	3,55	+0,72
	rynek wyrobów stosowanych w kolejnictwie	22	25	1,14	2,24	-1,1
	spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających	40	408	10,2	2,29	+7,91
	stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej	189	1192	6,31	6,51	-0,2
	system zarządzania bezpieczeństwem	92	747	8,12	10,01	-1,89
	system zarządzania utrzymaniem	132	620	4,7	4,54	+0,16
	szkolenie, egzaminowanie i nadawanie uprawnień pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	30	70	2,33	3,07	-0,74

Rys. 36. Zakresy tematyczne z najwyższym wskaźnikiem nieprawidłowości w 2025 r. w porównaniu do 2024 r. (z udziałem w 2025 r. powyżej 4,5)



Rys. 37. Obszary, w których odnotowano wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2025 r.

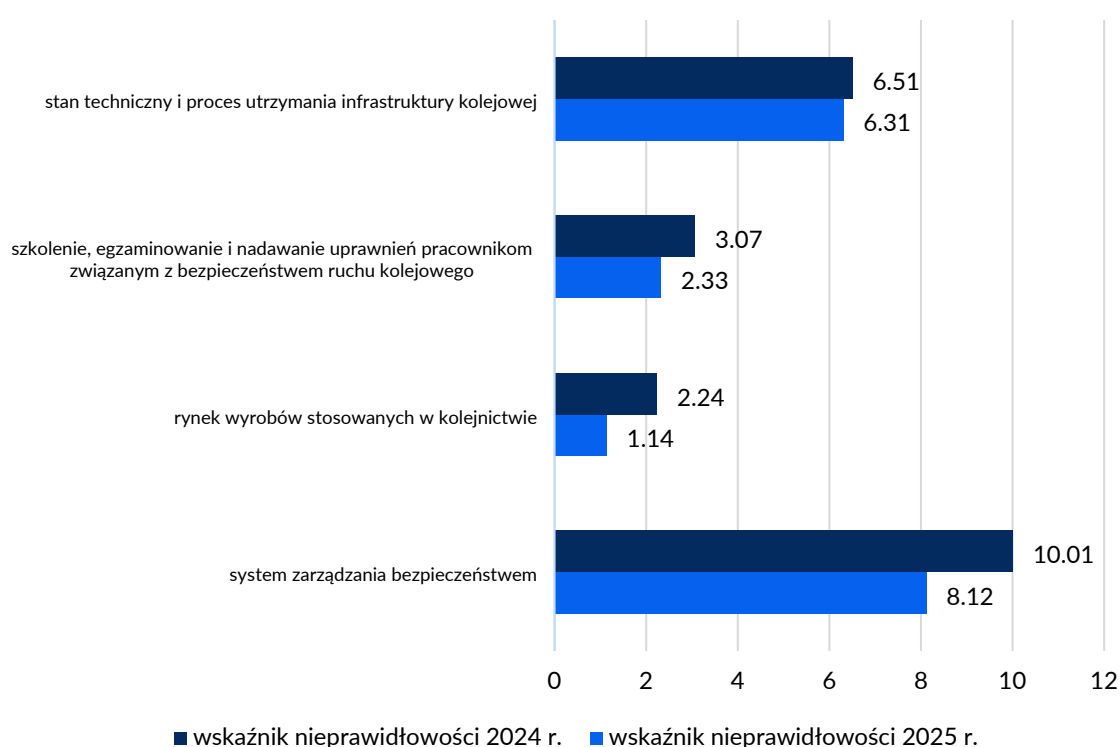


Najbardziej wzrósł wskaźnik spełnienia warunków w zakresie dokumentów uprawniających – z 2,29 do 10,2 (o 7,91). Kolejny istotny wzrost dotyczył pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego – z 4,76 do 6,49 (o 1,73). Następnie wzrost był w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego – z 3,37 do 4,76 (o 1,39) oraz procesu

przewozowego – z 3,55 do 4,27 (o 0,72). Mniejszy wzrost wystąpił w obszarze bezpieczeństwa eksploatacji bocznic kolejowych – z 12,66 do 12,86 (o 0,2), systemie zarządzania utrzymaniem – z 4,54 do 4,7 (o 0,16) oraz przewozie koleją towarów niebezpiecznych – z 0,94 do 1,04 (o 0,1).

Wskaźnik najbardziej spadł w obszarze systemu zarządzania bezpieczeństwem – z 10,01 do 8,12 (o 1,89). Kolejny istotny spadek dotyczył rynku wyrobów stosowanych w kolejnictwie – z 2,24 do 1,14 (o 1,1). Mniejszy spadek wystąpił w zakresie szkolenia, egzaminowania i nadawania uprawnień pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego – z 3,07 do 2,33 (o 0,74). Najmniejsza zmiana nastąpiła w obszarze stanu technicznego i procesu utrzymania infrastruktury kolejowej – z 6,51 do 6,31 (o 0,2).

Rys. 38. Obszary, w których w 2025 r. odnotowano obniżenie wskaźnika nieprawidłowości



Prezes UTK korzysta z 5-stopniowej skali ocen, by efektywnie i jakościowo oceniać wyniki działań kontrolnych. Skala określa charakter nieprawidłowości i jej wpływ na poziom bezpieczeństwa systemu kolei. Umożliwia to rzetelną analizę ryzyka dla podmiotów rynku kolejowego i pozwala w sposób całkowity i jakościowy, a nie wyłącznie ilościowy, określić poziom bezpieczeństwa i funkcjonowania danego podmiotu czy obszaru. Klasyfikacja nieprawidłowości umożliwia identyfikację słabych i mocnych stron systemu kolejowego i funkcjonujących na rynku kolejowym organizacji. Poziomy oceny nieprawidłowości: nieprawidłowość krytyczna (1), istotnego ryzyka (2), realnego/umiarkowanego ryzyka (3), niskiego ryzyka (4) oraz nieprawidłowość nieznacząca (5).

Tab. 16. Poziomy oceny nieprawidłowości

OCENA	OPIS NIEPRAWIDŁOWOŚCI
NIEPRAWIDŁOWOŚĆ KRYTYCZNA (1)	Nieprawidłowość stanowiąca bezpośrednie poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa systemu kolejowego, o charakterze powtarzalnym, powstała np. w wyniku rażącego zaniedbania, systematycznego, celowego niespełniania określonego wymagania albo zaniechania polegającego np. na braku reakcji na wcześniej wykryte nieprawidłowości. Nieprawidłowość wynikająca z niewdrożenia systemu, niewdrożenia istotnego elementu systemu lub braku zapisów regulujących istotny element systemu (proces), nieprawidłowość utrwalona, systemowa (wada systemu). Nieprawidłowość, w wyniku której doszło do zdarzenia kolejowego, albo nieprawidłowość, co do której istnieje uzasadnione bardzo wysokie ryzyko, że w przypadku niepodjęcia działań dojdzie do zdarzenia. Do tej kategorii należy zaliczyć znaczącą liczbę nieprawidłowości tożsamego rodzaju, np. powtarzający się brak wykonania wymaganych czynności utrzymaniowo-naprawczych dla posiadanej floty pojazdów, które – gdyby występowały jednostkowo – zostałyby zakwalifikowane jako nieprawidłowość istotnego ryzyka.
NIEPRAWIDŁOWOŚĆ ISTOTNEGO RYZYKA (2)	Nieprawidłowość wiążąca się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy, polegająca głównie na niewłaściwym stanie technicznym infrastruktury kolejowej lub pojazdów kolejowych, spowodowanym np. brakiem diagnostyki, błędną diagnostyką, brakiem wykonywania wymaganych czynności utrzymaniowo-naprawczych, skutkująca koniecznością wstrzymania ruchu kolejowego, wprowadzenia jego ograniczenia, wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego lub ograniczenia jego eksploatacji. Do tej kategorii należy zaliczyć także nieprawidłowości dotyczące niezgodnego z przepisami prowadzenia ruchu kolejowego, brak wymaganych kwalifikacji do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym, wykonywanie działalności bez dokumentu uprawniającego (autoryzacji, certyfikatu, świadectwa bezpieczeństwa) oraz eksploatowanie podsystemów, pojazdów, budowli i urządzeń bez dokumentów uprawniających do eksploatacji i wymagające usunięcia przyczyn i skutków tej nieprawidłowości w terminie wskazanym w decyzji administracyjnej.
NIEPRAWIDŁOWOŚĆ REALNEGO/UMIARKOWANEGO RYZYKA (3)	Nieprawidłowość wpływająca na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, niewiążąca się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy, ale która, w przypadku niepodjęcia działań naprawczych, może doprowadzić do nieprawidłowości poziomu 2. Do tej kategorii należy zaliczyć np. naruszenia dotyczące zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, warunków jakie powinni spełniać maszyniści, a także osoby zatrudnione na stanowiskach kolejowych.
NIEPRAWIDŁOWOŚĆ NISKIEGO RYZYKA (4)	Nieprawidłowość mająca niewielki wpływ na bezpieczeństwo, nieprawidłowość jednostkowa, niewielka, odoobniona, udowodniony przypadek niespełnienia określonego wymagania, np. w zakresie oznakowania, rzadko o charakterze technicznym. Nieprawidłowość głównie o charakterze dokumentacyjnym, wynikająca z niedbałości – np. w zakresie prowadzenia obowiązkowych rejestrów, co może dotyczyć rejestru pojazdów kolejowych lub rejestru pracownika, w którym odnotowuje się wyniki egzaminów oraz uzyskanie autoryzacji (brak niektórych danych lub dane niespójne) – skutkujących koniecznością weryfikacji na podstawie innej stosownej dokumentacji.

Nieprawidłowość o charakterze niestanowiącym bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, możliwy wpływ pośredni – nieprawidłowość przypadkowa, niewielka, pojedyncza, np. przywołany nieprawidłowy publikator aktu prawnego w prawidłowo opracowanej procedurze, instrukcji, brak jednego z szeregu wymaganych zapisów bez negatywnych bezpośrednich konsekwencji dla bezpieczeństwa, stosowanie formularza niezgodnego z dokumentacją odniesienia, ale zawierającego wszystkie wymagane dane.

Wprowadzenie tych ocen pozwoliło na porównanie wyników działań nadzorczych w poszczególnych podmiotach pod kątem wagi nieprawidłowości, a nie tylko liczby stwierdzonych naruszeń.

Uwzględniając te zależności, opracowano metodologię opartą o średnią ważoną, która wyliczana jest według wzoru:

$$S_{wn} = \frac{x_1 \cdot w_1 + x_2 \cdot w_2 + x_3 \cdot w_3 + \dots + x_n \cdot w_n}{w_1 + w_2 + w_3 + \dots + w_n}$$

gdzie:

S_{wn} – średnia ważona nieprawidłowości

x_1 – ocena wagi nieprawidłowości

w_1 – waga oceny

Na podstawie tych założeń powstało zestawienie wag, które przypisane zostały do każdej z przydzielanych do nieprawidłowości ocen. Ponieważ zasadniczym kryterium w przypadku doboru tych wartości są kwestie bezpieczeństwa, oceny 1 oraz 2 otrzymały najwyższe wagi. Kolejne oceny otrzymały wartości proporcjonalnie niższe, w zależności od potencjalnego zagrożenia, jakie mogą powodować, i ich wpływu na system kolejowy.

Wagi ocen nieprawidłowości

OCEN A	WAGA
1	4
2	3
3	1,5
4	1
5	0,5

Na podstawie tego wzoru można określić średnią ważoną wagi ocen dla nieprawidłowości, które Prezes UTK stwierdził w toku przeprowadzonych kontroli.

W 2024 r. najniższe średnie wagi nieprawidłowości odnotowano w obszarze spełniania warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających (2,86), stanu technicznego i

procesu utrzymania infrastruktury kolejowej (2,97) oraz systemu zarządzania bezpieczeństwem (2,98).

W 2025 r. 6 obszarów oceniono poniżej 3, tj.:

- Spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających (2,13);
- Przewóz koleją towarów niebezpiecznych (2,65);
- Pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (2,74);
- System Zarządzania Bezpieczeństwem (2,75);
- Przygotowanie i realizacja procesu przewozowego (2,88);
- Stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej (2,95).

Tab. 17. Średnie wagi nieprawidłowości wyliczone dla wybranych obszarów tematycznych oraz porównanie wag nieprawidłowości w latach 2024–2025

lp	ogólny zakres działania	wagi nieprawidłowości 2024 r.	wagi nieprawidłowości 2025 r.	zmiana wagi 2024/2025
	Bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych	3,1	3	-0,1
	Pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	3,09	2,74	-0,35
	Prowadzenie ruchu kolejowego	3,14	3,38	0,24
	Przewóz koleją towarów niebezpiecznych	3	2,65	-0,35
	Przygotowanie i realizacja procesu przewozowego	3	2,88	-0,12
	Rynek wyrobów stosowanych w kolejnictwie	3,12	3,27	0,15
	Spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających	2,86	2,13	-0,73
	Stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej	2,97	2,95	-0,02
	System Zarządzania Bezpieczeństwem	2,98	2,75	-0,23
	System Zarządzania Utrzymaniem	3,16	3,15	-0,01
	Szkolenie, egzaminowanie i nadawanie uprawnień pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	3,17	3,04	-0,13

Spadek wartości tego wskaźnika odnotowano w 9 z 11 obszarów, natomiast największy dotyczył obszarów:

- Spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających (-0,73);
- Pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (-0,35);
- Przewóz koleją towarów niebezpiecznych (-0,35);
- System Zarządzania Bezpieczeństwem (-0,23).

Ustalenia stwierdzone w trakcie czynności kontrolnych mogą stanowić materiał wyjściowy do wszczęcia z urzędu postępowania administracyjnego. Postępowanie administracyjne wszczynane jest, gdy wyniki działań kontrolnych wskazują na naruszenie przez podmiot obowiązków, które wynikają z przepisów prawa w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego. Dotyczy to szczególnie spełniania warunków technicznych i organizacyjnych, które zapewniają bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych.

W 2025 r. na skutek lub w związku z prowadzonymi działaniami nadzorczymi Prezes UTK wydał łącznie 358 decyzji administracyjnych. Wśród decyzji, które były efektem kontroli, dominowały decyzje w zakresie wyłączenia lub ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego. Wydano ich w sumie 137.

W konsekwencji postępowań administracyjnych prowadzonych w sprawie stwierdzenia naruszeń bezpieczeństwa transportu kolejowego i usunięcia nieprawidłowości w wyznaczonym terminie Prezes UTK wydał 134 decyzje, z których 36 dotyczyło niewłaściwego stanu infrastruktury kolejowej (w tym utrzymania bocznic kolejowych).

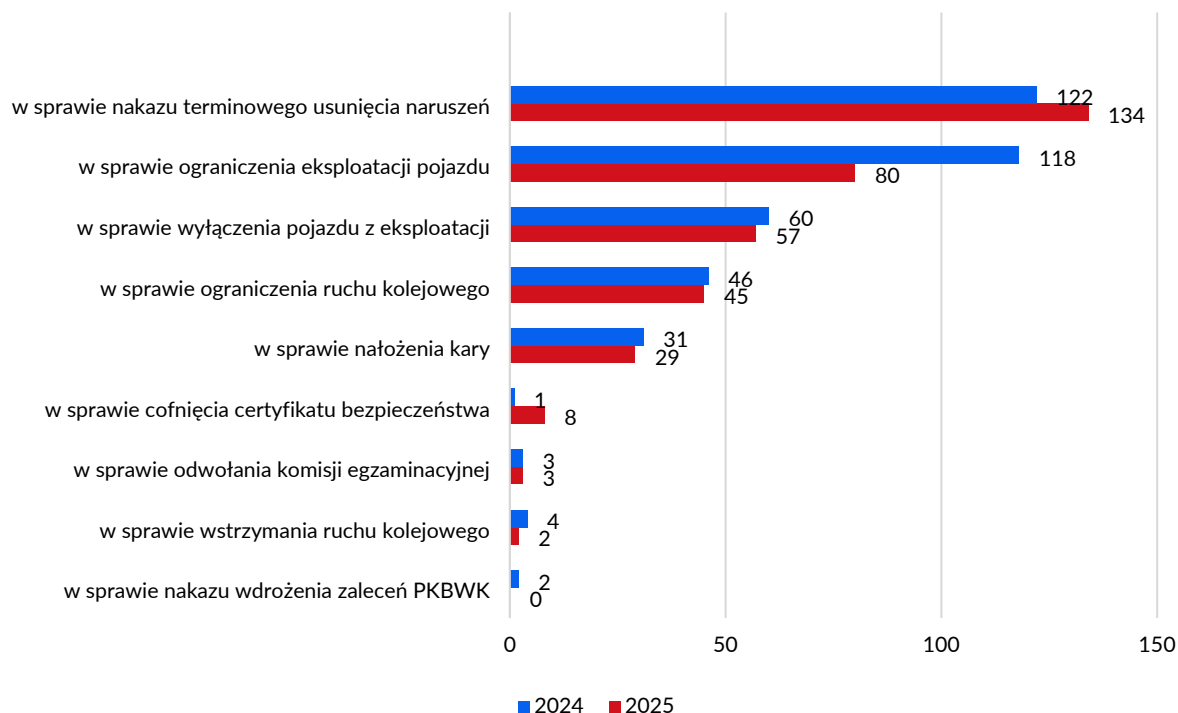
Jednocześnie Prezes UTK wydał 25 decyzji (z rygorem natychmiastowej wykonalności) z nakazem natychmiastowej naprawy (usunięcia usterek).

Ponadto Prezes UTK wydał:

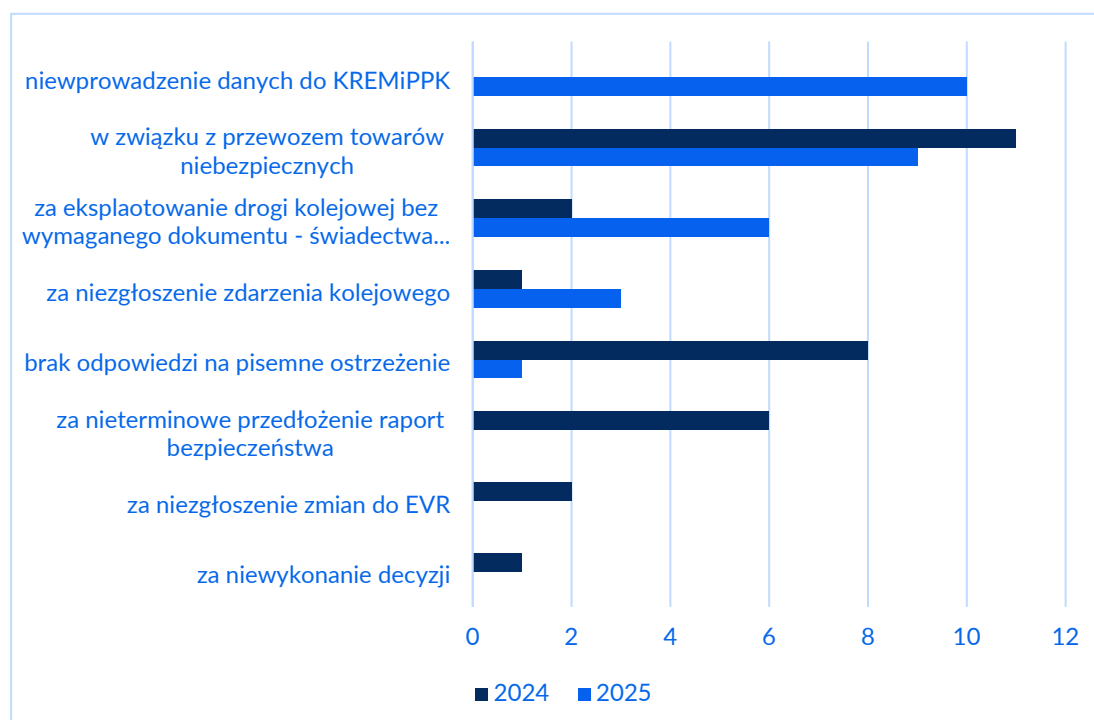
- 9 decyzji w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- 5 decyzji dotyczących naruszeń związanych z wymaganiami, jakie powinni spełniać pracownicy związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych;
- 1 decyzję w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w funkcjonowaniu systemu zarządzania utrzymaniem.

W następstwie działań nadzorczych zostały wydane 3 decyzje o odwołaniu komisji egzaminacyjnej w trybie sankcyjnym.

Rys. 39. Rodzaje decyzji administracyjnych wydanych przez Prezesa UTK w latach 2024–2025 w obszarze nadzoru



Rys. 40. Liczba decyzji dotyczących nałożenia kary pieniężnej za poszczególne naruszenia w latach 2024–2025



W 2025 r. wydano także 45 decyzji w sprawach związanych z wprowadzeniem ograniczeń ruchu kolejowego (15 z nich dotyczyło użytkowników bocznicy) oraz 2 decyzje o wstrzymaniu ruchu kolejowego.

W 2025 r. Prezes UTK wszczął z urzędu i wydał 7 decyzji w przedmiocie cofnięcia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego wobec przewoźników:

- ECCO RAIL sp. z o.o.;
- "RAIL CARS LOGISTIC" sp. z o.o.;
- Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o.;
- TEKOL sp. z o.o.;
- BR-system sp. z o.o.;
- Cargo Train sp. z o.o.;
- LOKOTRAIN POLSKA sp. z o.o.

6 spośród podmiotów skorzystało z prawa do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie. Z uprawnienia nie skorzystał przewoźnik "RAIL CARS LOGISTIC" sp. z o.o., tym samym decyzja wobec niego stała się ostateczna i wykonalna.

W trakcie postępowań wobec 5 podmiotów:

- Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o.;
- TEKOL sp. z o.o.;
- Cargo Train sp. z o.o.;
- LOKOTRAIN POLSKA sp. z o.o.;
- BR-system sp. z o.o.,

po przeprowadzeniu postępowania i weryfikacji wdrożonych działań naprawczych, decyzje pierwszej instancji zostały uchylone i postępowanie umorzone.

Postępowanie drugoinstancyjne wobec Ecco Rail sp. z o.o. na koniec okresu sprawozdawczego pozostawało w toku.

Ponadto w 2025 r. zostało zakończone wszczęte w 2023 r. postępowanie drugoinstancyjne wobec przewoźnika kolejowego „Bartex” sp. z o.o. – poprzez uchylenie decyzji pierwszej instancji i umorzenie postępowania.

W 2025 r. 29 postępowań administracyjnych zakończono wydaniem decyzji dotyczących nałożenia kar pieniężnych. W 23 przypadkach Prezes UTK nałożył karę pieniężną, w 5 umorzył postępowanie, a w 1 wydał decyzję w trybie art. 145 § 1 pkt 5 k.p.a. (wznowienie postępowania). Łączna kwota nałożonych kar wyniosła 168 402,53 zł.

7.3. Koordynacja i współpraca z innymi NSA

Informacja o współpracy z innymi NSA w obszarze nadzoru została ujęta w [rozdziale 6.6.](#)

Stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa

8. Stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa

8.1. Zastosowanie CSM dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem

Prezes UTK, jako krajowy organ ds. bezpieczeństwa, jest jednostką certyfikującą przewoźników kolejowych prowadzących działalność w Polsce, w tym przewoźników realizujących przewozy do stacji granicznych. Wydaje również autoryzacje bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury kolejowej znajdującej się na terenie Polski.

W celu wydania SSC dla przewoźnika kolejowego lub autoryzacji bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury Prezes UTK przeprowadza ocenę, w ramach której sprawdza, czy system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymagania rozporządzenia nr 2018/762, TSI Ruch kolejowy oraz przepisów krajowych. Ocena wniosku obejmuje weryfikację jego zgodności, a także dostarczonej dokumentacji, z wymaganiami odpowiednio załącznika I i II do rozporządzenia nr 2018/762, TSI Ruch kolejowy oraz przepisami krajowymi. Analizowane są również wyniki dotychczasowych działań nadzorczych przeprowadzonych przez Prezesa UTK u wnioskodawcy oraz statystyka zdarzeń kolejowych, w których wnioskodawca brał udział. Dodatkowo oceniana jest realizacja zaleceń PKBWK.

Jeżeli wniosek wymaga uzupełnienia, przedstawienia dodatkowych dokumentów lub wyjaśnień albo aktualizacji dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem, formułowane są kwestie. W zależności od ich typów różne jest ich znaczenie dla przebiegu procesu oceny.

W przypadku stwierdzenia nieznaczonej niezgodności kwestii nadawany jest typ 3. Jeżeli kwestia tego typu nie zostanie w pełni rozwiązana w trakcie oceny, jej realizacja jest następnie weryfikowana w ramach działań nadzorczych na podstawie Planu działania opracowanego przez wnioskodawcę.

W przypadku stwierdzenia poważnej niezgodności kwestii nadawany jest typ 4. Kwestia taka wymaga rozwiązania w trakcie oceny. Jej nierozwiązanie może skutkować odrzuceniem wniosku albo wprowadzeniem ograniczeń lub warunków użytkowania. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej analizy Prezes UTK potwierdzi, że system zarządzania bezpieczeństwem spełnia odpowiednie wymagania, uznaje za zasadne wydanie SSC lub autoryzacji bezpieczeństwa.

W przypadku przedłużenia certyfikatu lub autoryzacji ocena koncentruje się przede wszystkim na zmianach wprowadzonych w systemie zarządzania bezpieczeństwem, wynikach dotychczasowego nadzoru oraz działaniach podjętych przez podmiot w związku ze stwierdzonymi wcześniej nieprawidłowościami.

Natomiast w przypadku wniosku o zmianę SSC lub autoryzacji bezpieczeństwa ocena dotyczy przede wszystkim wprowadzanej zmiany. Może ona obejmować np. przygotowanie podmiotu do realizacji przewozów po sieci kolejowej nowego zarządcy infrastruktury lub do wjazdu do określonych stacji granicznych.

Jeżeli wniosek obejmuje stacje graniczne, Prezes UTK współpracuje z właściwymi dla tych stacji krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Organy te oceniają, czy zostały spełnione odpowiednie przepisy i wymagania krajowe dotyczące zawartych umów transgranicznych.

W ramach przeprowadzanych ocen często identyfikowane są problemy związane z zarządzaniem ryzykiem. Niektórzy przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury podchodzą do tego procesu reaktywnie, zamiast proaktywnie. Również określenie kontekstu organizacji, w tym wskazanie istotnych ryzyk i zainteresowanych stron, bywa przedstawiane w systemach zarządzania bezpieczeństwem zbyt ogólnie.

W trakcie oceny najczęściej formułowane są kwestie dotyczące:

- spójności i adekwatności dokumentacji w odniesieniu do kontekstu organizacji;
- identyfikacji zainteresowanych stron, w tym określenia procesu aktualizacji ich wykazu oraz wykazania ich wpływu na system zarządzania bezpieczeństwem;
- ustanowienia kompleksowego systemu zarządzania kompetencjami, uwzględniającego wszystkie funkcje mające wpływ na bezpieczeństwo;
- określenia audytowanego procesu zarządzania aktualnością aktów prawnych i innych wymagań mających wpływ na system zarządzania bezpieczeństwem;
- dokumentowania procesu zarządzania zmianami zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 402/2013;
- identyfikowania źródeł zagrożeń, skutków ich wystąpienia oraz stosowanych środków bezpieczeństwa, takich jak bieżący nadzór czy kontrola wizualna;
- wymiany informacji i zarządzania ryzykiem wspólnym;
- stosowania procesu monitorowania zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 1078/2012, w tym monitorowania wydajności wszystkich procesów oraz skuteczności środków bezpieczeństwa;
- określania priorytetów monitorowania;
- dowodów budowania pozytywnej kultury bezpieczeństwa;
- integracji czynników ludzkich i organizacyjnych (HOF);
- zapewnienia odpowiednich zasobów, w szczególności w przypadku przewoźników, którzy nie realizują przewozów we własnym zakresie, lecz korzystają wyłącznie z „usługi trakcyjnej”;
- określenia mechanizmów konsultacji z pracownikami i zainteresowanymi stronami;
- identyfikacji kanałów komunikacji;
- weryfikacji kompetencji i kwalifikacji dostawców oraz wykonawców.

W wyniku przeprowadzonych w 2025 r. ocen 10 przewoźników kolejowych przedstawiło Plan działania w związku z kwestiami typu 3, których rozwiązanie zostało przeniesione do późniejszego etapu nadzoru. Dodatkowo ważność 5 z tych certyfikatów została ograniczona z uwagi na zidentyfikowane kwestie typu 3 i 4, które nie zostały zamknięte w toku oceny.

Prezes UTK omawia zagadnienia stanowiące obszary problemowe również podczas szkoleń organizowanych w ramach projektu ABK. Więcej informacji o działaniach edukacyjnych Prezesa UTK można znaleźć w [rozdziale 3.2.4](#).

8.2.Zastosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka

W wytycznych do raportów bezpieczeństwa składanych przez certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury Prezes UTK wskazuje na konieczność przekazania określonych informacji, które są sprawozdaniem z doświadczeń związanych ze stosowaniem rozporządzenia nr 402/2013.

Jednym z obszarów sprawozdawczych są wyniki procesu zarządzania zmianami, w tym zidentyfikowane zagrożenia oraz zastosowane środki kontroli przed wdrożeniem zmiany.

Dla zmian, które mają wpływ na bezpieczeństwo, przewoźnicy kolejowi oraz autoryzowani zarządcy infrastruktury przekazują informacje w zakresie:

- informacji, czego dotyczyły zmiany;
- charakteru wprowadzonych zmian (organizacyjna/techniczna/eksploatacyjna);
- wyników przeprowadzonego procesu oceny znaczenia zmian (znacząca/nieznacząca).

W 2025 r. podmioty te oceniły 1326 zmian w systemie kolejowym, czyli o 93 więcej niż w 2024 r. (+7,5%). Więcej zmian ocenili zarządcy infrastruktury – udział zmian przeprowadzonych przez zarządców infrastruktury wyniósł 57,5%, a przewoźników kolejowych 39,8%. Pozostałe 2,7% zmian zostało ocenione przez podmioty będące zarówno przewoźnikami, jak i zarządcami infrastruktury. Porównując te wartości z rokiem poprzednim, udział zarządców infrastruktury zmalał o 0,9 punktu procentowego.

Wzrósł udział zmian znaczących z 2,9% w 2024 r. do 3,1% w 2025 r. Porównując to z poprzednimi latami, widać, że poza pojedynczymi spadkami, jak w 2021 r., kiedy wskaźnik wynosił 1%, udział 2–3% jest dość stały od 2019 r.

Podmioty działające na rynku kolejowym rzadko klasyfikują zmiany jako znaczące.

W 2025 r. jako znaczące ocenione zostało 41 zmian, z czego 33 zgłosili przewoźnicy kolejowi, 7 autoryzowani zarządcy infrastruktury, a 1 podmiot pełniący obydwie role.

W 2025 r. podmioty najczęściej oceniały zmiany znaczące dotyczące:

- wprowadzenia nowych rozwiązań – ETCS i GSM-R (51,2%);
- zmiana cyklu przeglądów pojazdu kolejowego (19,5%);
- budowa infrastruktury/modernizacja (17,1%).

Porównując te dane z 2024 r., zmienił się rozkład zmian znaczących na przykład dla:

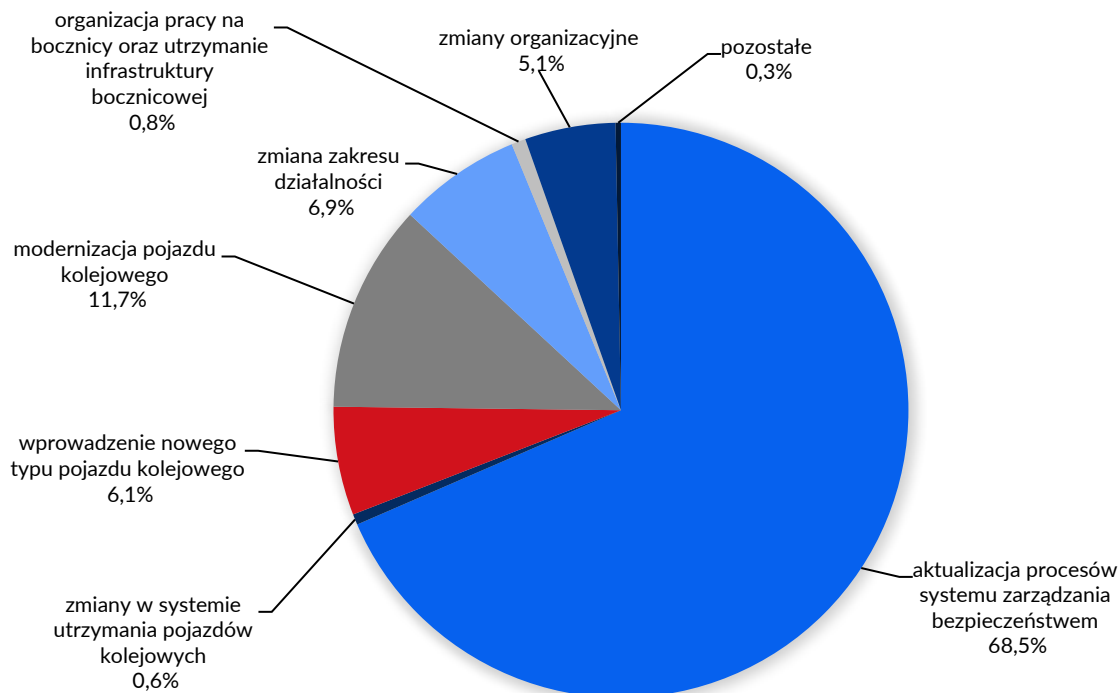
- modernizacji, doposażenia pojazdów kolejowych (spadek z 38,9% w 2024 r. do 4,9% w 2025 r.);
- wprowadzenia nowego typu pojazdu (spadek z 22,2% do 4,9%);
- wprowadzenia nowych rozwiązań – ETCS i GSM-R (wzrost z 19,4% do 51,2%).

Oprócz tego jedna zgłoszona zmiana dotyczyła zmian w systemie utrzymania pojazdów kolejowych. Inne kategorie zmian znaczących nie były zgłaszane.

Udział poszczególnych obszarów zmian nieznaczących wskazanych przez przewoźników w 2025 r. był zbliżony do 2024 r. Przewoźnicy kolejowi najczęściej analizowali zmiany dotyczące:

- aktualizacji procesów systemu zarządzania bezpieczeństwem – 68,5% (w 2024 r. 67,5%);
- modernizacji pojazdu kolejowego – 11,7% (w 2024 r. 10,5%);
- zmiany zakresu działalności – 6,9% (w 2024 r. 3,5%).

Rys. 41. Udział poszczególnych obszarów zmian ocenionych przez przewoźników kolejowych w systemie kolejowym w 2025 r.

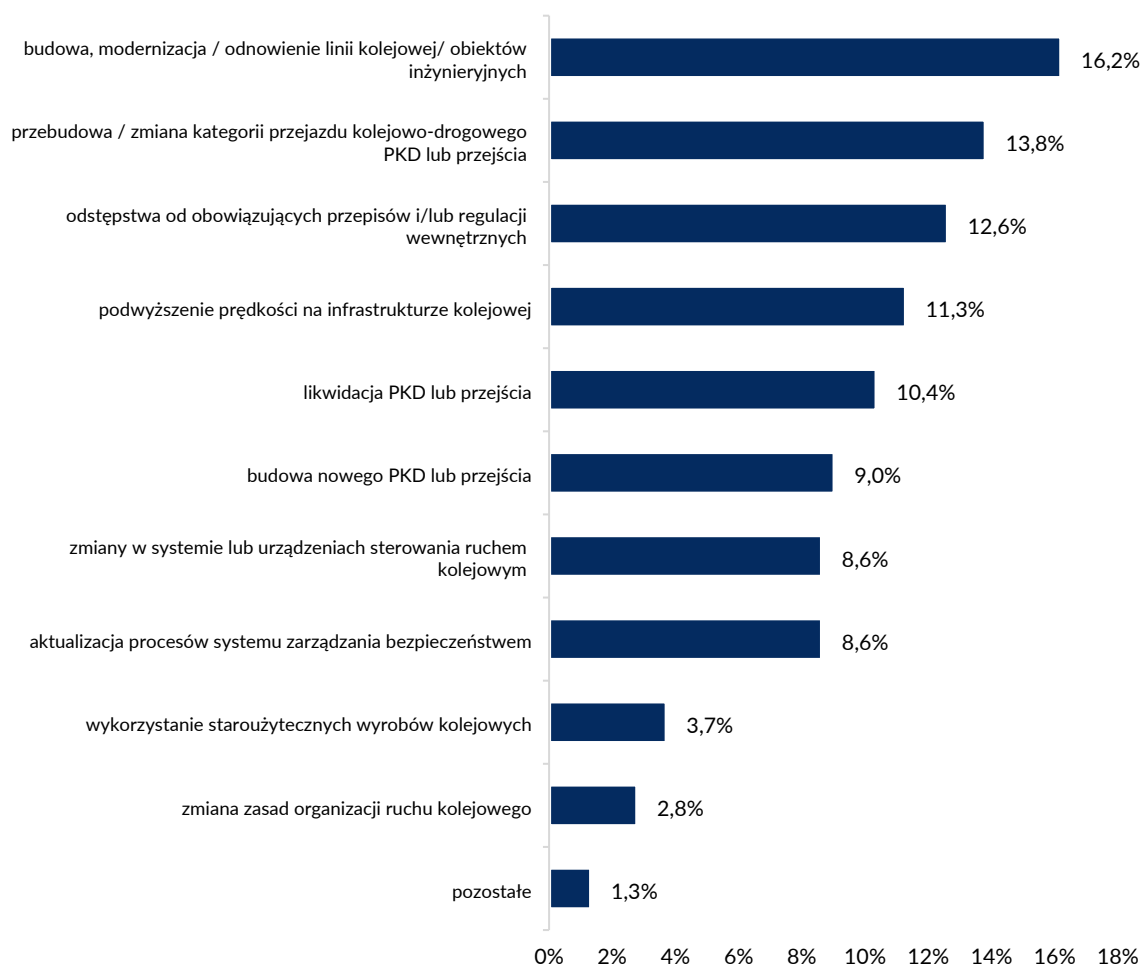


Wśród zarządców infrastruktury w 2025 r. najczęściej analizowanych zmian nieznaczących dotyczyło budowy, modernizacji lub odnowienia linii kolejowych i obiektów inżynierskich (16,2%). Udział tej kategorii wzrósł o 3 punkty procentowe w porównaniu z 2024 r. (13,2%).

Istotną grupę stanowiły również zmiany związane z przejazdami i przejściami. Łącznie budowa nowych PKD lub przejść, ich likwidacja oraz przebudowa lub zmiana kategorii odpowiadały za 33,2% zmian. Najwięcej z nich dotyczyło przebudowy lub zmiany kategorii PKD lub przejścia (13,8%), następnie likwidacji (10,4%) oraz budowy nowych PKD lub przejść (9%). W porównaniu z 2024 r. wzrósł udział zmian związanych z przebudową lub zmianą kategorii (z 9,2% do 13,8%) oraz likwidacją (z 8,3% do 10,4%), natomiast zmniejszył się udział budowy nowych PKD lub przejść (z 12,4% do 9%).

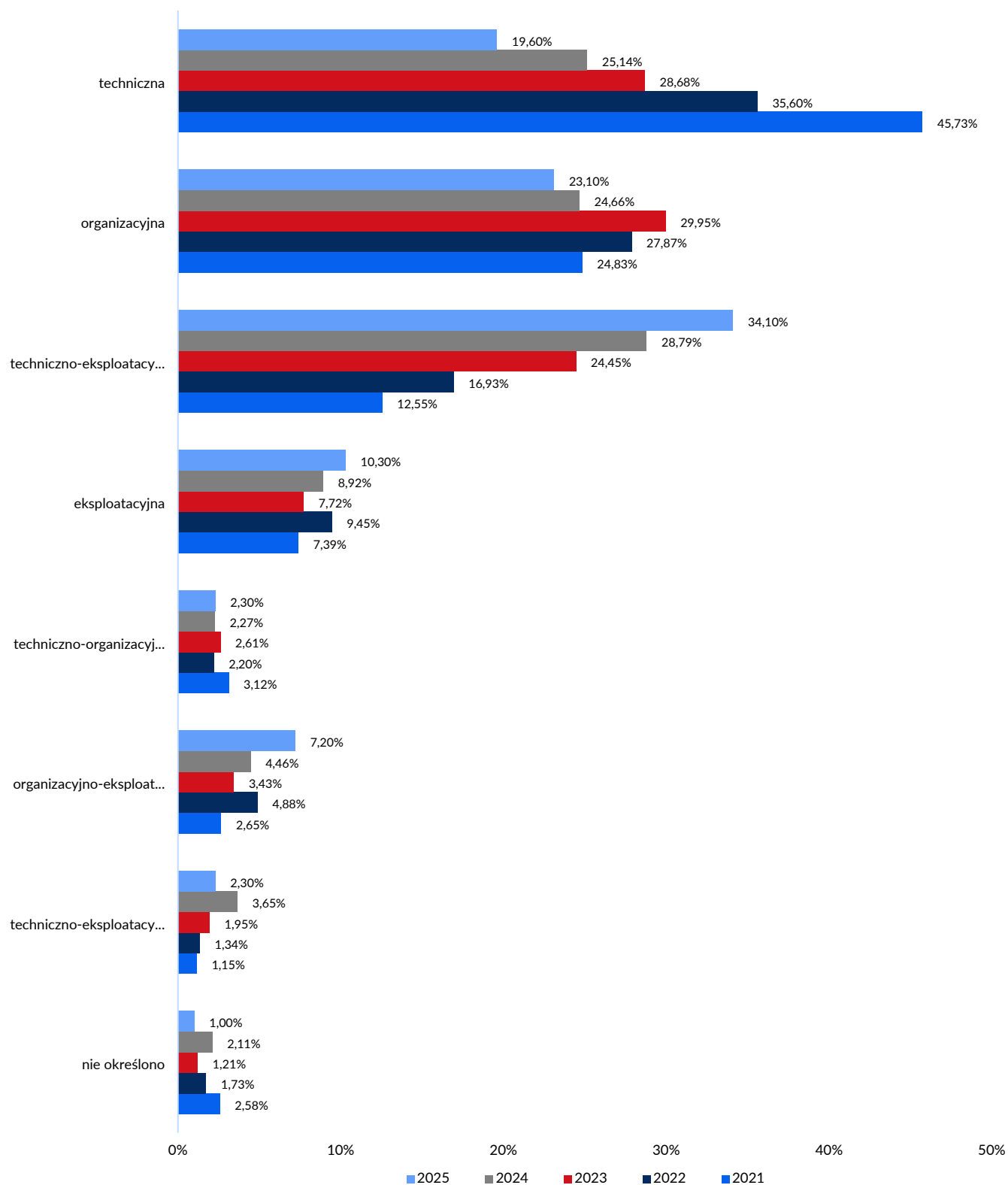
Kolejnymi najczęściej analizowanymi zmianami były odstępstwa od obowiązujących przepisów lub regulacji wewnętrznych (12,6%) oraz podniesienie prędkości na infrastrukturze kolejowej (11,3%). W przypadku odstępstw odnotowano spadek względem 2024 r. z 19% do 12,6%, natomiast udział zmian związanych z podniesieniem prędkości wzrósł z 7,4% do 11,3%. Po 8,6% zmian dotyczyło aktualizacji procesów systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zmian w systemie lub urządzeniach sterowania ruchem kolejowym. Pozostałe kategorie nie przekroczyły 4%.

Rys. 42. Udział poszczególnych zmian ocenionych przez zarządców infrastruktury w systemie kolejowym w 2025 r. (udział powyżej 1%)



Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury w 2025 r. najczęściej oceniali zmiany techniczno-eksploatacyjne, techniczne oraz organizacyjne.

Rys. 43. Udział zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w latach 2021–2025 przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury według charakteru



W związku z uprawnieniem Prezesa UTK do weryfikowania bezpiecznej integracji w aspekcie technicznym przez podmioty rynku kolejowego, w 2025 r. trwały dalsze prace rozpoczęte w 2021 r. od wdrożenia Planu działania CSM-RA⁴⁰.

Plan działania CSM-RA został opracowany przez Prezesa UTK. Jest to zestaw działań, które Prezes UTK ma podejmować, nadzorując stosowanie oceny ryzyka przez uczestników rynku kolejowego.

Zrozumienie istoty zarządzania ryzykiem przez podmioty zobowiązane do stosowania rozporządzenia nr 402/2013 ma ulec poprawie poprzez edukację oraz aktywne egzekwowanie wymagań wspólnej metody oceny bezpieczeństwa.

31 lipca 2025 r. zakończył działalność Zespół ds. CSM-RA. Prezes UTK powołał go 24 czerwca 2022 r. jako konsekwencję wdrożenia w 2021 r. Planu Działania CSM-RA. Zadaniem Zespołu ds. CSM-RA było koordynowanie działań określonych w tym planie oraz rekomendowanie sposobów postępowania w sytuacjach niedookreślonych w rozporządzeniu nr 402/2013.

Sam Zespół ds. CSM-RA był wewnętrznym gremium UTK. Miał za zadanie ustalić jednolite podejście przez uczestników rynku kolejowego i wypracowywać najlepsze praktyki stosowania rozporządzenia nr 402/2013 oraz wspólną metodę oceny bezpieczeństwa w zakresie monitorowania w oparciu o rozporządzenie nr 1078/2012.

Działania w zakresie proaktywnego zarządzania ryzykiem nie kończą się wraz z zakończeniem funkcjonowania Zespołu ds. CSM-RA. Są one działaniami systemowymi i powinny być kontynuowane przez przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i przez Prezesa UTK. Prezes UTK, na podstawie obowiązujących przepisów prawa, nadal będzie ten obszar poddawał szczególnemu nadzorowi.

Aby podnieść świadomość podmiotów rynku kolejowego w tym obszarze, planowane są szkolenia w ramach ABK oraz publikacja niezbędnych wytycznych lub rekomendacji.

W 2021 r., czyli w roku, w którym Prezes UTK opublikował Plan działania CSM-RA, udział zmian znaczących, które raportowane były Prezesowi UTK przez zarządców infrastruktury oraz przewoźników kolejowych, wynosił jedynie 1%. Przy czym wszystkie zmiany ocenione jako znaczące wdrożyli przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury nie odnotowali żadnej zmiany znaczącej.

Od 2021 r., kiedy Prezes UTK opublikował Plan działania CSM-RA, udział raportowanych zmian znaczących systematycznie rośnie. W 2025 r. po raz pierwszy miernik zmian znaczących przekroczył 3%. Na stałym poziomie utrzymuje się liczba zmian zgłaszanych przez zarządców infrastruktury – 7 zmian znaczących w 2025 r. (tyle samo w 2024 r. i 2023 r.). Łącznie wszystkich zmian w 2025 r. zaraportowano 1 326, co stanowi wzrost o 7,54% względem roku poprzedniego.

⁴⁰ Pełna nazwa to „Plan poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku”. Został opracowany przez Prezesa UTK we wrześniu 2021 r. po wejściu w życie IV pakietu kolejowego.

Tab. 18. Miernik zmian znaczących

lp.	rok	liczba zmian ogółem	miernik zmian znaczących
1.	2022	1 270	2,2%
2.	2023	1 489	2,75%
3.	2024	1 233	2,92%
4.	2025	1 326	3,09%

Dane, którymi dysponuje UTK⁴¹, pozyskiwane są tylko od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych. Natomiast zmiany wprowadzane w systemie kolei, oceniane zgodnie z rozporządzeniem nr 402/2013, dotyczą również producentów podsystemów oraz podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. Wykonawca modernizacji pojazdu kolejowego, który zgłasza się do Prezesa UTK o wydanie nowego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego, zmiany takie kwalifikuje jako zmiany znaczące. Natomiast w przypadku podsystemów instalacji stałych, w sprawach, w których w latach 2022–2024 wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji załączono ocenę znaczenia zmiany wykonawcy modernizacji, aż w 23% spraw zmiany były uznawane za zmiany znaczące. W 2025 r. średnia z ostatnich lat została znacząco przekroczona. Do 35% wniosków o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji została dołączona ocena znaczenia zmiany, która oceniała zmianę jako znaczącą.

Działania w zakresie proaktywnego zarządzania ryzykiem są działaniami systemowymi i powinny być kontynuowane przez przewoźników kolejowych i zarządcę infrastruktury. Prezes UTK, na podstawie obowiązujących przepisów prawa, nadal będzie ten obszar poddawał szczególnemu nadzorowi.

Poradnik w zakresie zarządzania konfiguracją pojazdów kolejowych

W 2025 r. Prezes UTK przygotował nowy poradnik dla wnioskodawców: „Zarządzenie zmianą i zarządzanie konfiguracją pojazdów kolejowych – zasady, obowiązki, odpowiedzialność”.

Prawidłowe zarządzanie konfiguracją jest kluczowe dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, a także dla właściwej realizacji obowiązków związanych z oceną zgodności i homologacją pojazdów kolejowych.

Publikacja powstała, by:

- podnieść świadomość w zakresie prawidłowego zarządzania zmianami wprowadzanymi w pojazdach kolejowych już eksploatowanych;
- wesprzeć wnioskodawców w prawidłowym wypełnianiu ich obowiązków.

Poradnik jest dostępny na stronie internetowej UTK.



⁴¹ art. 17ab ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

8.3.Zastosowanie CSM Monitoring

Rozporządzenie nr 1078/2012 w sprawie wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie monitorowania (CSM Monitoring) określa wymagania dotyczące prowadzenia przez przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie skutecznego procesu monitorowania. Celem tego procesu jest stała weryfikacja, czy systemy zarządzania bezpieczeństwem oraz wdrożone środki kontroli ryzyka funkcjonują zgodnie z przeznaczeniem i są skuteczne.

W wytycznych do raportów bezpieczeństwa składanych przez certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury Prezes UTK wskazuje na konieczność przekazania określonych informacji, które stanowią sprawozdanie z doświadczeń związanych ze stosowaniem rozporządzenia nr 1078/2012.

Podmioty są zobowiązane do przedstawienia m.in.:

- opisu prowadzonego procesu monitorowania;
- opisu sposobu monitorowania środków kontroli ryzyka w kontekście usług zleconych podmiotom trzecim;
- informacji o ewentualnych wątpliwościach lub trudnościach związanych ze stosowaniem wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie monitorowania.

Jako główne narzędzia monitorowania przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury wskazują:

- audyty bezpieczeństwa;
- kontrole wewnętrzne;
- przeglądy zarządzania;
- oceny i analizy ryzyka technicznego i operacyjnego;
- analizę danych dotyczących bezpieczeństwa, w szczególności informacji zawartych w rejestrach zdarzeń kolejowych, sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, zagrożeń oraz usterek i nieprawidłowości.

Z analizy informacji przekazanych przez 156 podmiotów wynika, że w 2025 r. najczęściej stosowanymi elementami procesu monitorowania były wskaźniki monitorowania, wykazane przez 83,3% podmiotów, oraz analiza zdarzeń i innych danych dotyczących bezpieczeństwa, stosowana przez 82,7% podmiotów. Powszechne było również stosowanie działań korygujących (78,8%) oraz prowadzenie oceny lub analizy ryzyka (73,7%). Audyty wykazało 68,6% podmiotów, a kontrole 65,4%.

Wskaźniki monitorowania są powiązane przede wszystkim z występowaniem zdarzeń niepożądanych, takich jak wypadki, incydenty, sytuacje potencjalnie niebezpieczne, niezgodności, uszkodzenia infrastruktury lub pojazdów, a także z realizacją celów bezpieczeństwa. W raportach coraz częściej wskazywano również wartości oczekiwane, poziomy akceptowalności lub wartości graniczne wskaźników, których przekroczenie stanowi podstawę do przeprowadzenia dodatkowej analizy lub podjęcia działań. Monitorowanie realizacji celów bezpieczeństwa wykazało 68,6% analizowanych podmiotów.

W porównaniu z obserwacjami z poprzedniego roku zauważalne jest szersze uwzględnianie w procesie monitorowania skuteczności funkcjonowania systemów zarządzania oraz stosowanych środków kontroli ryzyka. Monitorowanie skuteczności procesów lub systemu

zarządzania bezpieczeństwem wykazało 59,6% podmiotów, natomiast skuteczności środków kontroli ryzyka – 48,1%. Oznacza to, że elementy te stanowią już istotną część procesu monitorowania w znacznej grupie przedsiębiorstw. Rzadziej prowadzona jest natomiast bezpośrednia ocena skuteczności podjętych działań korygujących lub doskonalących, którą potwierdziło 39,1% podmiotów. W części przypadków monitorowanie nadal koncentruje się zatem przede wszystkim na stwierdzeniu wykonania działania, bez jednoznacznej weryfikacji, czy doprowadziło ono do osiągnięcia oczekiwanego rezultatu.

W podmiotach prowadzących działalność na mniejszą skalę lub posiadających ograniczoną liczbę danych eksploatacyjnych zakres praktycznego stosowania CSM Monitoring jest zróżnicowany. W części z nich proces monitorowania opiera się przede wszystkim na okresowej ocenie ryzyka, audytach, kontrolach oraz analizie podstawowych danych dotyczących bezpieczeństwa. W przypadku podmiotów, które w 2025 r. nie prowadziły działalności przewozowej lub prowadziły ją w ograniczonym zakresie, możliwa była przede wszystkim ocena formalnego wdrożenia mechanizmów monitorowania, natomiast ich praktyczna weryfikacja pozostawała ograniczona.

W odniesieniu do usług zleczanych podmiotom trzecim 68,6% analizowanych podmiotów wykazało prowadzenie monitorowania dostawców lub podwykonawców. Monitorowanie środków kontroli ryzyka związanych z działalnością podmiotów trzecich wykazało 56,4% podmiotów. Stosowanymi rozwiązaniami były przede wszystkim bieżący nadzór nad realizacją usług, weryfikacja dokumentacji i jakości wykonanych prac, kwalifikacja i okresowa ocena dostawców, postanowienia umowne dotyczące wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem oraz wymiana informacji dotyczących ryzyka wspólnego. Formalną ocenę dostawców wykazało 46,8% podmiotów. Audyty dostawców były stosowane rzadziej – ich przeprowadzenie potwierdziło 28,2% analizowanych podmiotów.

Na podstawie informacji przekazanych w raportach można stwierdzić, że stopień szczegółowości i dojrzałości stosowanych rozwiązań w zakresie CSM Monitoring pozostaje zróżnicowany. W części podmiotów monitorowanie opiera się przede wszystkim na gromadzeniu danych, prowadzeniu rejestrów oraz kontroli realizacji zaplanowanych czynności. Jednocześnie coraz częściej występują rozwiązania umożliwiające powiązanie wyników monitorowania z wartościami granicznymi wskaźników, oceną skuteczności procesów i środków kontroli ryzyka oraz podejmowaniem działań korygujących i doskonalących.

Pozytywne przykłady wskazują, że część przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury wykorzystuje wyniki monitorowania bezpośrednio w procesie zarządzania bezpieczeństwem. Wyniki wskaźników, audytów, kontroli, analiz ryzyka i zdarzeń są przekazywane kierownictwu, omawiane w ramach przeglądów zarządzania oraz wykorzystywane do aktualizacji rejestrów zagrożeń, ustalania celów bezpieczeństwa, modyfikowania planów audytów i kontroli oraz podejmowania działań korygujących i doskonalących. W części podmiotów stosowane są również progi lub poziomy akceptowalności wskaźników, których przekroczenie powoduje konieczność przeprowadzenia analizy i podjęcia odpowiednich działań.

Dla organu nadzoru nadal wyzwaniem pozostaje uzyskanie pełnego obrazu sposobu wykorzystywania stosowanych wskaźników oraz ocena, w jakim stopniu wyniki monitorowania przekładają się na rzeczywistą poprawę bezpieczeństwa. Szczególnego

znaczenia nabiera w tym zakresie nie tylko identyfikacja niezgodności i wdrażanie działań naprawczych, lecz również późniejsza weryfikacja ich skuteczności oraz ocena, czy zastosowane środki kontroli ryzyka pozwoliły na osiągnięcie zakładanych rezultatów.

8.4.Realizacja projektów unijnych

Prezes UTK realizuje 3 kluczowe projekty z dofinansowaniem UE. Dotyczą one utworzenia Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, działań szkoleniowych pod szyldem Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego ABK II oraz działań edukacyjnych w ramach projektów „Kampania Kolejowe ABC II” i „Kampania Kolejowe ABC III”. Projekty te zostały szczegółowo opisane w rozdziałach [3.2.2](#) i [3.2.4](#).

Kultura bezpieczeństwa

9. Kultura bezpieczeństwa

9.1. Ocena i monitorowanie kultury bezpieczeństwa

Kryteria SMS zdefiniowane w rozporządzeniu nr 2018/762 wprowadziły prawny obowiązek doskonalenia kultury bezpieczeństwa w organizacji działającej w oparciu o systemy zarządzania bezpieczeństwem. W tym kontekście kulturę bezpieczeństwa można opisać jako wzajemne oddziaływanie wymogów systemu zarządzania bezpieczeństwem, ich rozumienia przez zainteresowane osoby, co wynika z postaw, wyznawanych wartości i przekonań tych osób, oraz podejmowanych przez nie działań, tj. decyzji i zachowań.

Kultura bezpieczeństwa charakteryzuje się jak najmniejszą luką między wymaganiami SMS i faktyczną ich implementacją. W organizacjach z wdrożoną kulturą bezpieczeństwa działania poszczególnych pracowników przebiegają w sposób maksymalnie zbliżony do przewidzianego w procedurach. Procedury zaś uwzględniają wymagania dotyczące czynników ludzkich i organizacyjnych. Wdrożenie zasad kultury bezpieczeństwa wymaga zaangażowania kierownictwa, które powinno promować zachowanie najwyższych standardów bezpieczeństwa.

Kulturę bezpieczeństwa należy zatem postrzegać jako element szerszej całości – jej poziom jest pochodną tego, w jaki sposób organizacja funkcjonuje jako całość i jak wdrażane są wszystkie elementy SMS. Dotyczy to w szczególności wymagań wprowadzonych przez nowe kryteria SMS w obszarze przywództwa czy czynników ludzkich i organizacyjnych. Poza tym kultura bezpieczeństwa jest budowana w codziennych interakcjach między pracownikami i kierownictwem, stąd proces jej rozwijania jest długotrwały i wymaga stałego zaangażowania.

Rozporządzenie nr 2018/762 kładzie nacisk na rozwój kultury bezpieczeństwa. Pkt 7.2.3 zawiera wymóg utworzenia przez organizację strategii ciągłego doskonalenia kultury bezpieczeństwa. Powinna ona opierać się na wykorzystaniu wiedzy fachowej i uznanych metod, aby zidentyfikować i uwzględnić aspekty behawioralne, które mają wpływ na różne części systemu zarządzania bezpieczeństwem. Z aspektem behawioralnym kultury bezpieczeństwa wiąże się także zapis z pkt 7.2.2 dotyczący motywowania pracowników do aktywnego działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Wymagania nowych kryteriów SMS nie oznaczają zatem konieczności osiągnięcia określonego poziomu kultury bezpieczeństwa, co byłoby trudne do zmierzenia w obiektywny sposób, lecz podkreślają znaczenie posiadania przez organizację przemyślanej i spójnej wizji na rzecz rozwijania tej kultury.

Aby zapewnić właściwą ocenę stosowanych przez podmioty polskiego sektora kolejowego systemów zarządzania bezpieczeństwem, Prezes UTK wdrożył model oceny dojrzałości systemów. Model ten, nazwany w Polsce w 2024 r. Modelem Dojrzałości Zarządzania (MDZ; dawniej Model Oceny Poziomu Systemów, MOPS), został opracowany przez ERA. Określa on 5 poziomów dojrzałości organizacji w poszczególnych obszarach dotyczących:

- przywództwa;
- planowania;
- działalności operacyjnej;
- wsparcia;
- oceny wyników i doskonalenia.

Dla każdego poziomu wskazywane są jego cechy charakterystyczne, dzięki któremu inspektor uczestniczący w działaniach nadzorczych może określić poziom dojrzałości organizacji. Model ten może również być wykorzystywany do samooceny przez przedsiębiorstwa kolejowe. Pozwala to na identyfikację słabych punktów systemu i znalezienie obszarów do doskonalenia.

Model ten wykorzystywany jest przez inspektorów UTK każdorazowo po przeprowadzeniu kontroli w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem. Informacje dotyczące dojrzałości organizacji danego podmiotu są wprowadzane w trakcie kolejnych działań kontrolnych. Zgromadzona w ten sposób informacja o historii danego podmiotu jest wykorzystywana w trakcie procesu certyfikacji.

Istotną częścią kontroli SMS jest weryfikacja wdrożenia systemu doskonalenia kultury bezpieczeństwa. Zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 2018/762 inspektorzy oceniają, czy dana organizacja opracowała procedury doskonalenia kultury bezpieczeństwa. Jest to również widoczne podczas oceny z wykorzystaniem MDZ, gdyż cechy funkcjonowania organizacji opisane na poszczególnych poziomach modelu są jednocześnie dobrym wyznacznikiem poziomu kultury bezpieczeństwa.

Dodatkowo wzmocnione podejście stosowane jest wobec nowych podmiotów, tj. takich, które otrzymały dokument uprawniający do prowadzenia działalności w okresie ostatnich 12 miesięcy. Brak dostępności danych dotyczących oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem sprawia, że sposób ich nadzoru wymaga szczególnego uregulowania. Niezbędne jest przeprowadzenie kontroli lub audytu takiego podmiotu w pełnym zakresie, biorąc pod uwagę wszystkie kryteria systemu zarządzania bezpieczeństwem/utrzymaniem. Kontrola na tym etapie – we wczesnym stadium rozwoju systemu zarządzania bezpieczeństwem/utrzymaniem – pozwoli na właściwe skorygowanie działań podmiotu i podjęcie właściwych działań zapobiegawczych. Podmiot, który dopiero rozpoczyna operowanie w sektorze transportu kolejowego, po przeprowadzonej kontroli/audycie Prezesa UTK uzyskuje obraz swojej działalności we wszystkich obszarach. Biorąc pod uwagę, że wyniki kontroli znajdują swój wyraz również w opracowanym na tej podstawie diagramie MDZ, nadzorowany przedsiębiorca otrzymuje szczegółową diagnozę swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, z uwzględnieniem jego mocnych i słabych stron.

Z drugiej strony, takie podejście do kontroli nowych podmiotów jest właściwą reakcją krajowej władzy bezpieczeństwa z uwagi na to, że na tym etapie nie są jeszcze znane ryzyka i zagrożenia generowane przez podmiot.

W 2025 r. po raz kolejny przeprowadzona została wśród certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców ankieta Modelu Dojrzałości Zarządzania. Ankieta ta została stworzona, aby:

- umożliwić samoocenę podmiotom rynku kolejowego oraz określić słabe i mocne strony;
- zidentyfikować różnice w postrzeganiu systemów zarządzania bezpieczeństwem pomiędzy oceną samego podmiotu a oceną krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

Szczególnie niebezpieczne w tym kontekście mogą być sytuacje, w których przewoźnik kolejowy bądź zarządca infrastruktury kolejowej oceniają swój system na wysokim poziomie,

a ocena organu, przeprowadzona w trakcie czynności nadzorczych, jest znacząco odmienna, tzn. wskazuje dla poszczególnych obszarów poziomy niższe. Może to prowadzić do sytuacji, w których podmiot nie jest świadomy swoich słabych punktów, bądź nie rozumie stawianych przed nim wymogów i obowiązków. To z kolei oznacza, że przewoźnik kolejowy bądź zarządca infrastruktury nie identyfikuje zagrożeń związanych z funkcjonowaniem jego organizacji i w konsekwencji niewłaściwie zarządza ryzykiem. Może wówczas dojść do materializacji tego ryzyka, na które podmiot nie będzie przygotowany i z którym nie będzie umiał sobie poradzić. Sytuacja taka może więc stanowić zagrożenie dla systemu kolejowego i świadczy o niskim poziomie kultury bezpieczeństwa podmiotu.

Ankieta została skierowana do wszystkich certyfikowanych przewoźników i autoryzowanych zarządców infrastruktury. Odpowiedzi na przekazaną ankietę udzieliło 75 podmiotów.

Analiza wyników przeprowadzonych ankiet wskazuje, że na poziomie niskim (2), jeżeli chodzi o średnią ogólną, oceniły się 2 podmioty. Wskazany poziom sugeruje konieczność wdrożenia działań rozwijających i wzmacniających funkcjonowanie ich systemów zarządzania bezpieczeństwem. Z kolei najwyższą ocenę ogólną – doskonałość (5) – przyznały sobie kolejne 2 podmioty. W skali całego zestawienia dominują jednak oceny na poziomie spójność (3) i przewidywanie (4), które stanowiły zdecydowaną większość. Wskazuje to, że duża grupa przedsiębiorstw postrzega swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem nie tylko przez pryzmat przestrzegania zasadniczych wymagań rozporządzenia nr 2018/762, ale wskazuje na wdrażanie działań dodatkowych, które te systemy rozwijają. Ocena na poziomie doskonałość (5) pojawiła się jedynie dwukrotnie, co świadczy z jednej strony o ostrożności badanych w samoocenie, z drugiej zaś o zróżnicowaniu poziomu dojrzałości organizacyjnej.

Oceny funkcjonowania podmiotów dokonują również inspektorzy UTK podczas prowadzonych czynności kontrolnych. Zgodnie z danymi najczęstszą oceną przyznaną przez inspektorów UTK było 3, co stanowiło połowę wszystkich sporządzonych ocen. Przedsiębiorcy natomiast, w nieco ponad połowie przypadków wybierali ocenę 4. Inspektorzy na poziomie 4 ocenili 17 analizowanych podmiotów (26%). Ani razu nie pojawiła się w ocenie inspektorów ocena 5, co świadczy o braku spełnienia przesłanek do uznania Modelu dojrzałości zarządzania za doskonały. Ocenę 2 otrzymało 20% podmiotów, a ocenę 1 otrzymał jeden podmiot, co może zostać ocenione jako brak spełnienia podstawowych wymagań przez system zarządzania bezpieczeństwem tego przewoźnika.

Analiza średnich wyników końcowych pozwoliła wyodrębnić 3 kategorie podmiotów, które w zależności od przekazanych informacji uzyskały w ostatecznej klasyfikacji wartości ujemne, zerowe lub dodatnie. W pierwszej grupie znalazły się 33 podmioty z wynikiem ujemnym. Oznacza to, że wskazane przez spółki poziomy były wyższe od tych określonych przez inspektorów UTK. Taki stan rzeczy może wiązać się z niewłaściwą interpretacją oceny swojej działalności lub niedostatecznym zrozumieniem wymagań, jakie są stawiane przez obowiązujące przepisy prawa, co skutkuje błędną oceną merytoryczną pojawiających się nieprawidłowości. Kolejną grupę stanowią podmioty, dla których wyliczono poziom 0, a więc przyznały sobie one ocenę podobną do oceny wykonanej przez inspektorów. Jest to 26 spółek. Do ostatniej grupy należą podmioty, których samoocena była niższa, niż ocena wykonana przez inspektorów. Taką wartość wyliczono dla 6 przedsiębiorców. Dane w poszczególnych kategoriach zaprezentowały się następująco:

- **PRZYWÓDZTWO** – 35 podmiotów z wynikiem ujemnym, 19 spółek oceniło się na poziomie identycznym do wskazanego w toku kontroli i 11 spółek przedstawiło wynik dodatni.
- **PLANOWANIE** – 38 podmiotów z wynikiem ujemnym, 17 spółek z wynikiem na poziomie 0, zaś 10 spółek wskazało na niższy poziom, niż przedstawiony w toku kontroli.
- **WSPARCIE** – 34 przedsiębiorstwa odnotowały wynik ujemny dla analizowanej wartości. Identycznych ocen było natomiast 20, a 10 spółek oceniło swoją działalność na poziomie niższym niż zostało to wskazane przez UTK.
- **DZIAŁALNOŚĆ OPERACYJNA** – 33 podmioty uzyskały wynik ujemny. W przypadku 22 spółek ocena była zbieżna na obu poziomach, a dla 10 spółek wyliczono wynik dodatni.
- **OCENA DZIAŁANIA** – w tym obszarze 38 spółek otrzymało wynik ujemny, a 18 podmiotów podczas dokonywania samooceny podało zbliżone wartości do oceny przeprowadzonej przez UTK.
- **DOSKONALENIE** – 37 przedsiębiorstw z wynikiem ujemnym, a 20 z wynikiem tożsamym w kontekście analizowanych danych. 8 podmiotów otrzymało wynik dodatni na poziomie 1 i 2.

Analiza porównawcza została sporządzona na podstawie informacji pozyskanych z ankiet nadesłanych przez podmioty kolejowe oraz w wyniku przeprowadzonych czynności nadzorczych. Badany materiał wskazuje na rozbieżności w ocenie działalności sporządzonej przez przedsiębiorców oraz ocenie opracowanej przez inspektorów UTK, co daje podstawę do stwierdzenia, że podmioty w sposób niewłaściwy interpretują określone przepisy prawa bądź kierują się w swoim postępowaniu błędnym podejściem do wdrożenia systemów zarządzania bezpieczeństwem. Zaprezentowane różnice stanowią istotny wyznacznik obszarów, które powinny podlegać nadzorowi w celu szybkiej identyfikacji potencjalnego zagrożenia i korekty nieprawidłowości. Zagadnienie to wymaga zatem dalszej weryfikacji oraz rozwinięcia na przestrzeni kolejnych lat, tak aby metoda ta stała się sprawnym i efektywnym narzędziem do oceny i wyceny ryzyka w ramach rynku kolejowego, a co za tym idzie opracowania strategii i planu nadzoru Prezesa UTK.

9.2. Inicjatywy i projekty w obszarze kultury bezpieczeństwa

9.2.1. Deklaracja rozwoju kultury bezpieczeństwa

Projekt „Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” został ogłoszony 17 marca 2016 r. Jego głównym założeniem jest wdrożenie zasad kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz zachęcenie wszystkich przedsiębiorców branży kolejowej do poprawy bezpieczeństwa polskiego transportu kolejowego jako wartości nadrzędnej oraz kluczowego warunku dla zrównoważonego rozwoju sektora kolejowego. W latach 2016–2025 dokument ten podpisało 310 podmiotów. Liczba ta stale wzrasta. Sygnatariuszem Deklaracji może zostać każdy podmiot związany z sektorem kolejowym, w tym przedsiębiorcy, organy państwowe, jednostki naukowe, organizacje branżowe, stowarzyszenia oraz media.

W ramach projektu w 2025 r. zrealizowano inicjatywy:

- XX podpisanie Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym;
- VII Forum Kultury Bezpieczeństwa w Szkole Głównej Handlowej;
- Uroczysta gala IX Konferencji Kultury Bezpieczeństwa w Muzeum Historii Polski wraz z rozstrzygnięciem IX Konkursu Kultury Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym;
- Powołanie Zespołu ekspertów do spraw opracowania i wdrożenia modelu doskonalenia kultury bezpieczeństwa na rynku kolejowym w Polsce.

9.2.2. VII Forum Kultury Bezpieczeństwa

2 lipca 2025 r. w Warszawie odbyło się VII Forum Kultury Bezpieczeństwa. Jego tematem były „Nowe technologie w służbie bezpieczeństwa – przyszłość przejazdów kolejowo-drogowych”. Podczas spotkania zaproszeni specjaliści wygłosili prezentacje dotyczące obecnej sytuacji na przejazdach kolejowo-drogowych oraz nowoczesnych rozwiązań, które mają poprawić bezpieczeństwo w tym obszarze.

W trakcie Forum odbyła się debata, w której wzięli udział dr hab. inż. Ignacy Góra, Prezes UTK, Marek Konkolewski, zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Włodzimierz Kiełczyński, dyrektor Biura Bezpieczeństwa PKP PLK S.A. oraz Janusz Okroj, prezes firmy MONAT sp. z o.o. Dyskutowano o możliwościach i trudnościach w zabezpieczaniu przejazdów.



W 2025 r. uroczyste podpisanie Deklaracji miało miejsce podczas VII Forum Kultury Bezpieczeństwa – tym samym do grona sygnatariuszy dołączyło 9 podmiotów.

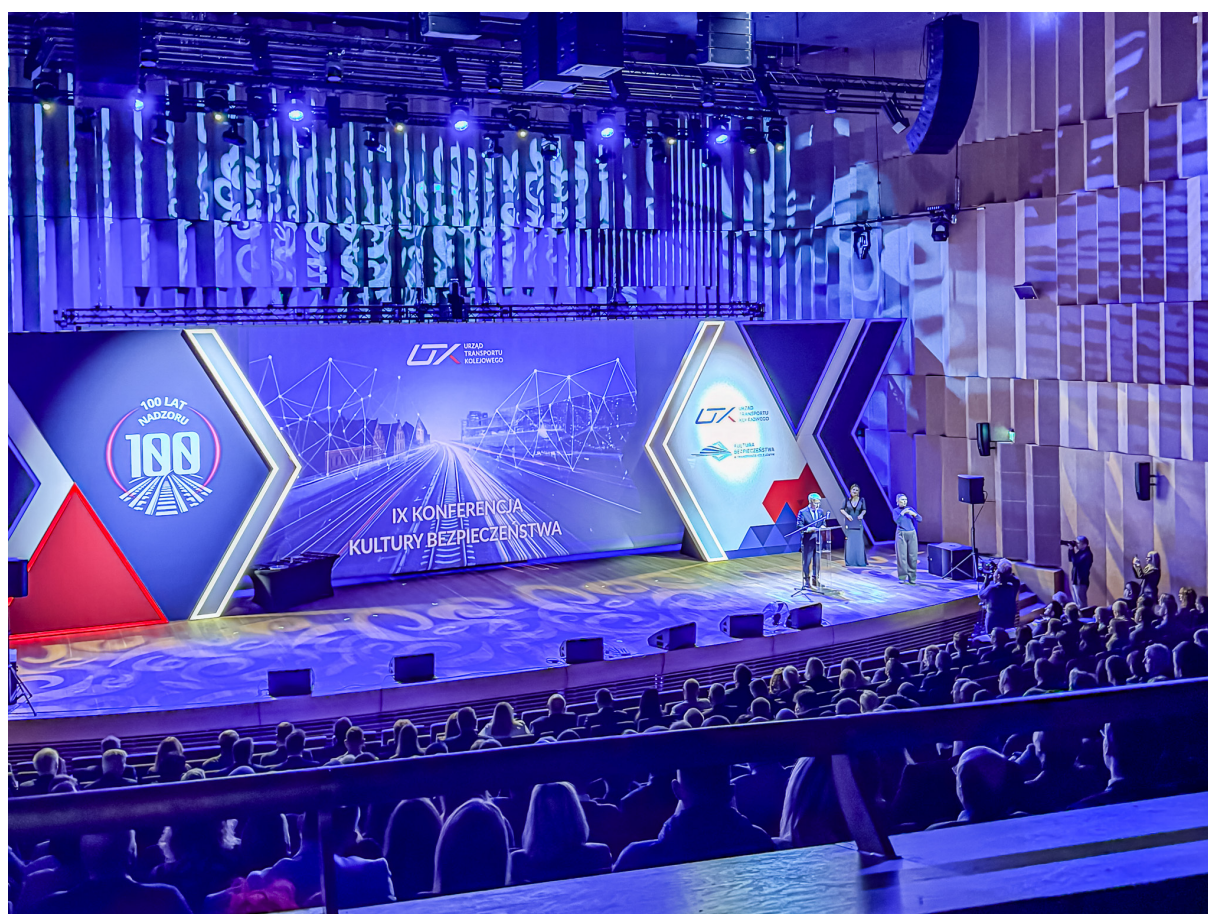
Forum promuje dobre praktyki i inicjuje dyskusje, by doskonalić i podnosić poziom bezpieczeństwa sektora kolejowego.

Dodatkowo spotkania te służą wymianie doświadczeń i czerpaniu inspiracji wśród Sygnatariuszy Deklaracji.

9.2.3. IX Konferencja Kultury Bezpieczeństwa

Uroczysta gala IX Konferencji Kultury Bezpieczeństwa odbyła się 20 listopada 2025 r. w Muzeum Historii Polski. W wydarzeniu wzięli udział przedstawiciele władz państwowych i szkolnictwa wyższego, eksperci rynku kolejowego, Sygnatariusze Deklaracji oraz pracownicy UTK. Konferencja połączona była z obchodami 100-lecia nadzoru kolejowego w Polsce, a gościom została zaprezentowana wystawa związana z tym jubileuszem.

Szczególnym momentem wieczoru było wręczenie odznaczeń państwowych pracownikom UTK przez Szefową Służby Cywilnej Anitę Noskowską-Piątkowską oraz Prezesa UTK. Odznaczenia zostały nadane przez Prezydenta RP, Prezesa Rady Ministrów oraz Ministra Infrastruktury.





W ramach projektu wydawany jest Magazyn Kultury Bezpieczeństwa. Publikacja jest możliwością do podzielenia się wiedzą, informacjami o realizowanych inicjatywach lub innowacyjnymi rozwiązaniami w szerokim gronie czytelników na rynku kolejowym.

Magazyn w wersji elektronicznej można pobrać ze strony internetowej UTK: [Wydawnictwa Kultury Bezpieczeństwa](#).

9.2.4. Zespół ds. Kultury Sprawiedliwego Traktowania (Just Culture)

31 lipca 2024 r. na mocy porozumienia pomiędzy Prezesem UTK i Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) powstał Zespół Just Culture. Zespół stanowi wsparcie dla Prezesa UTK oraz Prezesa ULC w sprawach dotyczących potencjalnych naruszeń zasad kultury sprawiedliwego traktowania (Just Culture) w stosunku do osób zatrudnionych w UTK oraz ULC. Ideą Just Culture jest zachęcanie pracowników do przekazywania informacji o błędach bądź nieprawidłowościach w zakresie bezpieczeństwa, aby wyjaśnić ich przyczyny i sformułować właściwe wnioski, które pozwolą uniknąć podobnych sytuacji w przyszłości. Zgłaszający nie powinni być wówczas pociągani do odpowiedzialności z tytułu dokonania takiego zgłoszenia.

W 2025 r. nie odnotowano zgłoszeń dotyczących naruszeń zasady sprawiedliwego traktowania.

9.3. Komunikowanie kultury bezpieczeństwa

Działania dotyczące komunikowania i promowania kultury bezpieczeństwa zostały szczegółowo opisane w [rozdziale 9.2.](#)

Załączniki

Załącznik nr 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)

Kod	Opis danych	Format	Wartość
1.1. Łączna liczba znaczących wypadków i podział na rodzaje wypadków			
N00	całkowita liczba znaczących wypadków, w tym:	wartość liczbowa	227
N011	liczba kolizji pociągu z pojazdem kolejowym	wartość liczbowa	3
N012	liczba kolizji pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	6
N02	liczba wykolejeń pociągów	wartość liczbowa	3
N031	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych z biernym systemem zabezpieczeń	wartość liczbowa	33
N032	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych sterowanych ręcznie	wartość liczbowa	11
N033	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła)	wartość liczbowa	12
N034	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. rogatki)	wartość liczbowa	9
N035	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w których zabezpieczona jest część kolejowa (np. rogatki nad torem kolejowym)	wartość liczbowa	0
N03	całkowita liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym wypadków z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	65
N04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw oraz prób samobójczych	wartość liczbowa	145
N05	liczba pożarów taboru kolejowego	wartość liczbowa	2
N06	liczba innych znaczących wypadków	wartość liczbowa	3
1.2.1a. Łączna liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, w podziale na kategorie			
TS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	44
TS01	w kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
TS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
TS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
TS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
TS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	19
TS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	24
TS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
TS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	1

1.2.1b. Łączna liczba ciężko rannych pasażerów, według rodzaju wypadku

PS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	2
PS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
PS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
PS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
PS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
PS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	2
PS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
PS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

1.2.1c. Łączna liczba ciężko rannych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku

SS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	1
SS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
SS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
SS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
SS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
SS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	0
SS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
SS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	1

1.2.1d. Łączna liczba ciężko rannych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku

LS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	19
LS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
LS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
LS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
LS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	19
LS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	0
LS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0

LS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
------	-------------------------------	------------------	---

1.2.1e. Łączna liczba ciężko rannych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku

US00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	21
US011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
US012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
US02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
US03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
US04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	21
US05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
US06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0

1.2.1g. Inne osoby na peronie ciężko ranne

OSP00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	1
OSP011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
OSP012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
OSP02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
OSP03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
OSP04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	1
OSP05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
OSP06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0

1.2.1h. Inne osoby poza peronem ciężko ranne

OSE00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
OSE011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
OSE012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
OSE02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
OSE03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
OSE04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
OSE05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0

OSE06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
-------	-------------------------------	------------------	---

1.2.2a. Łączna liczba osób zabitych, według rodzaju wypadku, w podziale na kategorie

TK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	175
TK01	w kolizjach pociągu, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	1
TK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	1
TK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
TK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
TK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	52
TK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	122
TK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
TK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0

1.2.2b. Łączna liczba zabitych pasażerów, według rodzaju wypadku

PK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	2
PK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
PK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
PK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
PK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
PK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	2
PK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
PK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0

1.2.2c. Łączna liczba zabitych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku

SK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	2
SK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	1
SK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
SK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
SK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
SK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	1

SK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
SK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

1.2.2d. Łączna liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku

LK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	52
LK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
LK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
LK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
LK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	52
LK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	0
LK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
LK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

1.2.2e. Łączna liczba zabitych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku

UK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	118
UK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
UK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
UK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
UK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
UK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	118
UK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
UK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

1.2.2g. Inne osoby zabite na peronie

OKP00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	1
OKP011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
OKP012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
OKP02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
OKP03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0

OKP04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	1
OKP05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
OKP06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0

1.2.2h. Inne osoby zabite poza peronem

OKE00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
OKE011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
OKE012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
OKE02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
OKE03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
OKE04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
OKE05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
OKE06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0

2. Wskaźniki odnoszące się do przewozu towarów niebezpiecznych

N18	całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	wartość liczbową	3
N19	wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których nie zostały uwolnione towary niebezpieczne	wartość liczbową	1
N20	wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych	wartość liczbową	2

3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw

N07	Samobójstwa	wartość liczbową	156
N08	próby samobójcze	wartość liczbową	21

4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki

I00	ogółem liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	wartość liczbową	613
I01	złamana (pęknięta) szyna	wartość liczbową	366
I02	odkształcenie lub inne przesunięcie torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach kolejowych	wartość liczbową	50
I03	defekty sygnalizacji	wartość liczbową	4

I041	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny	wartość liczbową	91
I042	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny	wartość liczbową	101
I05	pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych	wartość liczbową	0
I06	pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych	wartość liczbową	1

5. Wskaźniki do wyliczenia skutków ekonomicznych wypadków

C10	skutki ekonomiczne tylko znaczących wypadków	wartość liczbową (€)	655 219 143
C01	skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych	wartość liczbową (€)	592 314 535
C02	skutki ekonomiczne poważnych obrażeń	wartość liczbową (€)	21 075 547
C13	koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (znaczące wypadki)	wartość liczbową (€)	10 079 018
C17	koszty szkód w środowisku (znaczące wypadki)	wartość liczbową (€)	0
C14	koszty opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami	wartość liczbową (€)	31 750 044
C15	minuty opóźnień pociągów pasażerskich (znaczące wypadki)	wartość liczbową (minuty)	189771
C16	minuty opóźnień pociągów towarowych (znaczące wypadki)	wartość liczbową (minuty)	80734

6. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania

6.1. Systemy ochrony pociągów

TP01	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	wartość liczbową (%)	0%
TP02	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	wartość liczbową (%)	68%
TP03	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	wartość liczbową (%)	0%
T01	odsetek torów z systemem automatycznej kontroli pociągów (ATP)	wartość liczbową (%)	4%
TT01	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	wartość liczbową (%)	0%
TT02	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	wartość liczbową (%)	0%
TT03	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	wartość liczbową (%)	0%
T02	odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem funkcjonujących systemów ATP	wartość liczbową (%)	0%

6.2. Przejazdy kolejowo-drogowe

T03	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych (z czynnymi i biernymi systemami zabezpieczeń)	wartość liczbowa	11 863
T06	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych wyposażonych w:	wartość liczbowa	6185
T07	automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła)	wartość liczbowa	1040
T081	automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. roгатki)	wartość liczbowa	759
T10	automatyczne systemy ochrony i ostrzegania użytkowników oraz z zabezpieczoną częścią kolejową (np. roгатki nad torem kolejowym)	wartość liczbowa	2142
T15	sterowanie ręczne	wartość liczbowa	2244
T14	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych z biernymi systemami zabezpieczeń	wartość liczbowa	5678

RT. Dane referencyjne dotyczące ruchu i infrastruktury

R01	łączna liczba pociągokilometrów	wartość liczbowa (mln pociągokilometrów)	304
R05	liczba pociągokilometrów pociągów pasażerskich	wartość liczbowa (mln pociągokilometrów)	223,1
R06	liczba pociągokilometrów pociągów towarowych	wartość liczbowa (mln pociągokilometrów)	79,3
R04	liczba pociągokilometrów innych pociągów	wartość liczbowa (mln pociągokilometrów)	1,7
R02	liczba pasażerokilometrów	wartość liczbowa (mln pasażerokilometrów)	30609
R07	liczba tonokilometrów ładunków	wartość liczbowa (mln tonokilometrów)	57682
R08	liczba kilometrów linii	wartość liczbowa (km)	19473
R03	liczba kilometrów torów	wartość liczbowa (km)	37114

9. Dane referencyjne dla wskaźników ekonomicznych

R09	średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych rocznie	wartość liczbowa (%)	75%
R10	średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe rocznie	wartość liczbowa (%)	25%
R11	krajowa wartość zapobieżenia ofierze śmiertelnej	wartość liczbowa (€)	-
R12	krajowa wartość zapobieżenia poważnemu obrażeniu	wartość liczbowa (€)	-
R13	krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	-
R14	krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	-
R15	krajowa wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	-
R16	wartość domyślna zapobieżenia ofierze śmiertelnej	wartość liczbowa (€)	3 384 654
R17	wartość domyślna zapobieżenia poważnemu obrażeniu	wartość liczbowa (€)	478 990

R18	domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	wartość liczbową (€)	30,78
R19	domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	wartość liczbową (€)	10,26
R20	domyślna wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	wartość liczbową (€)	1,87

Załącznik nr 2. Wyliczenie kosztów opóźnień

Opis parametru	Format danych	Wartość
Przewozy pasażerskie		
wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach służbowych	EUR/h	30,78
średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowy	%	75%
wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	EUR/h	10,26
średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	%	25%
wartość czasu dla wszystkich pasażerów VT(p)	EUR/h	25,65
współczynnik 1 (K1)		2,5
liczba pasażerokilometrów	mln pasażerokilometrów	30609
liczba pociągokilometrów pociągów pasażerskich	mln pociągokilometrów	223,1
koszt 1 minuty opóźnienia pociągu pasażerskiego C(mp)	EUR	147
opóźnienia pociągów pasażerskich	minuty	189771
Przewozy towarowe		
wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)	EUR/h	1,87
liczba tonokilometrów	mln tonokilometrów	57682
liczba pociągokilometrów pociągów towarowych	mln pociągokilometrów	79,3
wartość czasu dla pociągów towarowych VT(f)	EUR/h	1360,22
współczynnik 2 (K2)		2,15
koszt 1 minuty opóźnienia pociągu towarowego C(mf)	EUR	48,74
opóźnienia pociągów towarowych	minuty	80734

Załącznik nr 3. Postęp w zakresie bezpieczeństwa

Informacje według stanu na koniec roku sprawozdawczego (2025)

1.	Linie wyłączone z zakresu dyrektywy interoperacyjności i dyrektywy bezpieczeństwa	
1a	Długość linii wyłączonych z zakresu dyrektywy interoperacyjności [km]	37,675
2b	Długość linii wyłączonych z zakresu dyrektywy bezpieczeństwa [km]	37,675
2.	Długość nowych linii dopuszczonych do eksploatacji przez NSA w roku sprawozdawczym	
2a	Całkowita długość linii [km]	6,5
3.	Stacje dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (na koniec roku)	
3a	Stacje kolejowe zgodne z TSI PRM	bd
3b	Stacje kolejowe zgodne z TSI PRM – częściowa zgodność z TSI	bd
3c	Dostępne stacje kolejowe	bd
3d	Pozostałe stacje	bd
4.	Licencje maszynistów (na koniec roku)	
4a	Całkowita liczba licencji europejskich wydanych zgodnie z dyrektywą o maszynistach	29060
4b	Liczba nowych licencji (pierwsze wydanie)	24225
5.	Całkowita liczba pojazdów wprowadzonych do obrotu na podstawie dyrektywy o interoperacyjności (EU) 2016/797 (w roku sprawozdawczym)	
5a	Pierwsze zezwolenie na wprowadzenie do obrotu – ogółem	3
5aa	Wagony	0
5ab	Lokomotywy	0
5ac	Pojazdy pasażerskie bez napędu	0
5ad	Zespoły trakcyjne	1
5ae	Pojazdy specjalne	2

5b	Ocena krajowa wprowadzenia do obrotu typu pojazdu w rozszerzonym obszarze użytkowania	0
5ba	Wagony	0
5bb	Lokomotywy	0
5bc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	0
5bd	Zespoły trakcyjne	0
5be	Pojazdy specjalne	0
5c	Wprowadzenie do obrotu w trybie zgodności z typem – ogółem	365
5ca	Wagony	0
5cb	Lokomotywy	156
5cc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	38
5cd	Zespoły trakcyjne	128
5ce	Pojazdy specjalne	43
5d	Zezwolenie po odnowieniu lub modernizacji – ogółem	41
5da	Wagony	1
5db	Lokomotywy	7
5dc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	0
5dd	Zespoły trakcyjne	17
5de	Pojazdy specjalne	16

6.	Pojazdy wyposażone w ERTMS (na koniec roku)	
6a	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, wyposażone w ETCS poziomu 1	20
6b	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, wyposażone w ETCS poziomu 2	1077
6c	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, niewyposażone w ETCS	4528
6d	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, wyposażone w radio głosowe GSM-R	3064

7	Liczba pracowników NSA (w ekwiwalencie pełnego czasu pracy – FTE) na koniec roku	
7a	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy certyfikacji bezpieczeństwa	5,2
7b	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy dopuszczeniach dla pojazdów	8,8
7c	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy nadzorze	100,8
7d	Liczba pracowników (FTE) realizujących zadania związane z koleją	128,625

10. Spis skrótów i pojęć

Przedsiębiorstwa, instytucje i organizacje

1.	ERA lub Agencja	-	Agencja Kolejowa Unii Europejskiej
2.	CEMM	-	Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów
3.	NSA	-	Krajowy organ ds. bezpieczeństwa
4.	PKBWK	-	Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych – niezależna, stała komisja działająca przy ministrze właściwym ds. wewnętrznych, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów
5.	Prezes UTK	-	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
6.	PKP PLK	-	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
7.	UE	-	Unia Europejska
8.	UTK lub Urząd	-	Urząd Transportu Kolejowego

Regulacje prawne

1.	decyzja 2009/460/WE	-	Decyzja Komisji z 5 czerwca 2009 r. dotycząca przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa służącej stwierdzeniu, czy osiągnięto wymagania bezpieczeństwa, o której mowa w art. 6 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 150 z 13 czerwca 2009, s. 11)
2.	decyzja 2012/226/UE	-	Decyzja Komisji z 23 kwietnia 2012 r. w sprawie drugiego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa dotyczących systemu kolejowego (Dz. Urz. UE L 115 z 27 kwietnia 2012, s. 27, z późn. zm.)
3.	dyrektywa 2016/797/UE	-	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26 maja 2016, s. 44, z późn. zm.)
4.	dyrektywa 2016/798/UE	-	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26 maja 2016, s. 102, z późn. zm.)
5.	Prawo przedsiębiorców	-	Ustawa z 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.)
6.	rozporządzenie nr 1078/2012	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz. Urz. UE L 320 z 17 listopada 2012, s. 8)

7.	rozporządzenie nr 402/2013	-	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 3 maja 2013 r., s. 8)
8.	rozporządzenie nr 2018/761	-	Rozporządzenie delegowane Komisji UE 2018/761 z 16 lutego 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz. Urz. UE. L 129 z 25 maja 2018 r., s.16)
9.	rozporządzenie nr 2018/762	-	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz. Urz. UE L 129 z 25 maja 2018 r., s. 26, z późn. zm.)
10	rozporządzenie nr 2019/779	-	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139 I z 27 maja 2019 r., s. 360, z późn. zm.)
11.	rozporządzenie nr 2023/1695	-	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (Dz. Urz. UE L 222 z 8 września 2023 r., s. 380, z późn. zm.)
12.	rozporządzenie w sprawie dopuszczania do eksploatacji	-	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1923)
13.	rozporządzenie w sprawie kontroli	-	Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 27 grudnia 2017 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 2488)

14.	rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów	-	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 369, z późn. zm.)
15.	rozporządzenie w sprawie przejazdów kolejowo-drogowych	-	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 9 lipca 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania (Dz. U. z 2025 r. poz. 1105)
16.	TSI	-	Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności
17.	TSI PRM	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 110, z późn. zm.)
18.	TSI TAF	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 z 11 grudnia 2014 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 62/2006 (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 438, z późn. zm.)
19	TSI TAP	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L 123 z 12 maja 2011 r., s. 11, z późn. zm.)
20.	ustawa prawo o ruchu drogowym	-	Ustawa z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1251, z późn. zm.)
21.	ustawa o transporcie kolejowym	-	Ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2025 r. poz. 1234, z późn. zm.)
Pozostałe pojęcia			
1.	APB		Akademia Pionu Bezpieczeństwa
2.	ABK		Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego
3.	CSM	-	Wspólne metody oceny bezpieczeństwa (ang. Common Safety Methods)
4.	CST	-	Wspólne cele bezpieczeństwa (ang. Common Safety Targets)
5.	DSAT	-	Urządzenia wykrywania stanów awaryjnych taboru
6.	DSU	-	Dokumentacja systemu utrzymania
7.	ECM	-	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu (ang. Entity in Charge of Maintenance)

8.	ERADIS	-	baza danych Europejskiej Agencji Kolejowej (European Railway Agency Database of Interoperability and Safety).
9.	ERTMS	-	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ang. European Rail Traffic Management System)
10.	ETCS	-	Europejski System Sterowania Pociągiem (ang. European Train Control System)
11.	ETCS LS	-	Europejski System Sterowania Pociągiem (ang. European Train Control System) w wersji Limited Supervision
12.	GSM-R	-	Kolejowa Sieć GSM (ang. GSM for Railways)
13.	incydent	-	Każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo
14.	komisja kolejowa	-	Osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktury ma z nimi związek
15.	Lista Prezesa UTK	-	Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei
16.	MMS	-	System Zarządzania Utrzymaniem (ang. Maintenance Management System)
17.	NRV	-	Krajowe wartości referencyjne (ang. National Reference Value)
18.	POIiŚ	-	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
19.	PKD lub przejazd	-	Przejazd kolejowo-drogowy
20.	poważny wypadek	-	Każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem: a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;
21.	sieć funkcjonalnie oddzielona	-	Sieci, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i są z założenia przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich (Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.)

22.	SMS	-	– System zarządzania bezpieczeństwem (ang. Safety Management System)
23.	SOK	-	Straż Ochrony Kolei
24.	SPAD	-	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (ang. signals passed at danger)
25.	sytuacja potencjalnie niebezpieczna	-	Sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego
26.	system kolei lub system kolejowy	-	Wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci
27.	wypadek	-	Niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: a) kolizje b) wykolejenia c) zdarzenia na przejazdach d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu e) pożar pojazdu kolejowego
28.	znaczący wypadek	-	Znaczący wypadek to wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu: a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub b) powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub c) znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin.
29.	Zespół ds. monitorowania bezpieczeństwa	-	Zespół zadaniowy ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce działający przy Prezesie UTK

11. Spis rysunków

Rys. 1. Liczba PKD i przejść na czynnych liniach kolejowych autoryzowanych zarządców w Polsce w latach 2021–2025 w podziale na aktywne i pasywne.....	18
Rys. 2. Zestawienie incydentów kategorii C64 i C66 zaistniałych w latach 2021–2025 na liniach kolejowych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść.....	19
Rys. 3. Reakcja podmiotów na przekazane zalecenia PKBWK.....	32
Rys. 4. Średni procent realizacji zaleceń z poszczególnych raportów PKBWK wydanych w 2025 r.	33
Rys. 5. Wskaźnik znaczących wypadków w latach 2021–2025.....	36
Rys. 6. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2021–2025.....	38
Rys. 7. Liczba osób ciężko rannych we wszystkich kategoriach osób w latach 2021–2025.....	40
Rys. 8. Koszty znaczących wypadków w mln euro w latach 2021–2025.....	41
Rys. 9. Grupy kosztów znaczących wypadków w mln euro w latach 2024–2025.....	41
Rys. 10. Realizacja wspólnych celów bezpieczeństwa w latach 2021–2025.....	43
Rys. 11. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2021–2025.....	44
Rys. 12. Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2025 r.	45
Rys. 13. Liczba wypadków kat. 34 oraz samobójstw i prób samobójczych w latach 2021–2025 na sieci kolejowej.....	47
Rys. 14. Udział procentowy przejazdów i przejść poszczególnych kategorii na czynnych liniach kolejowych w 2025 r.	50
Rys. 15. Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach według kategorii w latach 2021–2025.....	51
Rys. 20. Liczba zdarzeń SPAD na liniach kolejowych i infrastrukturze prywatnej w latach 2021–2025.....	57
Rys. 21. Podział zdarzeń SPAD ze względu na rodzaj pominiętego sygnału w latach 2021–2025.....	59
Rys. 22. Szczegółowe przyczyny wystąpienia zdarzeń SPAD w latach 2021–2025.....	60
Rys. 23. Staż maszynistów uczestniczących w zdarzeniach SPAD w latach 2021–2025.....	61
Rys. 24. Wypadki i incydenty związane ze stanem technicznym taboru kolejowego w latach 2021–2025.....	63
Rys. 25. Przyczyny zdarzeń kategorii C68 w latach 2021–2025.....	64
Rys. 26. Udział przyczyn zdarzeń kategorii C68 w latach 2021–2025 z uwzględnieniem stanu technicznego i czynnika ludzkiego 65	
Rys. 27. Przyczyny zdarzeń kategorii B10 i C53 w latach 2021–2025 (pojazdy trakcyjne i specjalne).....	66
Rys. 28. Przyczyny zdarzeń kategorii B11 i C54 w latach 2021–2025 (wagony).....	66
Rys. 29. Procentowy udział uszkodzeń układu hamulcowego i łożysk osiowych w przyczynach zdarzeń kategorii B10, B11, C53 i C54 w latach 2021–2025.....	67
Rys. 30. Zdawalność kandydatów ubiegających się o wydanie licencji (LM) lub świadectwa maszynisty (ŚM) w 2025 r.	79
Rys. 31. Zdawalność kandydatów z poszczególnych części egzaminu na świadectwo maszynisty w 2025 r.	80
Rys. 32. Zdawalność kandydatów na symulatorach pojazdów kolejowych.....	80
Rys. 33. Tematyka spotkań Zespołu w latach 2014–2025.....	85
Rys. 34. Liczba i wyniki kontroli oraz audytów realizowanych przez Prezesa UTK w latach 2021–2025.....	101
Rys. 35. Wskaźnik nieprawidłowości dla kontroli i audytów przeprowadzonych w latach 2021–2025.....	102
Rys. 36. Zakresy tematyczne z najwyższym wskaźnikiem nieprawidłowości w 2025 r. w porównaniu do 2024 r. (z udziałem w 2025 r. powyżej 4,5).....	104
Rys. 37. Obszary, w których odnotowano wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2025 r.	104
Rys. 38. Obszary, w których w 2025 r. odnotowano obniżenie wskaźnika nieprawidłowości.....	105
Rys. 39. Rodzaje decyzji administracyjnych wydanych przez Prezesa UTK w latach 2024–2025 w obszarze nadzoru.....	110
Rys. 40. Liczba decyzji dotyczących nałożenia kary pieniężnej za poszczególne naruszenia w latach 2024–2025.....	110
Rys. 41. Udział poszczególnych obszarów zmian ocenionych przez przewoźników kolejowych w systemie kolejowym w 2025 r. 116	
Rys. 42. Udział poszczególnych zmian ocenionych przez zarządców infrastruktury w systemie kolejowym w 2025 r. (udział powyżej 1%).....	117
Rys. 43. Udział zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w latach 2021–2025 przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury według charakteru.....	118

12. Spis tabel

Tab. 1. Tematyka szkoleń zrealizowanych w 2025 r. w ramach Akademii Wiedzy Kolejowej.....	22
Tab. 2. Szkolenia zrealizowane w 2025 r. w ramach Akademii Pionu Bezpieczeństwa.....	23
Tab. 3. Raporty PKBWK.....	28
Tab. 4. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2021–2025.....	38
Tab. 5. Liczba osób ciężko rannych we wszystkich kategoriach osób w latach 2021–2025.....	39
Tab. 6. Koszty znaczących wypadków w euro w latach 2021–2025.....	40
Tab. 7. Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2025 r.	42
Tab. 8. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2021–2025.....	45
Tab. 9. Zmiany w przepisach prawa wynikające z regulacji prawnych UE.....	69
Tab. 10. Zmiany w przepisach prawa krajowego.....	69
Tab. 11. Certyfikaty bezpieczeństwa wydane w latach 2021–2025.....	72
Tab. 12. Autoryzacje bezpieczeństwa wydane w latach 2021–2025.....	72
Tab. 13. Zezwolenia dla pojazdów wydane w 2025 r.	73
Tab. 14. Certyfikaty podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikaty w zakresie funkcji systemu utrzymania wydane w latach 2021–2025.....	77
Tab. 15. Wybrane obszary, w których podczas kontroli i audytów stwierdzono nieprawidłowości w 2025 r. oraz porównanie wskaźnika nieprawidłowości w latach 2024–2025.....	103
Tab. 16. Poziomy oceny nieprawidłowości.....	106
Tab. 17. Średnie wagi nieprawidłowości wyliczone dla wybranych obszarów tematycznych oraz porównanie wag nieprawidłowości w latach 2024–2025.....	108

Tab. 18. Miernik zmian znaczących	120
---	-----

Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl

