



Raport w sprawie bezpieczeństwa

2024

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 2025

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	16
3.2.1. Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.....	17
3.2.2. Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów	21
3.2.3. Wsparcie wdrażania interoperacyjności	22
3.2.4. Działania edukacyjne – Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego	23
3.3. Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa.....	28
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.....	41
4.2. Wspólne cele bezpieczeństwa (CST).....	42
4.3. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	45
4.4. Wybrane rodzaje zdarzeń	47
4.4.1. Wypadki z udziałem osób (CST 5. – ryzyko dla osób nieupoważnionych).....	48
4.4.2. Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach (CST 3.1. – ryzyko dla użytkowników przejazdów).....	50
4.4.3. Zdarzenia w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych (CST 2. – ryzyko dla pracowników)	54
4.4.4. Pominięcia sygnału „Stój”	58
4.5. Awarie i usterki taboru.....	62
5. Ramy prawne	66
5.1. Zmiany w przepisach prawa	66
5.2. Odstępstwa dotyczące certyfikacji ECM	67
6. Działalność Prezesa UTK	69
6.1. Certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa	69
6.2. Zezwolenia na wprowadzanie do obrotu pojazdów kolejowych.....	70
6.3. Certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie	74
6.4. Licencjonowanie maszynistów	75
6.5. Inne rodzaje działalności NSA	76
6.6. Koordynacja i współpraca z innymi NSA	76
6.6.1. Prace w grupach eksperckich w ramach sieci NSA.....	76
6.6.2. Nadzór oraz wymiana informacji o podmiotach, które prowadzą działalność zarówno w Polsce, jak i na terenie innych krajów UE	77
6.7. Wymiana informacji NSA z przedsiębiorstwami	78
7. Nadzór.....	83

7.1. Strategia, plan i procedury nadzoru	83
7.2. Wyniki procesu nadzoru	87
7.3. Koordynacja i współpraca z innymi NSA	95
8. Stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa	97
8.1. Zastosowanie CSM dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem	97
8.2. Zastosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka	98
8.3. Zastosowanie CSM Monitoring	103
8.4. Realizacja projektów unijnych	104
9. Kultura bezpieczeństwa	106
9.1. Ocena i monitorowanie kultury bezpieczeństwa	106
9.2. Inicjatywy i projekty w obszarze kultury bezpieczeństwa	108
9.2.1. Deklaracja rozwoju kultury bezpieczeństwa	108
9.2.2. VI Forum Kultury Bezpieczeństwa	108
9.2.3. VIII Konferencja Kultury Bezpieczeństwa	109
9.2.4. Zespół ds. Kultury Sprawiedliwego Traktowania (Just Culture)	111
9.3. Komunikowanie kultury bezpieczeństwa	112
Załącznik nr 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)	114
Załącznik nr 2. Wyliczenie kosztów opóźnień	123
Załącznik nr 3. Postęp w zakresie bezpieczeństwa	124
10. Spis skrótów i pojęć	127
11. Spis rysunków	132
12. Spis tabel	133

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 szczególności informacji 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. 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 zarówno na sieci ogólnodostępnej, jak 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 (RZK), 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

Liczba znaczących wypadków w 2024 r. wyniosła 220, czyli zmalała o 5,6% w stosunku do roku poprzedniego. W przeliczeniu na milion pociągokilometrów oznacza to spadek wskaźnika o 0,08, czyli o 9,5% (z 0,84 do 0,76).

Wzrost liczby znaczących wypadków na liniach autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej nastąpił tylko w kategorii wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych – ze 149 do 151 wypadków (1,3%). W trzech kategoriach (kolizje, wykołnienia i wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych) nastąpił spadek liczby znaczących wypadków: z 4 do 3 w przypadku kolizji (-25%), z 11 do 6 w przypadku wykołnień i z 61 do 52 dla wypadków na przejazdach. W przypadku pożaru pojazdu kolejowego i wypadków innych liczba znaczących wypadków nie uległa zmianie w stosunku do roku poprzedniego i wyniosła odpowiednio 1 i 7 zdarzeń.

W 2024 r. ogólna liczba osób zabitych wzrosła o 4 osoby (2,5%), natomiast liczba ciężko rannych spadła o 11 osób, czyli o 17,7%.

Ofiary śmiertelne i osoby ciężko ranne odnotowano tylko w dwóch kategoriach zdarzeń: w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych (118 zabitych, tyle samo co rok wcześniej, i 17 ciężko rannych, o 7 mniej niż w 2023 r.) oraz w wypadkach na przejazdach (45 zabitych, o 6 osób więcej, i 34 ciężko rannych, tyle samo co w 2023 r.). W obu

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.

tych grupach znalazło się łącznie 7 pracowników kolei – 5 zginęło, a 2 odniosło ciężkie obrażenia – w tym w wypadkach na przejazdach zginęło 3 pracowników, a 1 został ciężko ranny.

Polska przekroczyła tym samym wartości wskaźnika CST dotyczącego pracowników o 4,7% (wzrost o 46,4%). Wskaźnik dla użytkowników przejazdów wzrósł nieznacznie i osiągnął 54,5% – 0,6% więcej niż w 2023 r. W pozostałych kategoriach osób wskaźniki są niższe niż w roku poprzednim, co oznacza ogólny wzrost poziomu bezpieczeństwa w ruchu kolejowym o 2,5% (wskaźnik dla ogółu społeczeństwa spadł z 598 w 2023 r. do 583 w 2024 r.).

Wśród zdarzeń poprzedzających wypadki najliczniejszą grupę stanowią nadal pęknięcia szyn, jest ich jednak o 23% mniej niż w 2023 r. Podobnie jak w latach poprzednich drugą co do liczebności grupą zdarzeń poprzedzających są pominięcia sygnału „stój”, a ich liczba wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o 19%. W kategorii pękniętych osi i defektów sygnalizacji odnotowano po 2 zdarzenia, nie odnotowano natomiast pęknięć kół. W tych trzech kategoriach w tym i w zeszłym roku wystąpiły nie więcej niż 2 zdarzenia.

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.”

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

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

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.

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 (RZK) 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 in 2024 amounted to 220, representing a decrease of 5.6% compared with the previous year. In terms of million train-kilometres, this corresponds to a reduction of the indicator by 0.08, i.e. by 9.5% (from 0.84 to 0.76).

An increase in the number of significant accidents on lines managed by authorised infrastructure managers was observed only in the category of accidents involving persons and moving railway vehicles – from 149 to 151 accidents (an increase of 1.3%). In three categories (collisions, derailments, and level crossing accidents), a decrease in the number of significant accidents was recorded: from 4 to 3, i.e. by 1 event (–25%) in the case of collisions; from 11 to 6, i.e. by 5 events in the case of derailments; and from 61 to 52, i.e. by 9 events in the case of level crossing accidents. In the categories of rolling stock fires and other accidents, the number of significant accidents remained unchanged compared with the previous year, at 1 and 7 events respectively.

In 2024, the total number of fatalities increased by 4 persons (2.5%), while the number of seriously injured decreased by 17.7% (11 fewer than in 2023).

Fatalities and serious injuries were recorded only in two categories of events: accidents involving persons and moving railway vehicles (118 fatalities, the same as in the previous year, and 17 serious injuries, 7 fewer than in 2023) and level crossing accidents (45 fatalities, 6 more than in 2023, and 34 serious injuries, the same number as in 2023). Across these two groups, there were a total of 7 staff casualties – 5 fatalities and 2 serious injuries. Among them, 3 staff members were killed and 1 was seriously injured in level crossing accidents.

Thus, Poland exceeded the CST indicator value for staff by 4.7% (an increase of 46.4%). The indicator for level crossing users rose slightly, reaching 54.5% – 0.6% more than in 2023. In the remaining categories of persons, the indicators are lower than in the previous year, which means an overall improvement in the level of railway safety by 2.5% (the indicator for society as a whole decreased from 598 to 583).

Among precursors of accidents, rail breaks remain the most numerous group, although their number decreased by 23% compared with 2023. As in previous years, the second largest group

of precursors was signals passed at danger (SPADs), whose number increased by 19% compared with the previous year. In the categories of broken axles and signalling failures, 2 events were recorded in each case, while no wheel breaks were reported. In these three categories, no more than 2 events occurred in either this year or the previous one.

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 i interoperacyjności. 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. W UTK funkcjonują następujące komórki organizacyjne:

- 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;
 - Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (CEMM) – zadania w obszarze organizacji egzaminów kandydatów na maszynistów oraz dotyczące kwalifikacji personelu kolejowego, nadzoru nad szkoleniem i badaniami personelu kolejowego, utrzymania kompetencji i aktualności przepisów dotyczących personelu kolejowego;

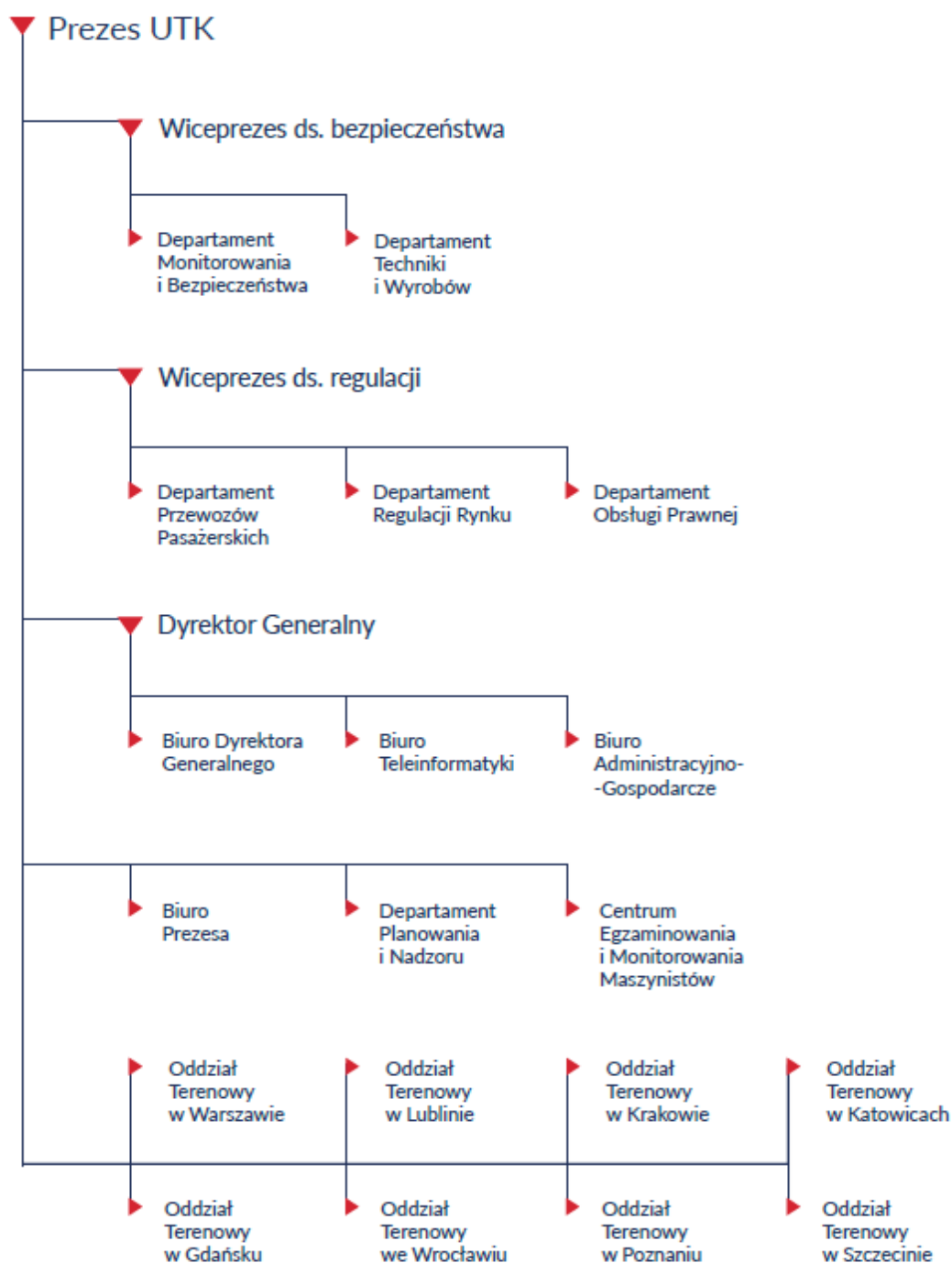
⁵ Zmieniony zarządzeniem nr 204 Prezesa Rady Ministrów z 13 lipca 2022 r., zmieniającego zarządzenie w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu Kolejowego (M.P. poz. 695), które weszło w życie 19 lipca 2022 r., oraz zarządzeniem nr 14 Prezesa Rady Ministrów z 24 lutego 2023 r., zmieniającego zarządzenie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

- 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.

W 2024 r. w skład UTK wchodziło 11 komórek organizacyjnych w centrali urzędu oraz 8 oddziałów terenowych⁶. W 2024 r. zadania dotyczące kwalifikacji personelu kolejowego, nadzoru nad szkoleniem i badaniami personelu kolejowego, utrzymania kompetencji i aktualności przepisów dotyczących personelu kolejowego były realizowane przez powstałą w 2023 r. jednostkę organizacyjną – Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (szerzej [rozdział 3.2.2.](#)).

⁶ Według stanu na 31 grudnia 2024 r.; regulamin UTK wprowadzony Zarządzeniem nr P.021.6.2023 z 6 marca 2023 r.

Rys. 1. 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 sprawuje również nadzór nad funkcjonowaniem spółek kolejowych.

Badaniem poważnych wypadków oraz 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 2024 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.

W obszarze dotyczącym **bezpieczeństwa** określone zostały następujące cele:

- 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 przejazdach kolejowo-drogowych – obejmuje działania na rzecz wdrażania innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowych oraz kampanię medialną „Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych”;
- 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 przejazdów kolejowo-drogowych.

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

- budowanie nowoczesnego urzędu:
 - utworzenie Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów oraz systemu monitorowania czasu pracy maszynistów;
 - tworzenie wirtualnego UTK, czyli platformy integrującej wszystkie e-usługi UTK za pomocą jednego loginu i hasła;
 - powstaje Centrum Obsługi Pasażerów, czyli telefoniczne centrum informacji o prawach pasażerów;
 - wdrażany jest Zintegrowany System Zarządzania, aby podnieść jakość usług w urzędzie.
- budowanie profesjonalnego zespołu:
 - Akademia Rozwoju Inspektora – wprowadzona w trosce o wysokie standardy funkcjonowania na rynku transportu kolejowego i zapewnienie jak najwyższego poziomu prowadzonych kontroli;
 - wdrożenie modelu kompetencyjnego, który wpłynie na sposób zarządzania zespołem;
 - program rozwoju talentów – służy podniesieniu kwalifikacji pracowników;
 - dodatkowym działaniem jest upowszechniana w UTK praktyka dzielenia się wiedzą wśród współpracowników, czyli UTK dla UTK.
- wyrównywanie poziomu wiedzy:

- szkolenia dla uczestników rynku kolejowego w ramach Akademii Wiedzy Kolejowej oraz platformy e-learningowej;
- działania odpowiedzialne społecznie – realizowane są projekty: charytatywne, zachowujące w pamięci historię kolejnictwa, promocję zawodów kolejowych oraz wprowadzenie zasad prostego języka w komunikacji z interesariuszami.

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

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

W obszarze działania związanego z **regulacją rynku** zdefiniowano 4 cele:

- 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.
- nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów, wspomagany m.in. przez kampanię promującą prawa pasażerów w transporcie kolejowym, system kompleksowej obsługi spraw pasażerskich i utworzenie standardów zastępczej komunikacji autobusowej.
- 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.
- wsparcie dla alternatywnych środków transportu i Europejskiego Zielonego Ładu – podkreślanie atutów transportu kolejowego związanych z ekologią oraz rozwój planów mobilności dla instytucji generujących codzienne podróże, które zmierzają do ograniczenia podróży samochodem.

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 przejazdach kolejowo-drogowych

Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych należą do najczęstszych zdarzeń w systemie kolejowym. Corocznie stanowią one około 38%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.

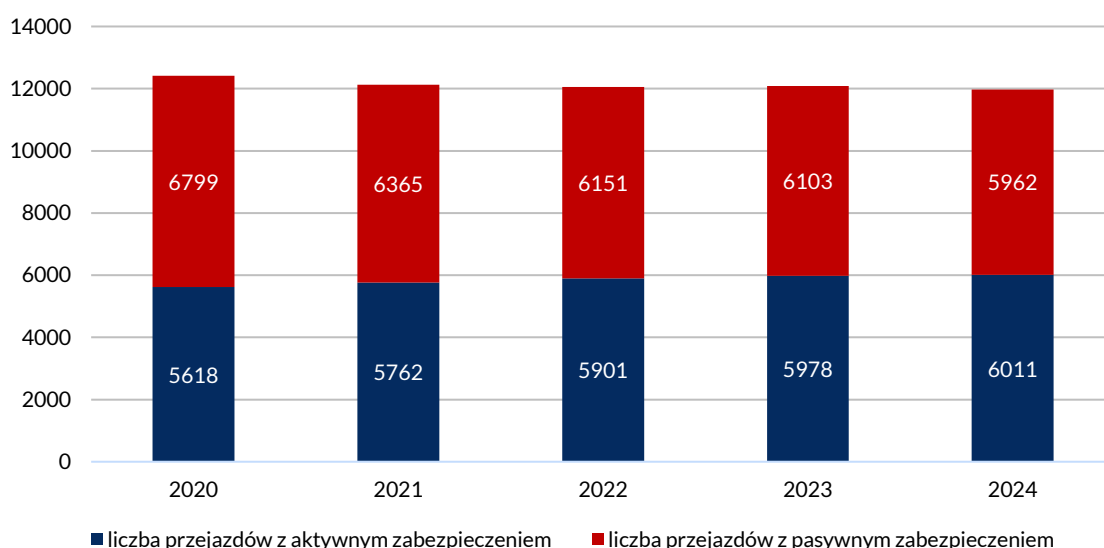
⁷ Średnia za lata 2020–2024.

Najskuteczniejszym środkiem zapobiegania zdarzeniom na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach jest zastępowanie ich skrzyżowaniami dwupoziomowych (wiaduktami lub tunelami). Tego typu działania pozwalają skutecznie wyeliminować źródło ryzyka, 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 2024 r. ogólna liczba przejazdów na czynnych liniach autoryzowanych zarządców infrastruktury spadła z 12 081 do 11 973, przy równoczesnym zwiększeniu udziału przejazdów z aktywnymi zabezpieczeniami do 50,2%. W 2023 r. udział ten wynosił 49,48%, tj. o 0,72 punktu procentowego mniej.

Rys. 2. Liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść na czynnych liniach kolejowych autoryzowanych zarządców Polsce w latach 2020–2024 w podziale na aktywne i pasywne



W 2024 r. najwięcej wypadków miało miejsce na przejazdach kategorii D. Również liczba ofiar i ciężko rannych na tych przejazdach była najwyższa wśród poszkodowanych na przejazdach 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 przez użytkowników, budowanie świadomości w zakresie bezpiecznego zachowania w obrębie przejazdów i przejść, a także nieuchronności kary

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.

w przypadku nieprzestrzegania przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym w odniesieniu do zasad przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych.

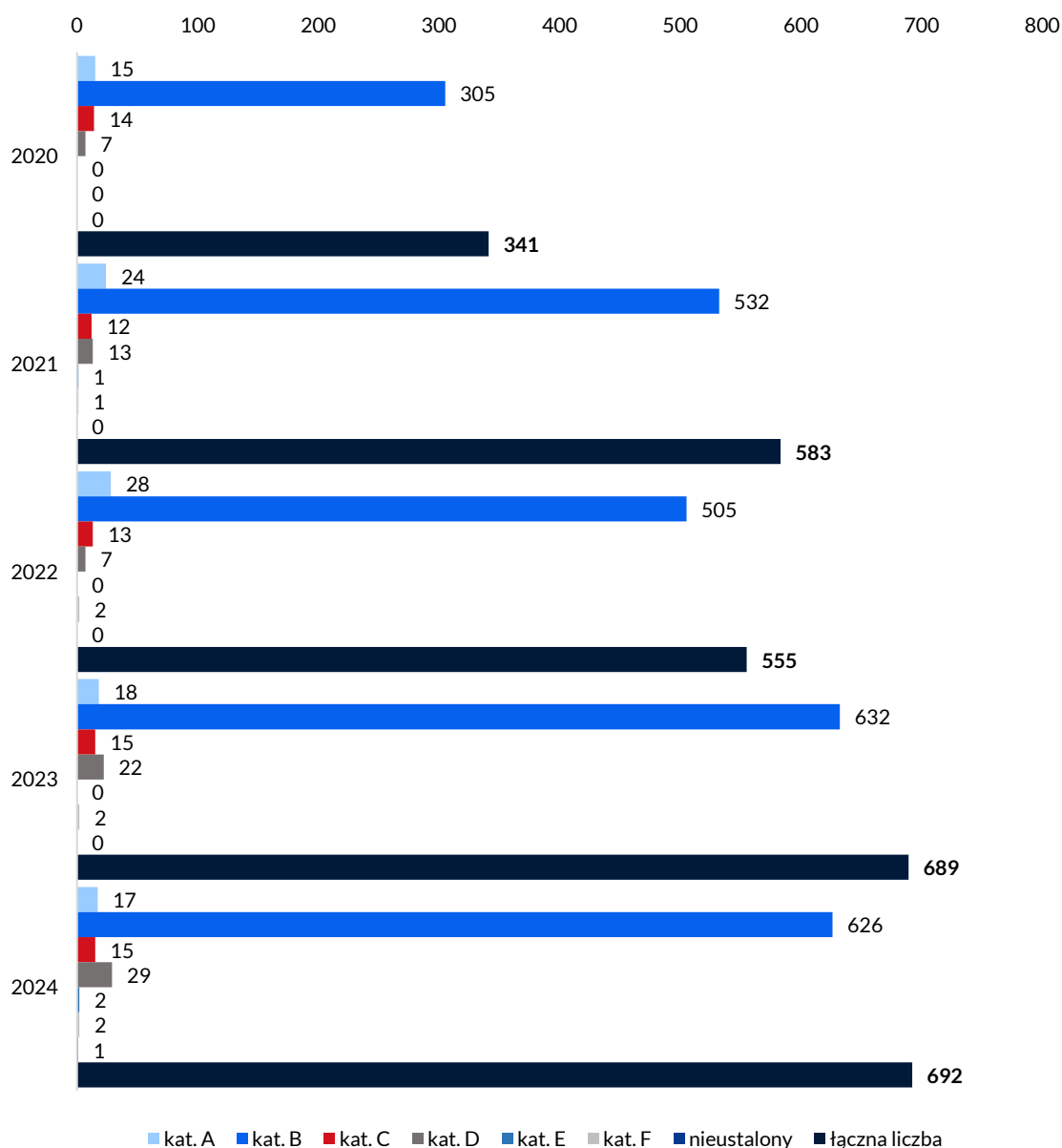
O konieczności zwracania uwagi na niebezpieczeństwa związane z brakiem zachowania ostrożności na przejazdach kolejowo-drogowych i konsekwencje powstałych w ten sposób zdarzeń świadczy też liczba incydentów, do których doszło z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i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

W latach 2020–2024 na 2 860 incydentów kategorii C64¹¹ i C66¹², zaistniałych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, aż 2 600 (90,91%) miało miejsce na przejazdach kategorii B. Doszło do nich w wyniku zignorowania przez kierujących pojazdami drogowymi wskazań prawidłowo działającej sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej.

¹¹ Kategoria C64 „Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (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 uszkodzenia lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu”.

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

Rys. 3. Zestawienie incydentów kategorii C64 i C66 zaistniałych w latach 2020–2024 na liniach kolejowych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść



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

Prezes UTK zainicjował i od lat wspiera wdrożenie innowacyjnych rozwiązań technicznych, które zwiększają bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. 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 kolejowo-drogowego w kamerę i oprogramowanie, które analizuje otrzymany z niej 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 kilkakrotnie zabiegał. Do dnia publikacji tego raportu nie zostały one jednak wprowadzone do obrotu prawnego.

W 2024 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 kolejowego. Takie oznakowanie przejazdu umożliwia dyspozytorom numeru ratunkowego 112 szybkie zlokalizowanie danego miejsca i wysłanie służb we właściwe miejsce w przypadku zagrożenia. Dyspozytor może także szybko poinformować odpowiednich pracowników zarządcy infrastruktury o zagrożeniu i tym samym zapobiec wypadkowi. W systemie 112 włączone były przejazdy wszystkich zarządców infrastruktury posiadających autoryzację bezpieczeństwa¹³ oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. W 2024 r. do projektu dołączyła PGIN Termika sp. z o.o.

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 2024 r. w CEMM to 1 612 osób, w tym 1 091 kandydatów ubiegających się o wydanie licencji maszynisty oraz 521 kandydatów ubiegających się o wydanie świadectwa maszynisty. W sumie przeprowadzono 2 447 egzaminów – 1 460 egzaminów na licencję maszynisty oraz 987 egzaminów na świadectwo maszynisty.

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

3.2.3. Wsparcie wdrażania interoperacyjności

Prezes UTK kontynuował w 2024 r. działania związane z wdrożeniem w Polsce systemu ETCS Limited Supervision. Objęły one prace o charakterze merytoryczno-analitycznym – w tym przede wszystkim gromadzenie i aktualizację informacji o zagranicznych wdrożeniach systemu, np. w Szwajcarii, Czechach i Belgii. Podjęto również działania o charakterze promocyjnym – spotkania i wystąpienia na temat systemu ETCS Limited Supervision, w tym:

- a) organizacja konferencji „ETCS Limited Supervision – bezpieczeństwo, interoperacyjność i cyfryzacja”;
- b) wykład na VII Ogólnopolskiej Konferencji Naukowo-Technicznej „Transport Kolejowy 2024: Przeszłość – Teraźniejszość – Przyszłość”;
- c) spotkania z członkami Rady Ministrów RP oraz senatorami i posłami (m.in. w ramach obrad Komisji Infrastruktury);
- d) wystąpienia na Forum Bezpieczeństwa Kolejowego 2024, VIII Gali Konkursu Kultury Bezpieczeństwa oraz konferencjach naukowych;
- e) dyskusje w ramach Grupy Użytkowników ERTMS, Rady do spraw transportu kolejowego czy Zespołu do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce.

Prezes UTK postulował o przyspieszenie prac w zakresie budowy ETCS – do Ministerstwa Infrastruktury zwrócono się o wpisanie strategii wdrażania w Polsce ERTMS na sieci kolejowej poza TEN-T do Krajowego Planu Wdrażania TSI Sterowanie. W tym dokumencie zawarto jednak tylko informację, że na II połowę 2024 r. zaplanowane są dalsze prace studialne w zakresie ewentualnego ujęcia w planie strategii w zakresie pozostałych interoperacyjnych rozwiązań dotyczących infrastruktury kolejowej nieujętej w sieci TEN-T, a także pozostałych kwestii, w tym ewentualnego pozyskania lub zagwarantowania w przyszłości dodatkowych środków finansowych przeznaczonych na rozwój systemu ERTMS. Prace te jednak nie przyniosły oczekiwanego efektu – nadal brakuje kompleksowej strategii wdrażania ERTMS w Polsce.

Prezes UTK zorganizował w 2024 r. spotkanie Grupy Użytkowników ERTMS. Tematami spotkania były:

- a) publikacja nowego Krajowego Planu Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej („KPW TSI CCS”);
- b) wdrożenie systemu GSM-R na polskiej sieci kolejowej;
- c) testy kompatybilności ESC na nowych instalacjach ETCS na sieci PKP PLK.

Dyskusja dotycząca KPW TSI CCS objęła przede wszystkim wdrożenie na polskiej sieci kolejowej systemu ETCS LS. Rozmowy w zakresie GSM-R dotyczyły przełączenia sieci nadajników wraz z ich sterownikami dołączonymi do nowej centrali, która powstała w ramach trwającej budowy systemu ERTMS/GSM-R. Przełączenia dotyczą linii kolejowych z uruchomionym systemem GSM-R: E20, E30, E65 oraz 1 i 17. Odbyła się również dyskusja dotycząca planowanej eksploatacji obserwowanej systemu GSM-R. Temat testów kompatybilności ESC objął przede wszystkim informację o procedurze przeprowadzenia testów na nowo oddawanych do eksploatacji instalacjach ETCS. Przedstawiono procedurę realizacji tych testów, w tym ścieżki przepływu informacji.

3.2.4. Działania edukacyjne – Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego

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

Wartość projektu to 10 mln zł. Jest to projekt, który ma kształtować bezpieczny i konkurencyjny oraz sprawnie funkcjonujący system kolejowy przez wyrównywanie poziomu wiedzy i kompetencji uczestników sektora transportu kolejowego, a także upowszechnianie dobrych praktyk. Projekt jest kontynuacją projektu „Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego (ABK)” (dofinansowanego z Funduszy Europejskich Programu Infrastruktura i Środowisko 2014–2020). Projekt 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 zostało zorganizowanych 11 szkoleń, w których uczestniczyły 1 004 osoby. Trzy szkolenia odbyły się w formie stacjonarnej. W Lublinie odbyło się szkolenie dla członków Komisji Kolejowych, w Warszawie odbyło się szkolenie z obsługi OSS i procesu certyfikacji bezpieczeństwa, a w Katowicach „Cyberbezpieczeństwo dla pełnomocników SMS. Podstawy zarządzania cyberbezpieczeństwem w sektorze kolejowym”.

Tab. 1. Szkolenia zrealizowane w 2024 r. w ramach Akademii Wiedzy Kolejowej

Lp.	nazwa szkolenia	liczba uczestników
1.	Regulamin pracy boczniczy kolejowej oraz wydawanie świadectw bezpieczeństwa	110
2.	Nowelizacja rozporządzenia 1371/2007 – rozporządzenie 2021/782 w praktyce	111
3.	Przewóz towarów niebezpiecznych. Administracyjne postępowania w sprawie nakładania kar z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych	89
4.	Nadzorcze postępowania administracyjne Prezesa UTK	67
5.	SMS i MMS	125
6.	Działania nadzorcze Prezesa UTK jako źródło wdrażanych działań administracyjnych. Administracyjne postępowania sankcyjne prowadzone przez Prezesa UTK	67
7.	Zmiana TSI - reżim przepisów przejściowych	121
8.	Szkolenie dla członków Komisji Kolejowych	86

9.	Szkolenie z obsługi OSS i procesu certyfikacji bezpieczeństwa	43
10.	Bezpieczeństwo transportu kolejowego w planowaniu przestrzennym	89
11.	Cyberbezpieczeństwo dla pełnomocników SMS. Podstawy zarządzania cyberbezpieczeństwem w sektorze kolejowym.	96
razem		1 004

3.2.4.2. Akademia Pionu Bezpieczeństwa

W ramach APB zostało zorganizowanych 9 szkoleń zdalnych, podczas których przeszkolono 69 osób.

Tab. 2. Szkolenia zrealizowane w 2024 r. w ramach Akademii Pionu Bezpieczeństwa

Lp.	nazwa szkolenia	liczba uczestników
1.	Funkcjonowanie rejestrów gromadzących dane nadzorcze	4
2.	Proces przewozowy, dokumenty i wyposażenie, prawa pasażerów	10
3.	Funkcjonowanie ośrodków szkolenia	9
4.	Wymagania jakie muszą spełniać maszyniści oraz osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych	5
5.	Stan techniczny, proces utrzymania i oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych	10
6.	Stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej	7
7.	Prowadzenie ruchu kolejowego	9
8.	Bezpieczeństwo eksploatacji bocznicy kolejowych	9
9.	Budowa, eksploatacja i utrzymanie pojazdów kolejowych	6
Razem		69

3.2.4.3. „Kampania Kolejowe ABC III”

W październiku 2024 r. Prezes UTK i Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych podpisali umowę o dofinansowanie projektu „Kampania Kolejowe ABC III” ze środków programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027. Całkowita wartość projektu wynosi 77,82 mln zł (w tym dofinansowanie z Funduszu Spójności w wysokości 62,03 mln zł).



Kampania Kolejowe ABC III to program z zakresu edukacji bezpieczeństwa skierowany do dzieci i młodzieży oraz ich rodziców, nauczycieli i wychowawców. Upowszechnia zasady bezpieczeństwa oraz wzorce odpowiedzialnego zachowania na drogach, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów stacji, przystanków i przejazdów kolejowo-drogowych. Kampania to również źródło wiedzy o sposobach właściwego reagowania w sytuacjach zagrożenia życia lub zdrowia. Nowością w tej edycji projektu jest rozszerzenie grup docelowych o młodzież z klas 7–8 szkoły podstawowej. Prowadzone przez edukatorów UTK zajęcia dla dzieci umożliwiają poprzez zabawę naukę o bezpiecznym zachowaniu na obszarach kolejowych – na dworcu, peronie czy w pociągu. Aplikacje interaktywne, edukacja z wykorzystaniem nowych technologii, udział w konkursach, grach i wydarzeniach edukacyjnych wspomagają proces przyswajania wiedzy i zapamiętywania zasad bezpiecznego zachowania w pobliżu linii kolejowych. Uczestnicząc w zajęciach, dzieci i młodzież kształtują i wzmacniają swoją spostrzegawczość, wyobraźnię czy umiejętność przewidywania. Przez poznanie zasad bezpiecznego korzystania z przejazdów kolejną, znaczenia znaków drogowych stawianych przed przejazdami kolejowymi nabierają wprawy w podejmowaniu właściwych decyzji oraz rozwijają odpowiedzialność za bezpieczeństwo swoje i innych. UTK planuje przeprowadzenie zajęć edukacyjnych dla 36 tys. dzieci. Poza zajęciami będzie realizowana także informacyjno-edukacyjna kampania medialna. Powstaną m.in. spoty reklamowe, organizowane będą rodzinne pikniki edukacyjne i konkursy.



- „Wystawa Modułowej Makiety Kolejowej” w Wyszowie;
- wydarzenie „Człowiek dla człowieka” w Czarnkowie;
- „Inauguracja sezonu turystycznego” w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie;
- „Parada Parowozów w Parowozowni Wolsztyn”;
- „Druga wystawa makiet kolejowych” w Łodzi;
- Dni Otwarte Funduszy Europejskich w Warszawie;
- Noc Muzeów w Warszawie;
- V edycja Akademii Ratowniczej SAREX-24. – Edycja KIDS dla dzieci w Kaliszu;
- „Dzień Dziecka w Bajkowym Ogrodzie Kancelarii Premiera” w Warszawie;
- Piknik Bezpieczeństwa w Radlinie;
- „Rodzinny Piknik w Sejmie”;
- „Bezpieczne wakacje, bezpieczna podróż” w Libiążu;
- Naukowy Dzień Dziecka w Poznaniu;
- Festyn rodzinny – bezpieczne wakacje w Wieliczce;
- Bezpieczne wakacje w Skierniewicach;
- „Bezpieczni z Rogatkami” w Opalenicy;
- „Bezpieczny Otwock”;
- Zajęcia edukacyjne w OSP Wronowy;
- „Bezpieczne Powitanie Wakacji 2024” w Piszczacu Pierwszym;
- „Parada Maskotek” w Gdańsku;
- „Stacja Dzieciom” w Warszawie;
- „Parada Mini Parowozów” w Wolsztynie;
- „Tornister Pełen Uśmiechów” w Brzozie Królewskiej;
- „Dni Otwarte Parowozowni Gniezno”;
- „Bezpieczny powrót do szkoły” w Siedlcach;
- „46. Nationale-Nederlanden Maraton Warszawski”;
- Dzień otwarty w Parowozowni Skierniewice;
- „170-lecie Górnosławskich Kolei Wąskotorowych” w Bytomiu;

W 2024 r. w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC III” przeprowadzono 155 lekcji w szkołach i przedszkolach. Uczestniczyło w nich 5 532 dzieci.

– W 2024 r. działania edukacyjne z wykorzystaniem elementów kampanii były prowadzone także podczas takich imprez jak:



- „Kolej na Bezpieczeństwo” w Aleksandrowie Kujawskim;
- „Mała i duża kolej w Żurawicy”;
- Piknik rodzinny „Warszawa chroni”;
- Finał I Ogólnopolskiego Turnieju Wiedzy o Transporcie Kolejowym "Czas na...Kolej" w Żukowie;
- „III Edukacyjny Przejazd Pociągiem POLREGIO – Pociąg Mikołajkowy” w Skawinie.

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 (ekspertów z zakresu opracowywania materiałów edukacyjnych dla poszczególnych grup wiekowych). 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 będą bezcenne w kontekście przygotowania młodych ludzi do odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym.

W 2024 r. powstała nowa strona poświęcona projektowi „Kampania Kolejowe ABC III”, na której znajdować się będą nie tylko liczne fotorelacje z zajęć edukacyjnych oraz wydarzeń, ale także materiały edukacyjne dla dzieci i dorosłych, np. nowe podręczniki do prowadzenia zajęć czy aktualności. Strona została wzbogacona o dodatkowe treści – formularz zgłoszeniowy placówek edukacyjnych do projektu. Korzystając z zakładki „Dla dzieci”, najmłodsi będą mogli poznać zasady bezpieczeństwa obowiązujące na kolei za pomocą gier, takich jak m.in. quiz kolejowy, kolorowanki, wyszukiwanie słów kolejowych oraz puzzle. W zakładce „Filmy” zamieszczane będą krótkie materiały wideo promujące projekt.

3.2.4.4. Inne projekty

Od sierpnia 2024 r. UTK realizuje projekt „Zapewnienie jednolitych standardów oraz systemu szkolenia pracowników sektora kolejowego w zakresie obsługi osób z niepełnosprawnościami oraz osób ze szczególnymi potrzebami w zakresie przemieszczania i komunikowania się”. Projekt otrzymał dofinansowanie z funduszy unijnych programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego w wysokości 8,25 mln zł.

Projekt ma zapewnić w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych jednolite standardy 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 będą opiekunami dostępności. Te osoby będą jednocześnie trenerami wewnętrznymi w swoich organizacjach. Projekt zakłada także stworzenie, na bazie wypracowanych rozwiązań, platformy e-learningowej.

Najważniejsze założenia projektu w liczbach:

6000 – liczba osób przeszkolonych online – szkoleniami zostaną objęte osoby, które będą wykonywać określone zadania związane z bezpośrednią obsługą osób z niepełnosprawnościami lub osób ze szczególnymi potrzebami;

230 – liczba osób przeszkolonych w formie stacjonarnej – tymi szkoleniami zostaną objęte osoby, które będą pełnić funkcję opiekuna dostępności w organizacji;

75 – liczba przedstawicieli kadry zarządzającej przeszkolonych w formie stacjonarnej;

12 – liczba podmiotów, których przedstawiciele wezmą udział w szkoleniach.

W 2024 r. rozpoczęła się realizacja Zadania 1 w projekcie (Analiza i weryfikacja regulacji). Powstanie dokumentacja i zostaną przeprowadzone postępowania o udzielenie zamówień publicznych na usługę przeglądu wewnętrznych procedur obsługi pasażerów z niepełnosprawnościami, procedur szkoleniowych w zakresie obsługi pasażerów oraz na kompleksową organizację wizyt studyjnych w wytypowanych podmiotach polskich i zagranicznych.

3.3.Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa

PKBWK to polski organ dochodzeniowy, który zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym prowadzi postępowania po każdym poważnym wypadku. W szczególnych przypadkach, określonych w ustawie o transporcie kolejowym, PKBWK może badać także wypadki lub incydenty.

Głównym celem postępowania PKBWK jest sformułowanie wniosków, które pozwolą zapobiec podobnym zdarzeniom w przyszłości. Wnioski te są formułowane w postaci zaleceń w raportach z dochodzeń. Zalecenia odnoszą się do ustalonych faktów i nie zawierają domniemania winy ani odpowiedzialności za wypadek czy incydent.

Obowiązek prowadzenia dochodzeń, a także wydawania zaleceń i sposobu postępowania z nimi, został określony w dyrektywie 2016/798/UE oraz implementowany do przepisów krajowych w rozdziale 5a ustawy o transporcie kolejowym. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei określiła także rolę krajowego organu ds. bezpieczeństwa w procesie wydawania zaleceń. Zgodnie z artykułem 26 Dyrektywy 2016/798/UE zalecenia są skierowane 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 w ramach swoich kompetencji podejmuje niezbędne działania, by zapewnić właściwą realizację zaleceń w zakresie bezpieczeństwa. Prezes UTK analizuje treść zaleceń i decyduje o ich przyjęciu do realizacji i przekazaniu właściwym podmiotom rynku kolejowego. Uwzględnia przy tym konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.

Prezes UTK sprawuje także nadzór nad realizacją zaleceń przez podmioty, którym je przekazał. W celach strategicznych Prezesa UTK jest to zadanie priorytetowe. Każdego 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 i autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej procedury, które dotyczą postępowania z zaleceniami organu dochodzeniowego, są elementem przyjętych przez te podmioty systemów zarządzania bezpieczeństwem. Jest to zgodne z wymogiem doskonalenia zawartym w rozporządzeniu 2018/762, które ustanawia wspólne metody oceny bezpieczeństwa.

W 2024 r. Komisja wydała 6 raportów z postępowań po zaistniałych zdarzeniach oraz raport roczny za 2023 r. W raportach Komisja opublikowała 43 zalecenia, w tym 40 rekomendacji zostało przekazanych Prezesowi UTK, pozostałe 3 trafiły do podmiotów, które nie podlegają ustawie o transporcie kolejowym. Spośród 40 zaleceń przekazanych do Prezesa UTK 2 zostały przyjęte do bezpośredniej realizacji przez niego samego. Pozostałe 38 zaleceń Prezes UTK przekazał do realizacji certyfikowanym przewoźnikom kolejowym, autoryzowanym zarządcom infrastruktury, użytkownikom bocznic kolejowych, operatorom kolei wąskotorowych, podmiotom uprawnionym do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa oraz podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie.

Tab. 3. Raporty PKBWK

numer raportu	kategoria zdarzenia	data i godzina zdarzenia	Lokalizacja
PKBWK 01/2024	wypadek	19 stycznia 2023 r. godz. 18:37	szlak Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA, w km 349,520 toru nr 1 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny
PKBWK 02/2024	wypadek	7 lutego 2023 r. godz. 2:00	stacja Wrocław Brochów, w km 1,701 toru nr 1N linii kolejowej nr 349 Św. Katarzyna – Wrocław Kuźniki
PKBWK 03/2024	wypadek	19 maja 2023 r. godz. 9:51	szlak Komorów – Podkowa Leśna Główna, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D w km 18,805 linii kolejowej nr 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska obszar zarządcy infrastruktury Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
PKBWK 04/2024	incydent	8 maja 2023 r. o godz. 7:26	szlaku Góra Włodowska – Zawiercie, w torze nr 1, km 212,400 linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie
PKBWK 05/2024	wypadek	12 kwietnia 2022 r. godz. 9:22	stacja Poznań Główny na rozjeździe nr 140 zabudowanym w torze 51, w km -0,181 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny
PKBWK 06/2024	wypadek	24 sierpnia 2023 r. godz. 12:05	stacja Skierniewice na rozjeździe nr 13, w km 64,282 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice
Raport Roczny za rok 2023	-	-	-

W 2024 r. PKBWK wskazała Prezesa UTK jako adresata odpowiedzialnego za realizację zaleceń. W Raporcie nr PKBWK 02/2024 Komisja wydała dla Prezesa UTK następujące zalecenia:

1. Zalecenie nr 5 o treści „Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zakończy rozpoczęte w 2020 r. działania w zakresie wprowadzenia obowiązku rejestracji zestawów kołowych dla osi wagonów towarowych zgodnie z Przewodnikiem wdrażania Europejskiej rejestracji zestawów kołowych (EWT) dla osi wagonów towarowych opracowanym w Brukseli w dniu 26 lipca 2010 r. przez Wspólną Grupę Sektorową ERA Task Force dla spraw wagonów towarowych/osi, który został uzgodniony z krajowymi władzami bezpieczeństwa (National Safety Authority)”.

Prezes UTK prowadzi prace nad wdrożeniem Krajowego Rejestru Zestawów Kołowych Pojazdów Kolejowych (KRZK). Równoległe z pracami związanymi z informatyczną warstwą projektu zainicjowano przeprowadzenie zmian legislacyjnych w tym obszarze. Po opublikowaniu przez Komisję Raportu nr PKBWK 02/2024 Prezes UTK wydał 20 maja 2024 r. Rekomendację w zakresie zasad sprawowania nadzoru nad zestawami kołowymi, w tym oznakowania osi niespełniających wymagań, przez dysponentów pojazdów kolejowych oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie. Rekomendacja ma zapewnić właściwą gospodarkę zestawów kołowych i ich osi m.in. poprzez prowadzenie wewnętrznej rejestracji zestawów do czasu wdrożenia rejestru na poziomie krajowym.

2. Zalecenie nr 7 „Prezes Urzędu Transportu Kolejowego rozważy możliwość powołania zespołu ekspertów celem pozyskania opinii i wiedzy umożliwiającej określenie zakresu dodatkowych badań osi zestawów kołowych eksploatowanych powyżej 40 lat w wagonach towarowych”.

Zalecenie zostało przyjęte do realizacji przez Prezesa UTK, który powołał Zespół ekspertów ds. badania osi zestawów kołowych. Zespół ten prowadził prace od czerwca do grudnia 2024 r. Efektem prac jest „Opinia w sprawie badań NDT osi w wagonach towarowych”. Zespół ekspertów postanowił również określić minimalne wymagania w zakresie rodzaju i częstotliwości badań nieniszczących osi zestawów kołowych oraz wskazać rekomendacje, które pozwolą poprawić stan badań NDT osi w Polsce. Wynikiem wydanej opinii jest rekomendacja Prezesa UTK dla osi zestawów kołowych w wagonach towarowych.

Pozostałe zalecenia Prezes UTK skierował do realizacji podmiotom rynku kolejowego. Adresaci tych zaleceń:

1. Raport nr PKBWK 01/2024 trafił do 147 podmiotów, w tym zalecenia:
 - PKBWK 01/2024_1 do zarządcy infrastruktury PKP PLK;
 - PKBWK 01/2024_2 do zarządcy infrastruktury PKP PLK;
 - PKBWK 01/2024_3 do zarządcy infrastruktury PKP PLK;
 - PKBWK 01/2024_4 do zarządcy infrastruktury PKP PLK;
 - PKBWK 01/2024_5 do zarządcy infrastruktury PKP PLK;
 - PKBWK 01/2024_6 do przewoźników kolejowych posiadających licencję na przewóz rzeczy;
 - PKBWK 01/2024_7 do przewoźnika kolejowego CTL Logistics sp. z o.o.;

- PKBWK 01/2024_8 do autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz zarządców infrastruktury zwolnionych z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa i uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.
2. Raport nr PKBWK 02/2024 trafił do 101 podmiotów, w tym zalecenia:
- PKBWK 02/2024_1 do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych (ECM);
 - PKBWK 02/2024_2 do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych (ECM);
 - PKBWK 02/2024_3 do TORPOL S.A.;
 - PKBWK 02/2024_4 do MEGA-MET sp. z o.o. sp.k. w Łazach;
 - PKBWK 02/2024_5 do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych (ECM).
3. Raport nr PKBWK 03/2024 trafił do 1 podmiotu, w tym zalecenia:
- PKBWK 03/2024_1 do zarządcy infrastruktury WKD;
 - PKBWK 03/2024_2 do zarządcy infrastruktury WKD.
4. Raport nr PKBWK 04/2024 trafił do 1 podmiotu, w tym zalecenia:
- PKBWK 04/2024_1 do PKP PLK;
 - PKBWK 04/2024_2 do PKP PLK;
 - PKBWK 04/2024_3 do PKP PLK.
5. Raport nr PKBWK 05/2024 trafił do 14 podmiotów, w tym zalecenia:
- PKBWK 05/2024_1 do PKP PLK;
 - PKBWK 05/2024_2 do PKP PLK;
 - PKBWK 05/2024_3 do PKP PLK;
 - PKBWK 05/2024_4 do PKP PLK;
 - PKBWK 05/2024_5 do autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej oraz zarządców infrastruktury działających w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, zwolnionych z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa;
 - PKBWK 05/2024_6 do PKP CARGO S.A.;
 - PKBWK 05/2024_7 do PKP PLK;
 - PKBWK 05/2024_8 do PKP PLK;
 - PKBWK 05/2024_9 do autoryzowanych zarządców infrastruktury.
6. Raport nr PKBWK 06/2024 trafił do 225 podmiotów, w tym zalecenia:
- PKBWK 06/2024_1 do certyfikowanych przewoźników kolejowych;
 - PKBWK 06/2024_2 do certyfikowanych przewoźników kolejowych;
 - PKBWK 06/2024_3 do certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie;
 - PKBWK 06/2024_4 do PKP PLK;
 - PKBWK 06/2024_5 do PKP PLK.
7. Raport roczny PKBWK za 2023 r. Prezes UTK przekazał do 686 podmiotów, w tym zalecenia:
- raport roczny za 2023_1 do PKP PLK;

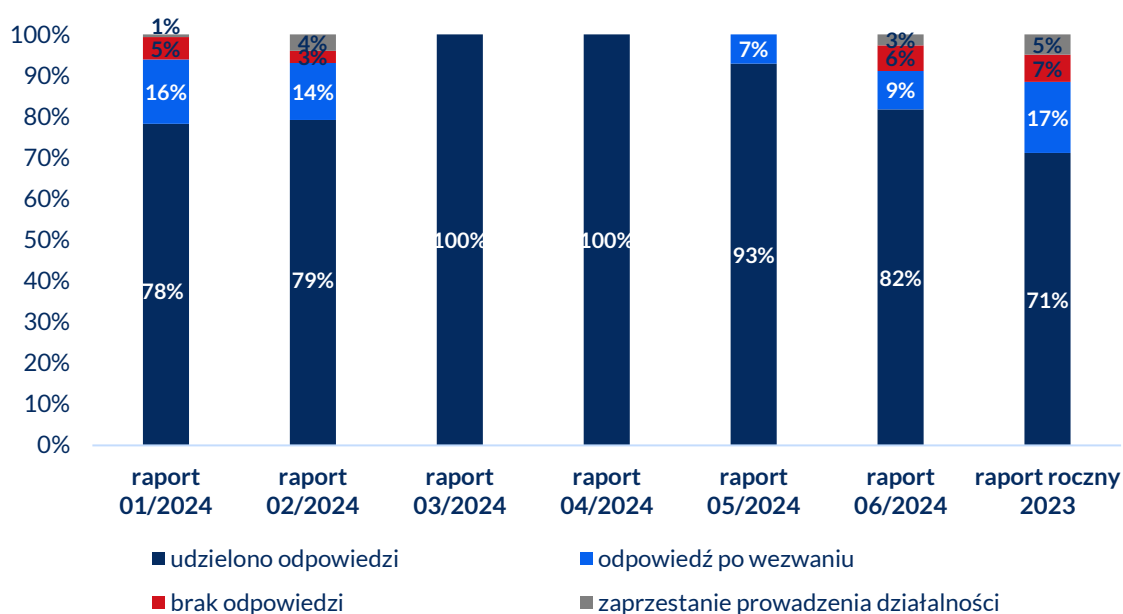
- raport roczny za 2023_2 do certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;
- raport roczny za 2023_3 do certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;
- raport roczny za 2023_4 do PKP PLK;
- raport roczny za 2023_5 do PKP PLK;
- raport roczny za 2023_6 do autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej oraz zarządców infrastruktury zwolnionych z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.

Prezes UTK, realizując powierzone mu zadania, 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:

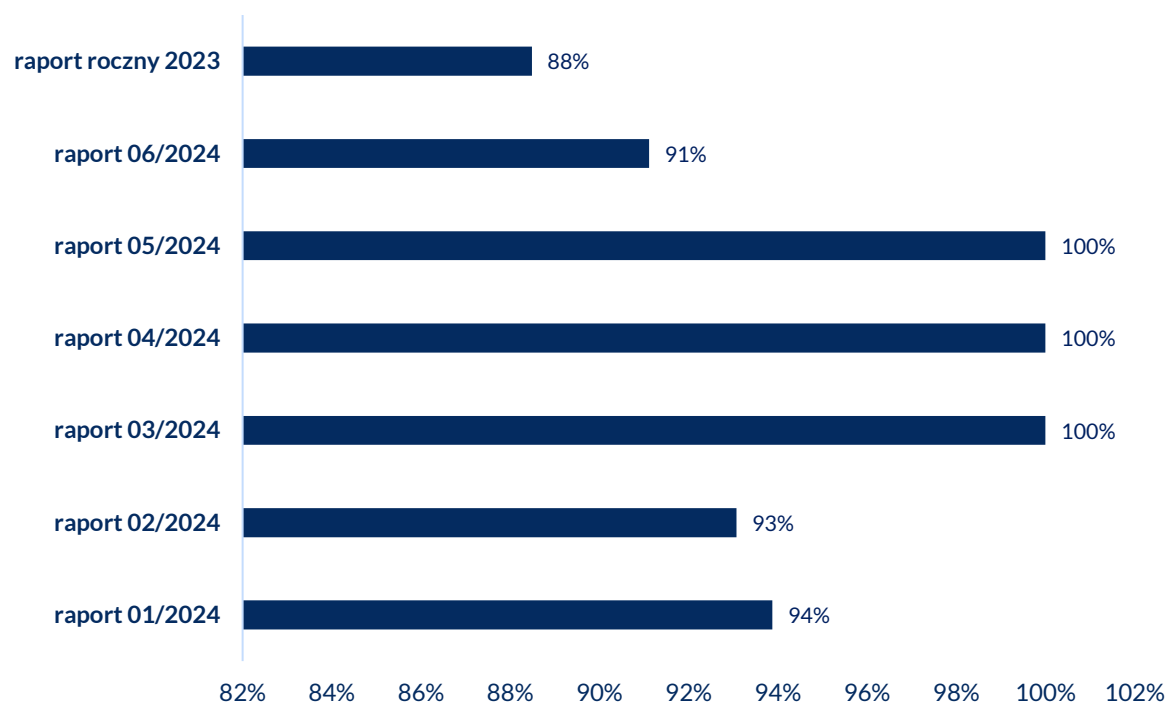
- zidentyfikowane zagrożenia, dla których wdrażane środki bezpieczeństwa powiązane są z realizacją zalecenia;
- poziom ryzyka dla poszczególnych zagrożeń;
- podjęte/zaplanowane działania, aby zrealizować zalecenie;
- etap oraz stopień realizacji zalecenia;
- informacje o dowodach z podjętych działań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

W 2024 r. zalecenia PKBWK z 7 raportów zostały przekazane łącznie 1 175 adresatom. W ustawowym terminie, do 1 kwietnia 2025 r., odpowiedzi dotyczące realizacji zaleceń przekazało 1 060 adresatów (podmiotów, którym przekazano zalecenia), co stanowi 90,2%. 6% nie udzieliło odpowiedzi, mimo wysłanych wezwań. Natomiast 45 adresatów (3,8%) zaprzestało działalności w okresie sprawozdawczym i w związku z tym nie przekazali informacji o realizacji zaleceń.

Rys. 4. Reakcja podmiotów na przekazane zalecenia PKBWK



Rys. 5. Średni procent realizacji zaleceń z poszczególnych raportów PKBWK wydanych w 2024 r.



Jeśli adresaci zaleceń PKBWK uchylają się od obowiązku ich realizacji lub nie przekazują informacji w sprawie realizacji rekomendacji, Prezes UTK podejmuje działania, by je wyegzekwować. W pierwszej kolejności Prezes UTK kieruje wezwania do udzielenia informacji do podmiotów, które nie udzieliły stosownej odpowiedzi na temat sposobu realizacji zaleceń. Prezes UTK wyznacza termin na przekazanie informacji o postępowaniu z zaleceniami.

W związku z brakiem odpowiedzi na zalecenia wydane w 2024 r. Prezes UTK wystosował 248 wezwań do udzielenia informacji. Wezwania były skuteczne w 71,77% przypadków. Analiza danych podmiotów uchylających się od nałożonego obowiązku wskazuje, że są to głównie podmioty, które prowadzą działalność w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, m.in. użytkownicy bocznic kolejowych bądź operatorzy kolei wąskotorowych. Nie mają one wdrożonych systemów zarządzania bezpieczeństwem bądź utrzymaniem.

W 2024 r. wystosowano wezwania w odniesieniu do zaleceń z raportów:

- PKBWK 01/2024 – 31 wezwań, z czego otrzymano odpowiedź od 23 adresatów;
- PKBWK 02/2024 – 17 wezwań, z czego w otrzymano odpowiedź od 14 adresatów;
- PKBWK 05/2024 – 1 wezwanie, na które udzielono odpowiedzi;
- PKBWK 06/2024 – 31 wezwań, z czego otrzymano odpowiedź od 21 adresatów;
- Raportu rocznego za 2023 r. – 163 wezwania, z czego 119 adresatów udzieliło odpowiedzi.

Jeśli podmiot nie odpowie na wezwanie, otrzymuje pisemne ostrzeżenie (art. 14 aa ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym). Adresaci zobowiązani są do udzielenia odpowiedzi, jakie działania podjęli lub planują podjąć, aby usunąć stwierdzone naruszenie. Termin odpowiedzi wskazuje Prezes UTK. 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, 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 2024 r. Prezes UTK prowadził jedno takie postępowanie.

W przypadku rażących naruszeń w realizacji rekomendacji 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 2024 r. działania nadzorcze objęły 81 podmiotów, w tym 28 kontroli certyfikowanych przewoźników kolejowych, 5 kontroli autoryzowanych zarządców infrastruktury, 5 kontroli użytkowników bocznic kolejowych oraz 43 audyty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.

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.

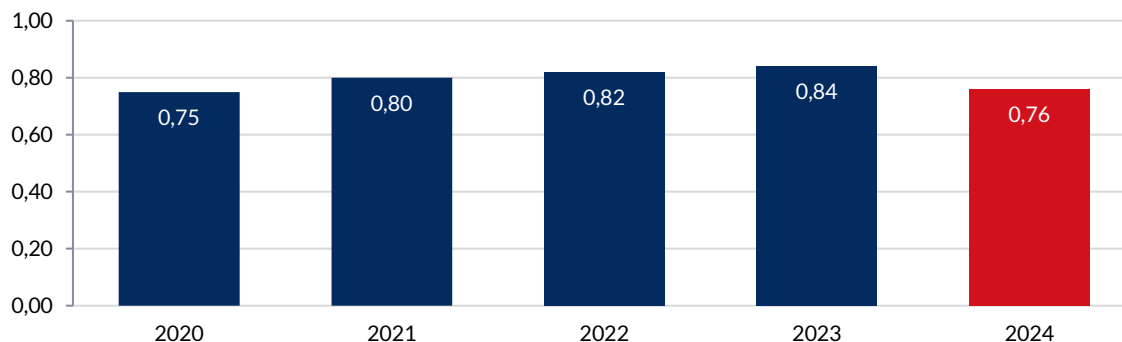
Pełna analiza zdarzeń kolejowych zaistniałych w Polsce w 2024 r. znajduje się w „Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2024 r.”, opublikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego oraz na [stronie internetowej UTK](#).

4.1. Analiza znaczących wypadków

4.1.1. Liczba znaczących wypadków

W 2024 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej wyniosła 220, co oznacza spadek o 13 (5,6%) w porównaniu do 2023 r. Zmniejszyła się również wartość wskaźnika określającego liczbę znaczących wypadków na milion pociągokilometrów. Wyniósł on 0,76 – o 9,5% mniej w porównaniu do roku poprzedniego (0,84).

Rys. 6. Wskaźnik znaczących wypadków w latach 2020–2024



Według danych za 2024 r. na dzień opracowania Raportu miały miejsce dwa poważne wypadki. Do obydwu doszło na przejazdach kolejowo-drogowych. Jest to o jeden wypadek więcej niż w 2023 r.¹⁴

Poważny wypadek kategorii A21, do którego doszło 10 stycznia 2024 r. o godz. 07:58 na szlaku Rogoźno Wielkopolskie – Budzyń, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D¹⁵,

¹⁴ Zdarzenie z 3 grudnia 2023 r. z udziałem dwóch pracowników odśnieżających rozjazd na stacji Jaszczów zostało pierwotnie zakwalifikowane jako wypadek (kat. B34). PKBWK, która przejęła postępowanie od komisji kolejowej, opublikowała raport tymczasowy z tego zdarzenia 3 grudnia 2024 r., określając zdarzenie jako poważny wypadek. Znalazło to potwierdzenie w Raporcie Nr PKBWK 3/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku, opublikowanym 15 kwietnia 2025 r. Na podstawie tego raportu zarządca infrastruktury sporządził korektę zawiadomienia, zmieniając kategorię zdarzenia z wypadku (B34) na poważny wypadek (A34). Na dzień opracowania „Raportu w sprawie bezpieczeństwa za 2023 r.” zdarzenie miało kat. B34, dlatego było w nim ujęte, zgodnie z pierwotną klasyfikacją, jako wypadek.

¹⁵ Raport nr PKBWK 01/2025 z 3 stycznia 2025 r.

w którym samochód ciężarowy IVECO (ciągnik siodłowy z naczepą) wjechał na przejazd bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg pasażerski relacji Kołobrzeg – Poznań Główny, co doprowadziło do najechania pociągu na naczepę samochodu ciężarowego.

W zdarzeniu ucierpieli pracownicy przewoźnika: na miejscu zdarzenia śmierć poniósł rewizor pociągu, maszynista w wyniku doznanych obrażeń zmarł w szpitalu, a kierownik pociągu został ciężko ranny. Ranny został też jeden pasażer pociągu. Kierujący pojazdem drogowym nie doznał obrażeń. Zniszczeniu uległa naczepa samochodu ciężarowego oraz elektryczny zespół trakcyjny EN57AL-1527. Pociąg wykołcił się pierwszym wózkiem w kierunku jazdy na prawą stronę.

Wskazane przez PKBWK czynniki, które przyczyniły się do zdarzenia, to:

1. Wjazd na przejazd kolejowy pojazdu drogowego bez zatrzymania, do czego zobowiązuje znak B-20 „STOP”.
2. Ostry kąt skrzyżowania drogi z linią kolejową, utrudniający kierującemu pojazdem drogowym obserwację czoła zbliżającego się pociągu.
3. Niezachowanie szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem drogowym w czasie zbliżania się, wjazdu i przejazdu przez przejazd kolejowy, z równoczesnym prowadzeniem przez niego rozmowy telefonicznej.

Czynniki systemowe stwierdzone przez PKBWK:

1. Niewystarczający opis sposobu przeprowadzania pomiarów widoczności czoła pociągów zawarty w Punkcie 4, część B Załącznika nr 3 rozporządzenia w sprawie przejazdów kolejowo-drogowych.
2. Określenie tylko parametru wysokości punktu obserwacyjnego nie opisuje kompleksowo warunków, w jakich znajdują się użytkownicy drogi, w tym nie uwzględnia ograniczeń widoczności dla kierujących pojazdami drogowymi przez szyby przednie i boczne.

Poważny wypadek kategorii A19 do którego doszło 1 lipca 2024 r. o godz. 09:19 na szlaku Ożarów Mazowiecki – Błonie, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B¹⁶, w którym pociąg pasażerski relacji Sochaczew – Warszawa Wschodnia najechał na stojący na przejeździe samochód ciężarowy (ciągnik siodłowy z naczepą). Samochód ciężarowy wjechał na przejazd przy otwartych rogatek przejazdowych i wyłączonej samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, lecz z uwagi na nieoczekiwane zatrzymanie się pojazdów drogowych jadących przed nim (zator) był zmuszony zatrzymać się w strefie przejazdu. Doszło do najechania pociągu na tylną część naczepy samochodu ciężarowego.

W wyniku zdarzenia maszynista pociągu poniósł śmierć na miejscu. Całkowitemu zniszczeniu uległa kabina maszynisty, a pierwszy człon pojazdu kolejowego ER75-001 uległ uszkodzeniu. Zniszczeniu uległy również naczepa samochodu ciężarowego i przewożone materiały budowlane.

¹⁶ Raport nr PKBWK 05/2025 z 25 czerwca 2025 r.

Wskazane przez PKBWK czynniki, które przyczyniły się do zdarzenia, to:

1. Wjazd na przejazd kat. B i pozostanie samochodu ciężarowego w strefie przejazdu na torze nr 1 i 2 w wyniku nieprzewidzianego zatrzymania się pojazdów, które jechały przed nim. Skutkowało to brakiem możliwości zjazdu z przejazdu i doprowadziło do najechania pociągu osobowego jadącego torem nr 2 na naczepę tego samochodu.
2. Wjazd samochodu ciężarowego na przejazd, mimo że po drugiej stronie przejazdu nie było miejsca do kontynuowania jazdy (art. 28 ust. 3 pkt 2 ustawy prawo o ruchu drogowym).
3. Niezachowanie przez kierowcę samochodu ciężarowego szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się i przekraczaniu przejazdu.
4. Zatrzymanie i zator pojazdów drogowych przed samochodem ciężarowym na drodze wojewódzkiej nr DW718, uniemożliwiające opuszczenie strefy przejazdu przez samochód ciężarowy w momencie zdarzenia.
5. Niewłaściwa organizacja ruchu pojazdów w rejonie przejazdu, powodująca powstawanie zatorów pojazdów drogowych na przejeździe i w jego rejonie, a w szczególności zbyt krótki cykl świateł na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr DW718 i drogi krajowej nr DK92 zlokalizowanym w odległości ok. 330 m od przejazdu.
6. Nieskuteczne działania kontrolne na przejeździe, które nie ujawniały cyklicznie występujących zatorów ruchu na przejeździe i zagrożeń spowodowanych niewłaściwą organizacją ruchu.
7. Bardzo duże natężenie ruchu pojazdów drogowych na drodze wojewódzkiej DW718, stanowiącej skrzyżowanie w jednym poziomie z linią kolejową, generowane przez pobliski zjazd z autostrady A2.

Czynniki systemowe stwierdzone przez PKBWK:

1. Mimo podjętych środków zapobiegawczych przez zarządcę infrastruktury kolejowej i zarządcę drogi wojewódzkiej, w związku z zaistniałymi wcześniejszymi zdarzeniami kolejowymi na tym przejeździe (wypadki, incydenty), nie uzyskano zapewnienia bezpieczeństwa na przejeździe.
2. Niezrealizowanie postanowień Porozumienia pomiędzy Gminą Ożarów Mazowiecki a Województwem Mazowieckim i PKP PLK S.A. w sprawie budowy bezkolizyjnych skrzyżowań, w tym skrzyżowania wielopoziomowego, zastępującego przejazd kolejowy w km 17,211 linii kolejowej nr 3.

4.1.2. Ofiary śmiertelne i ciężko ranni

Liczba **ofiar śmiertelnych** w 2024 r. wzrosła w porównaniu do 2023 r. i wyniosła 163 osoby. W podziale na poszczególne kategorie osób objętych wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa, zmiana liczby ofiar śmiertelnych przedstawia się następująco:

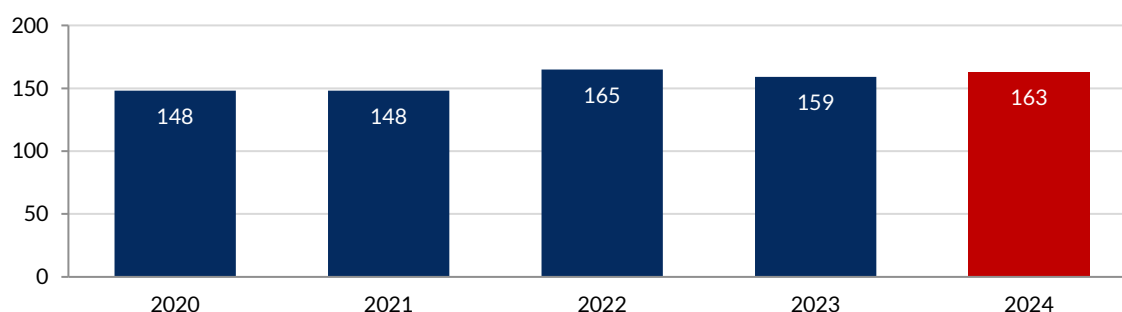
- pasażerowie: spadek z 1 osoby do 0;
- pracownicy: wzrost z 3 do 5 osób;
- użytkownicy przejazdów kolejowych: wzrost z 39 do 42 osób;
- osoby nieupoważnione: wzrost ze 114 do 116 osób;

- inne osoby: spadek z 2 osób do 0.

Tab. 4. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2020–2024

rok	ofiary śmiertelne		ofiary śmiertelne na mln pociągokilometrów	
2020	148	-	0,62	-
2021	148	0%	0,57	-8,1%
2022	165	+11,5%	0,60	+5,3%
2023	159	-3,6%	0,58	-3,3%
2024	163	+2,5%	0,57	-1,7%

Rys. 7. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2020–2024



Liczba osób ciężko rannych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2024 r. spadła z 62 do 51 osób (o 17,7%) w porównaniu do 2023 r. W podziale na poszczególne kategorie osób ciężko rannych zmiany przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: spadek z 2 do 1 osoby;
- pracownicy: spadek z 4 do 2 osób;
- użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych: spadek z 24 do 16 osób;
- osoby nieupoważnione: wzrost z 28 do 31 osób;
- inne osoby: spadek z 4 do 1 osoby.

W 2024 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. Dzieje się tak dlatego, że 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 205 osób.

Kolejna grupa osób zabitych i ciężko rannych to pracownicy. W tej kategorii było 5 ofiar śmiertelnych i 2 osoby ciężko ranne. Wśród nich trzech pracowników (dwaj maszyniści i rewizor pociągu) ponieśli śmierć, a jeden (kierownik pociągu) został ciężko ranny w dwóch poważnych wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych. Wypadki te zostały szczegółowo opisane w rozdziale 4.1.1. „Liczba znaczących wypadków”. Żaden z tych pracowników nie przyczynił się do zaistnienia poważnego wypadku.

Pozostałych trzech pracowników to dwie ofiary śmiertelnie i jedna osoba ciężko ranna w trzech wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych (pociągów):

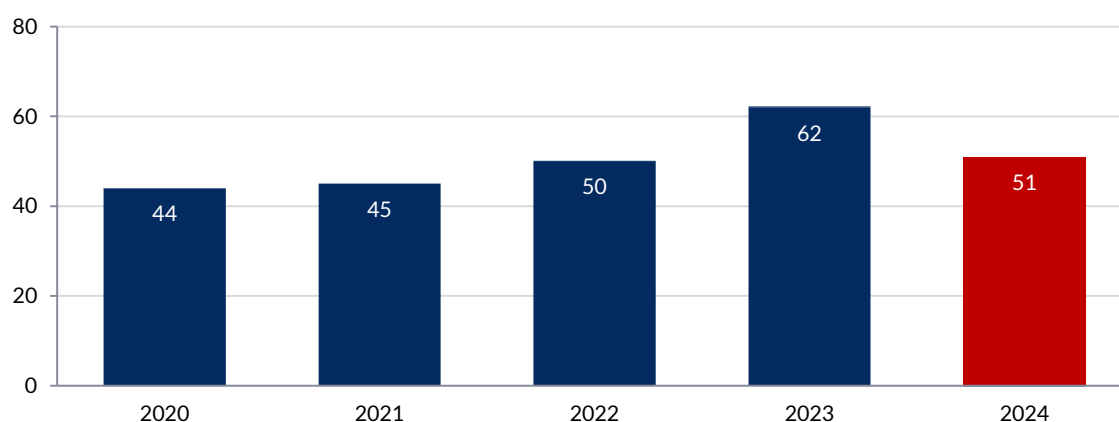
1. Pociąg pasażerski potrącił pracownika, który wykonywał czynności służbowe związane z przeglądem sieci trakcyjnej dolnej. Mężczyzna stał w skrajni taboru, z prawej strony toku szynowego, zwrócony do niego bokiem. Zginął na miejscu zdarzenia.
2. W trakcie jazdy pociągu pasażerskiego doszło do potrącenia zwrotniczej, która szła z rozkazem do innego pociągu. Pracownica zarządcy infrastruktury poniosła śmierć na miejscu.
3. Podczas przejazdu pociągu towarowego obok lokomotywy stojącego pociągu doszło do potrącenia maszynisty przejmującego ten pociąg. Maszynista znajdował się na międzytorzu. Mężczyzna został ciężko ranny.

Najmniej poszkodowanych było w kategorii pasażerów i innych osób – po jednej osobie ciężko rannej. Obie osoby w chwili zdarzenia znajdowały się na peronie. Podróżna próbowała wsiąść do pociągu podczas zamykania się drzwi, które przytrzasnęły jej rękę, po czym pociąg ruszył. Druga z osób to nietrzeźwy mężczyzna poruszający się skrajem peronu, który stracił równowagę i uderzył o pudło wagonu.

Tab. 5. Liczba osób ciężko rannych we wszystkich kategoriach osób w latach 2020–2024

rok	ciężko ranni		ciężko ranni na mln pociągokilometrów	
2020	44	-	0,18	-
2021	45	+2,3%	0,17	-5,6%
2022	50	+11,1%	0,18	+5,9%
2023	62	+24%	0,22	+22,2%
2024	51	-17,7%	0,18	-18,2%

Rys. 8. Liczba osób ciężko rannych we wszystkich kategoriach osób w latach 2020–2024



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.

Rzeczywiste koszty z poszczególnych kategorii są przemnażane przez ustalone współczynniki, które uwzględniają koszty społeczne wypadków. W 2024 r. współczynniki te wzrosły w stosunku do 2023 r. o 2,36% dla pierwszych dwóch kategorii, dotyczących osób poszkodowanych w znaczących wypadkach. Współczynniki wartości czasu pasażera wzrosły o 3,58%, a dla tony ładunku o 3,47%.

Koszty znaczących wypadków w 2024 r. w stosunku do poprzedniego roku wzrosły o 4,57%. Ogólne koszty znaczących wypadków wyniosły w 2024 r. 586,89 mln euro.

Tab. 6. Koszty znaczących wypadków w euro w latach 2020–2024

rok	koszty znaczących wypadków [EUR]	zmiana
2020	465 777 858	-
2021	481 301 556 ¹⁷	+3,3%
2022	562 063 938	+16,8%
2023	561 214 105	-0,15%
2024	586 888 230	+4,57%

Rys. 9. Koszty znaczących wypadków w mln euro w latach 2020–2024



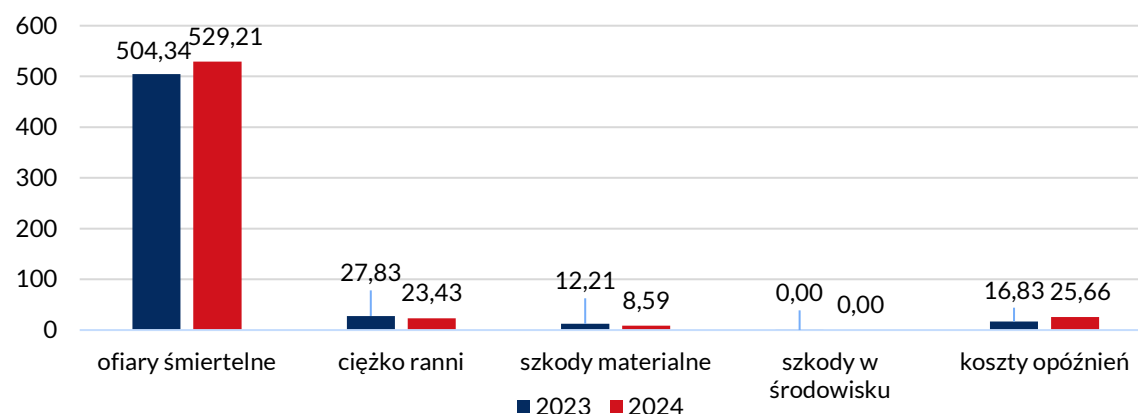
Największą grupę kosztową stanowią koszty utraty życia ludzkiego, czyli ofiar śmiertelnych wypadków, które w 2024 r. wyniosły 529,21 mln euro. Stanowi to 90,17% ogólnej sumy kosztów znaczących wypadków, o 0,27 punktu procentowego więcej niż w roku poprzednim.

¹⁷ Dane za 2021 r. zostały zaktualizowane na podstawie informacji dostarczonych przez ERA, z uwzględnieniem rzeczywistego PKB na mieszkańca ze względu na dużą inflację w Europie w ostatnich latach.

Koszty związane z uszczerbkiem na zdrowiu osób ciężko rannych wyniosły 23,43 mln euro, a koszty szkód materialnych to 8,59 mln euro. Szkody w środowisku w 2024 r. nie wystąpiły.

Pozostałe koszty znaczących wypadków to koszty opóźnień pociągów w wysokości 25,66 mln euro, które były o 52,47% wyższe niż w 2023 r.

Rys. 10. Grupy kosztów znaczących wypadków w mln euro w latach 2023–2024



Przedstawione kwoty wskazują, jak duże straty ponosi społeczeństwo w wyniku wypadków. Świadomość tych kosztów w zestawieniu z kosztami ponoszonymi na poprawę bezpieczeństwa i korzyściami z niej płynącymi może wspomóc decyzje o podejmowaniu skutecznych działań, które przyczynią się do ograniczenia liczby i kosztów wypadków.

4.2. Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST) zostały określone w dyrektywie 2016/798 jako minimalne, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka, poziomy 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 osób¹⁸ (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

¹⁸ Inne osoby, to np. osoby przebywające na peronie, które zostały uderzone przez otwarte drzwi wagonu lub inny obiekt wystający poza skrajnię.

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 2024 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	116,1	0,5	0,4%
CST 1.2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,004	0,5%
2. Ryzyko dla pracowników				
CST 2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pracowników na miliard pociągokilometrów	17,2	18,0	104,7%
3. Ryzyko dla użytkowników przejazdów				
CST 3.1. ¹⁹	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów	277	151	54,5%
4. Ryzyko dla innych osób				
CST 4.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów	11,6	0,3	2,6%
5. Ryzyko dla osób nieupoważnionych na terenie kolejowym				
CST 5.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210	413	34,1%
6. Ryzyko dla ogółu społeczeństwa				
CST 6.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590	583	36,7%

W 2024 r. wartość wskaźnika ryzyka dla ogółu społeczeństwa wyniosła 36,7, czyli o 0,9 punktu procentowego mniej niż w 2023 r. Oznacza to, że ogólny poziom bezpieczeństwa wzrósł nieznacznie w stosunku do roku poprzedniego.

W poszczególnych kategoriach ryzyka spadki wskaźnika, czyli wzrost poziomu bezpieczeństwa, nastąpiły w kategoriach pasażerów, osób nieupoważnionych i osób innych. Wzrosły natomiast wskaźniki dotyczące pracowników i użytkowników przejazdów.

Największy spadek poziomu wskaźnika nastąpił wśród osób innych i pasażerów w obydwu kategoriach o 5 punktów procentowych (ponad 90% spadek wyliczonej wartości wskaźnika).

¹⁹ Dane dotyczące CST 3.2 nie są już zbierane (przypis do pkt 3 załącznika nr 1 do Decyzji wykonawczej Komisji z dnia 11 grudnia 2013 r. zmieniającej decyzję 2012/226/UE w sprawie drugiego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa dotyczących systemu kolejowego).

Są to kategorie o niewielkiej liczbie poszkodowanych i każda osoba to zmiana wyliczonej wartości wskaźnika o dość duży procent. Nieznaczny spadek, o 0,8 punktu procentowego, nastąpił w grupie osób nieupoważnionych.

W grupie użytkowników przejazdów wskaźnik wzrósł nieznacznie, o 0,3 punktu procentowego. Największy wzrost wskaźnika, a tym samym spadek poziomu bezpieczeństwa, nastąpił w kategorii pracowników – o 33,2 punktu procentowego. W tej grupie ryzyka została przekroczona wartość wskaźnika NRV dla Polski o 4,7%.

W 2024 r. na liniach kolejowych w Polsce zginęło 5 pracowników, a 2 zostało ciężko rannych. Trzech pracowników poniosło śmierć, a jeden został ciężko ranny w dwóch poważnych wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, czyli w zdarzeniach na styku systemu kolejowego i strony trzeciej – w tym przypadku z użytkownikami przejazdów. W jednym tylko z tych wypadków, wskutek zderzenia pociągu pasażerskiego z samochodem ciężarowym, zginęło dwóch pracowników z obsługi pociągu, a jeden został ciężko ranny. Wartość wskaźnika ryzyka dla pracowników dla tego pojedynczego poważnego wypadku wynosi 7,3 i stanowi 42,4% limitu dla Polski. Żaden z pracowników poszkodowanych w obydwu poważnych wypadkach nie przyczynił się do ich zaistnienia. Wskaźnik CST 2 przekroczył wartość krajową o 4,7%. Pozwala to jednak wykazać dopuszczalny poziom bezpieczeństwa ryzyka dla pracowników z uwagi na nieprzekroczenie progu 20% wartości wskaźnika krajowego²⁰.

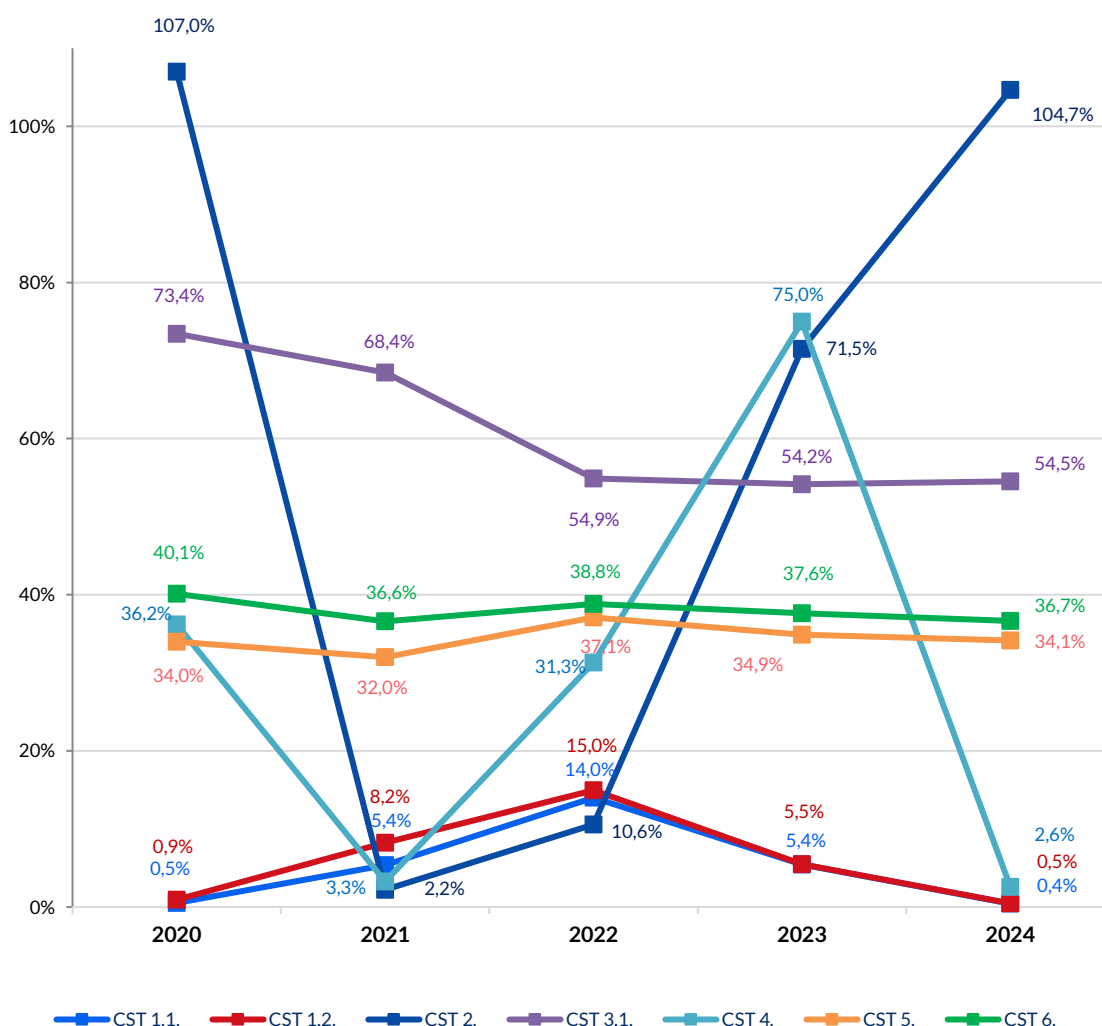
W pozostałych kategoriach ryzyka cele dla Polski zostały osiągnięte – w tym ryzyko dla ogółu społeczeństwa, które wniosło 36,7%. Polska osiągnęła zatem wspólne cele bezpieczeństwa.

Zgodnie z punktem 3.1.2 załącznika do decyzji 2009/460 dla każdego państwa członkowskiego i dla każdej kategorii ryzyka Agencja przeprowadza corocznie 4-stopniową ocenę osiągnięcia NRV i CST, biorąc pod uwagę cztery ostatnie lata, za które złożono sprawozdania. Wyniki oceny przekazuje Komisji.

Jeśli Agencja stwierdzi „możliwe” lub „prawdopodobne” pogorszenie poziomu bezpieczeństwa, państwo członkowskie przesyła Komisji sprawozdanie wyjaśniające prawdopodobne przyczyny otrzymanych wyników oraz, w razie konieczności, plan poprawy bezpieczeństwa (art. 5 decyzji 2009/460). Polska nigdy nie była zobowiązana do opracowania krajowego planu poprawy bezpieczeństwa.

²⁰ Dodatek 2 do Decyzji Komisji z dnia 5 czerwca 2009 r. dotyczącej 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

Rys. 11. Realizacja wspólnych celów bezpieczeństwa w latach 2020–2024



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:

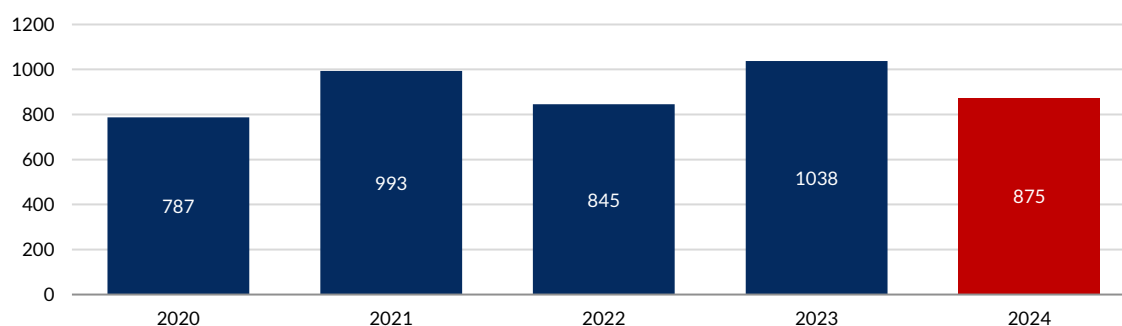
- pęknięcia szyn;
- odkształcenia torów;
- defekty sygnalizacji;
- przypadki minięcia sygnału „Stój” lub innego sygnału ostrzegającego o niebezpieczeństwie (informacje z automatycznych systemów ochrony pociągu, jak i przekazywane ustnie lub pisemnie), w podziale na przypadki z minięciem i bez minięcia 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. Znajdują się tu 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 2024 r. zmalała w stosunku do 2023 r. o 163 przypadki (16%). Spadek liczby zdarzeń poprzedzających wystąpił w kategorii pękniętych szyn, odkształceń torów i pęknięć kół. Więcej było defektów sygnalizacji i pominięć sygnału „Stój”, a liczba pęknięć osi pozostała na tym samym poziomie.

Rys. 12. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2020–2024

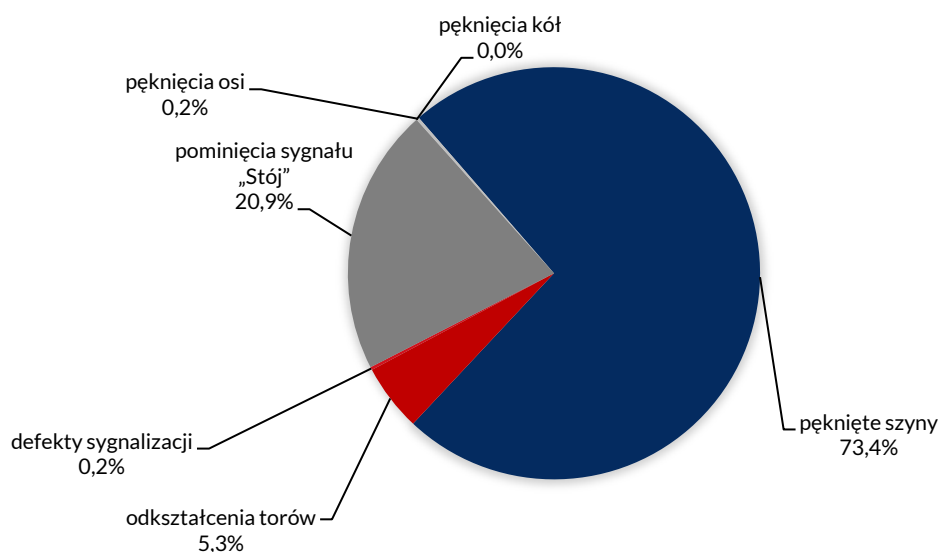


Co roku największą grupę zdarzeń poprzedzających stanowią pęknięcia szyn, które w 2024 r. miały 73,4% udziału we wszystkich zdarzeniach poprzedzających wypadki. Ich liczba spadła w stosunku do 2023 r. o 188 przypadków (23%). Liczba odkształceń torów spadła o 4 przypadki (8%). Liczba pominięć sygnału „Stój” wzrosła nieznacznie, o 29 przypadków (19%). Pęknięć kół nie odnotowano – nastąpił spadek o 1 zdarzenie (100%). Natomiast pęknięć osi było tyle samo, co rok wcześniej (2 przypadki). W 2024 r. odnotowano też 2 przypadek defektu sygnalizacji (wzrost o 100%).

Tab. 8. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2020–2024

rok	pęknięte szyny		odkształcenia torów		defekty sygnalizacji		pominięcia sygnału „Stój”		pęknięcia kół		pęknięcia osi		razem	
2020	663	-	26	-	0	-	91	-	4	-	3	-	787	-
2021	775	+17%	56	+115%	0	-	156	+71%	5	+25%	2	-33%	993	+26%
2022	654	-16%	35	-38%	0	-	152	-3%	3	-40%	1	-50%	845	-15%
2023	830	+27%	50	+43%	1	-	154	+1%	1	-67%	2	+100%	1038	+23%
2024	642	-23%	46	-8%	2	100%	183	+19%	0	-100%	2	0%	875	-16%

Rys. 13. Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2024 r.



4.4. Wybrane rodzaje zdarzeń

W tym rozdziale przedstawione zostały wybrane rodzaje zdarzeń, poddane szczególnemu monitorowaniu przez Prezesa UTK. Prowadzone jest ono 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 kolei²¹ 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.

²¹ W rozdziale uwzględnione są dane od dwóch takich podmiotów: Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej sp. z o.o.

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 2024](#)”.

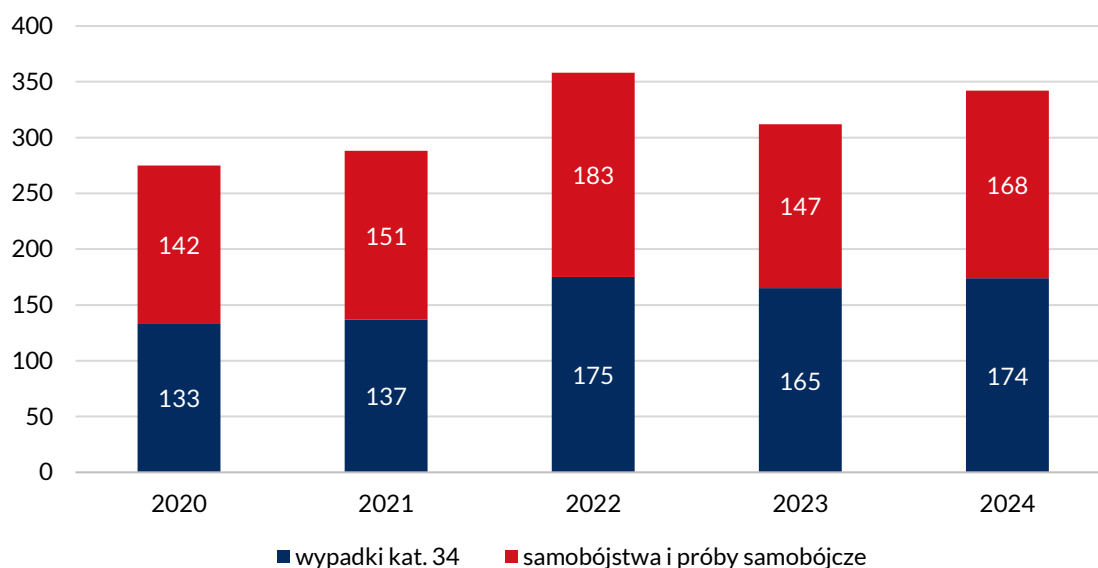
4.4.1. Wypadki z udziałem osób (CST 5. – ryzyko dla osób nieupoważnionych)

W 2024 r. na sieci kolejowej odnotowano 174 wypadki wskutek najeżdżania 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 2023 r. liczba wypadków w tej grupie wzrosła o 9 (5,5%), a ich udział w ogólnej liczbie wypadków wzrósł z 31,6% do 35,4%.

Wzrosła też liczba samobójstw – ze 128 w 2023 r. do 154 w 2024 r. (wzrost o 20,3%), natomiast liczba prób samobójczych spadła o 5 w stosunku do 2023 r. (z 19 do 14; spadek o 26,3%). Łączna liczba samobójstw i prób samobójczych wzrosła w stosunku do 2023 r. o 14,3% (21 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 2024 r. były łącznie 342 zdarzenia (wypadki kat. 34, samobójstwa oraz próby samobójcze), o 9,6% więcej niż w 2023 r. (wzrost o 30 przypadków). W 2024 r. liczba tych zdarzeń przekroczyła 300, podobnie jak w latach 2022 i 2023.

Rys. 14. Liczba wypadków kat. 34 oraz samobójstw i prób samobójczych w latach 2020–2024 na sieci kolejowej



Udział samobójstw i prób samobójczych w latach 2020–2022 przekraczał 50% i wynosił: w 2020 r. – 51,6%, w 2021 r. – 52,4% i w 2022 r. 51,1% natomiast w 2023 r. samobójstwa

i próby samobójcze stanowiły 47,1% tego rodzaju przypadków, a w 2024 r. nieco więcej – 49,1%.

Do wypadków związanych z przekraczaniem torów w miejscach niedozwolonych najczęściej dochodzi w godzinach popołudniowych i wieczornych – między godz. 17 a 23. W latach 2020–2024 w tych godzinach, które stanowią niemal jedną trzecią doby, doszło do 46,2% takich wypadków. Na pozostałe 17 godzin doby przypadło 53,8% zdarzeń.

W ujęciu miesięcznym w 2024 r. najwięcej wypadków podczas przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych odnotowano w marcu, maju i grudniu (po 20 zdarzeń – 11,5%). Kolejnymi miesiącami z najwyższą liczbą przypadków były wrzesień (16 zdarzeń – 9,2%) oraz listopad (18 zdarzeń – 10,3%). Najmniej tych wypadków odnotowano w lutym (8 przypadków – 4,6%) i kwietniu (6 przypadków – 3,4%).

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 SOK²² w 2024 r., w ramach ogólnopolskiej akcji „Szlaban na ryzyko – Dzikie Przejścia”, funkcjonariusze przeprowadzili 57 387 działań.

²² „Informacja o stanie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym za 12 miesięcy 2024 r.”, Straż Ochrony Kolei, <https://kgsok.pl/wp-content/uploads/2025/03/Rada-Nadzorcza-12-miesiecy-2024-zatwierdzona.pptx>

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

W 2024 r. odnotowano spadek liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach zlokalizowanych na infrastrukturze ogólnodostępnej zarządzanej przez 11 autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz liniach wydzielonych zarządzanych przez Warszawską Kolej Dojazdową sp. z o.o. (WKD), na których wykonywane są pasażerskie przewozy aglomeracyjne.

W 2024 r. doszło do 171 wypadków. Dwa z nich zakwalifikowano jako poważne. W porównaniu do 2023 r. liczba wypadków zmniejszyła się o 19 (-10%). Mimo spadku liczby wypadków zginęło w nich o 6 osób więcej niż w 2023 r., mniej natomiast zostało ciężko rannych (o 7 osób).

Jednym z czynników wpływających na ryzyko zdarzeń jest liczba przejazdów i przejść oraz rodzaj ich zabezpieczenia. W 2024 r. liczba przejazdów kolejowo-drogowych funkcjonujących na czynnych liniach krajowej sieci kolejowej zarządzanej przez 11 autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz WKD zmniejszyła się o 84 i według stanu na 31 grudnia 2024 r. wynosiła 12 018.

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

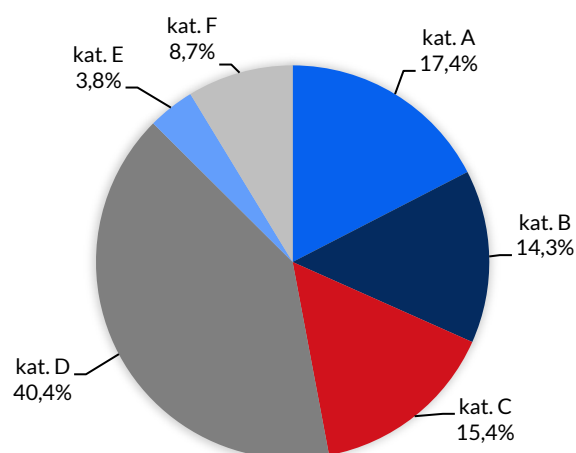
Zasady oznakowania i zabezpieczenia dotyczą użytkowników dróg i pieszych. Przypisanie przejazdów do poszczególnych kategorii następuje w zależności od sposobu kierowania ruchem na drodze oraz iloczynu ruchu i kategorii drogi.

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 przejazd kolejowo-drogowy, zaś w przypadku wykrycia nieprawidłowo działających urządzeń na przejeździe (np. wyłamanej roгатki) sygnał na tarczy nakazuje maszyniście ograniczenie prędkości jazdy pociągu.

W 2024 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 4 858, co stanowiło 40,4% ogólnej liczby przejazdów i przejść. Drugą co do liczebności grupą były niezmiennie przejazdy kategorii A – 2 095 sztuk, z udziałem 17,4%, a trzecią przejazdy kategorii C – 1 846 (15,4%). Liczba przejazdów kategorii B wynosiła 1 711 (14,3% wszystkich przejazdów), natomiast przejazdów kategorii F było 1 046 (8,7%). Przejścia dla pieszych kategorii E (462) stanowiły 3,8% ogółu przejazdów i przejść na czynnych liniach.

Rys. 15. Udział procentowy przejazdów kolejowo-drogowych i przejść poszczególnych kategorii na czynnych liniach kolejowych w 2024 r.



Rok 2024 był kolejnym, w którym największy spadek odnotowano w przypadku liczby przejazdów kategorii D. W porównaniu do 2023 r. przejazdów tej kategorii było mniej

o 168 (-3,3%). Łącznie od 2020 r. liczba przejazdów kategorii D spadła o 1 007, a ich udział w ogólnej liczbie przejazdów zmalał o 6,7 punktu procentowego, z 47,1% do 40,4%.

W 2024 r. spadła także liczba przejazdów kategorii A (o 35, -1,64%) oraz liczba przejść przez tory kategorii E (o 16, -3,3%). Wzrosty odnotowano natomiast w przypadku wszystkich pozostałych kategorii, tj. B – o 37 sztuk (+2,2%), C – o 24 sztuk (+1,3%) i F – o 50 sztuk (+5%).

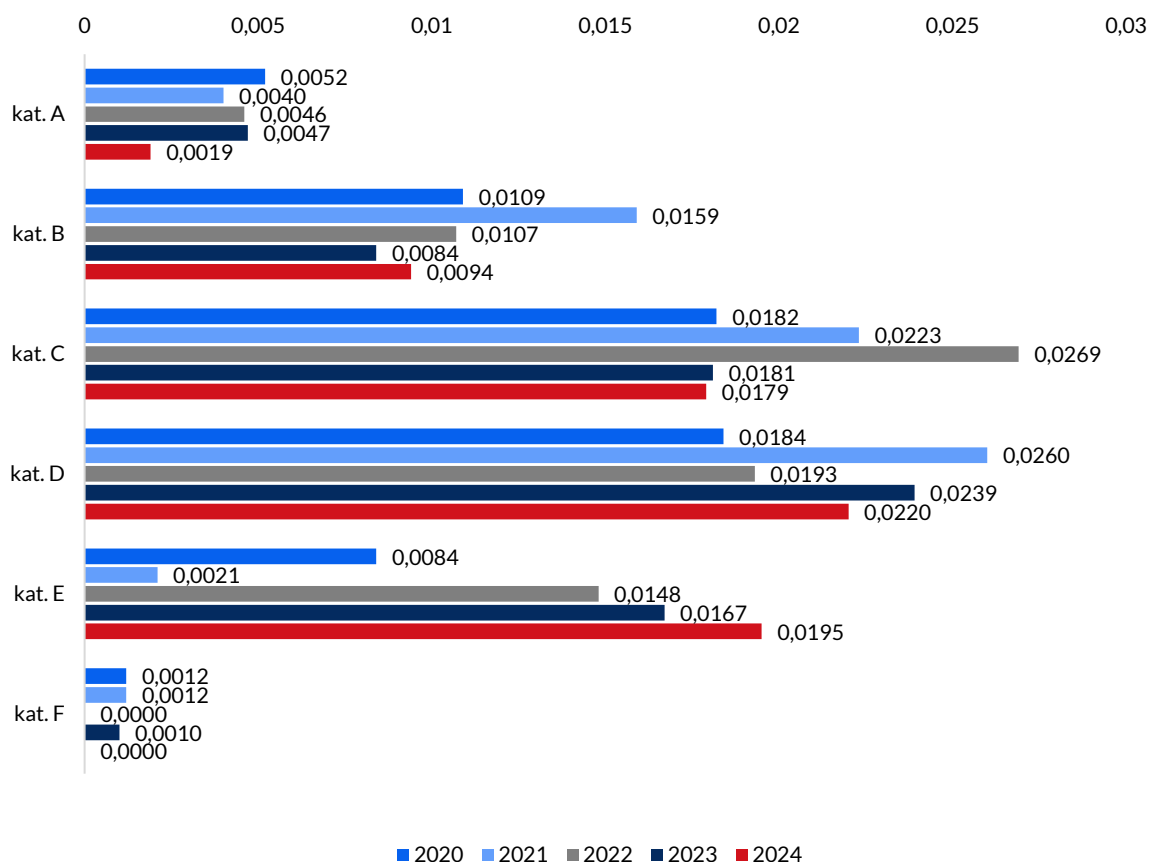
Zauważalne jest również, że w latach 2020–2024 udział przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D oraz kategorii A systematycznie maleje, natomiast kategorii B, C i F rośnie.

Tak jak w latach poprzednich, w 2024 r. do największej liczby wypadków (107) doszło na przejazdach kategorii D. Była to liczba niższa o 13 (-10,8%) zdarzeń niż w 2023 r. Spadek odnotowano także na przejazdach kategorii A (6 wypadków mniej, -60%), kategorii F, gdzie w 2024 r. nie odnotowano żadnego wypadku, w porównaniu do 1 w roku poprzednim, a także na dojeżdżaniach do peronów (2 mniej, -50%). Na przejazdach kategorii C w 2024 r. miało miejsce tyle samo wypadków (33), co w 2023 r.

Wzrosty liczby wypadków nastąpiły natomiast na przejazdach kat. B, gdzie odnotowano 2 wypadki więcej (+14,3%) i na przejściach kat. E, o 1 wypadek więcej (+12,5%).

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. 16. Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach według kategorii w latach 2020–2024



W roku 2024, tak jak w 2023 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 bezwzględного zatrzymania – stop”. Występowanie zdarzeń na przejazdach tej kategorii związane jest najczęściej ze zignorowaniem przez kierowcę nakazu bezwzględного zatrzymania. W 2024 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.

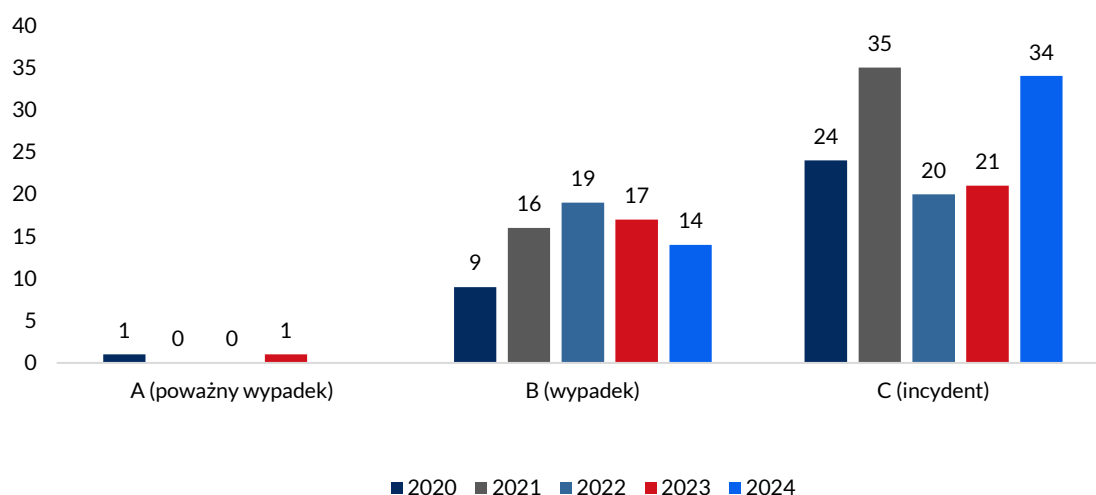
Jednym z celów realizowanym w ramach przyjętej Strategii 2023–2027 jest poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. O działaniach w tym obszarze można przeczytać w [rozdziale 3.2.1.](#)

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

W 2024 r. na liniach kolejowych doszło do 48 zdarzeń związanych z pracami torowymi. Jest to o 23,1% (+9 zdarzeń) więcej w porównaniu do 2023 r.²³

W 2024 r. liczba wypadków zmniejszyła się o 3 (-17,6%) w porównaniu do 2023 r., natomiast liczba incydentów wzrosła o 13 (+61,9%).

Rys. 17. Liczba zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2020–2024 w podziale na poważne wypadki, wypadki i incydenty

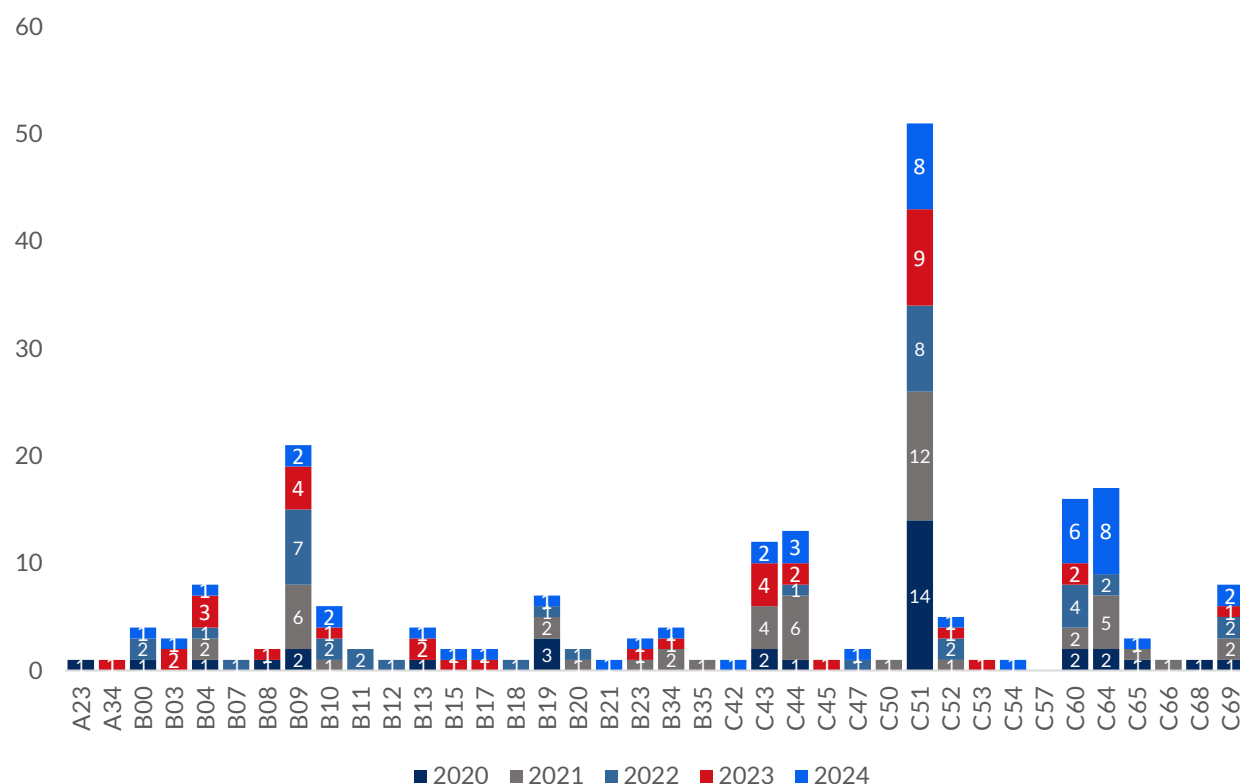


Przebieg i przyczyny zdarzeń przy pracach torowych są zróżnicowane, dlatego komisje kolejowe kwalifikują je do różnych kategorii. W latach 2020–2024 komisje zakwalifikowały te zdarzenia do różnych kategorii. Najczęściej były to:

- 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 2020–2024 kategorie zdarzeń B09 i C51 stanowiły łącznie 34,1% zdarzeń związanych z pracami torowymi.

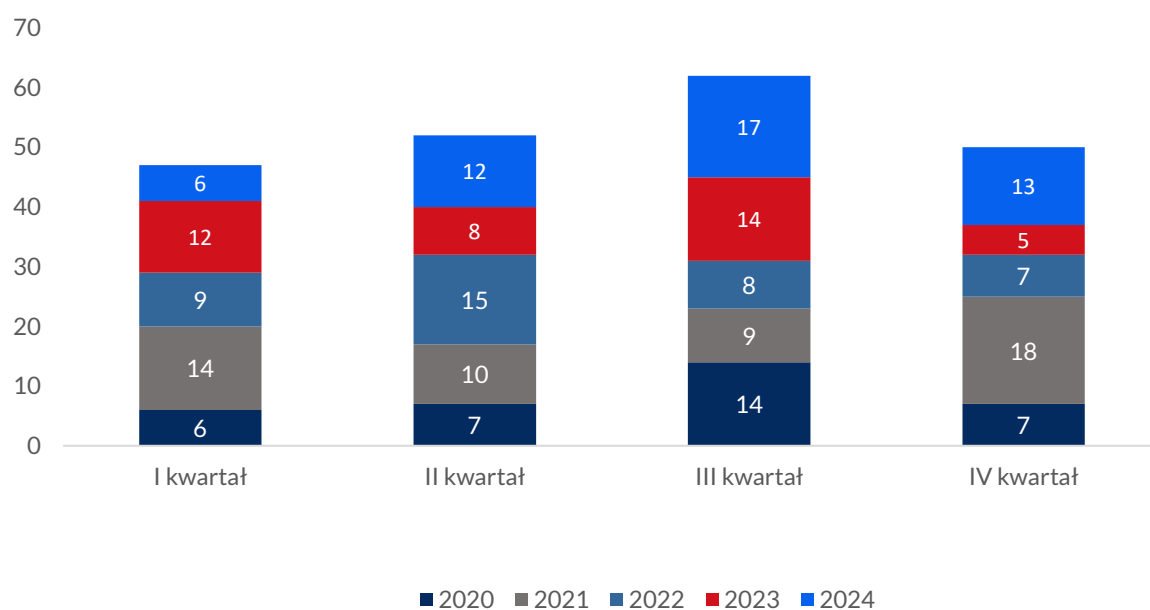
²³ Jedno zdarzenie z 2023 r., zgodnie z Raportem nr PKBWK 3/2025 z 15.04.2025 r., zostało przekwalifikowane na poważny wypadek. Zginęło w nim 2 pracowników odśnieżających rozjazd. W latach 2020–2024 zginęło 5 pracowników przy pracach torowych (3 w poważnych wypadkach oraz 2 w wypadkach).

Rys. 18. Kategorie zdarzeń związanych z inwestycjami w latach 2020–2024



W latach 2020–2024 do największej liczby zdarzeń przy wykonywaniu prac torowych najczęściej dochodziło w II i III kwartale roku (odpowiednio 52 i 62 zdarzenia).

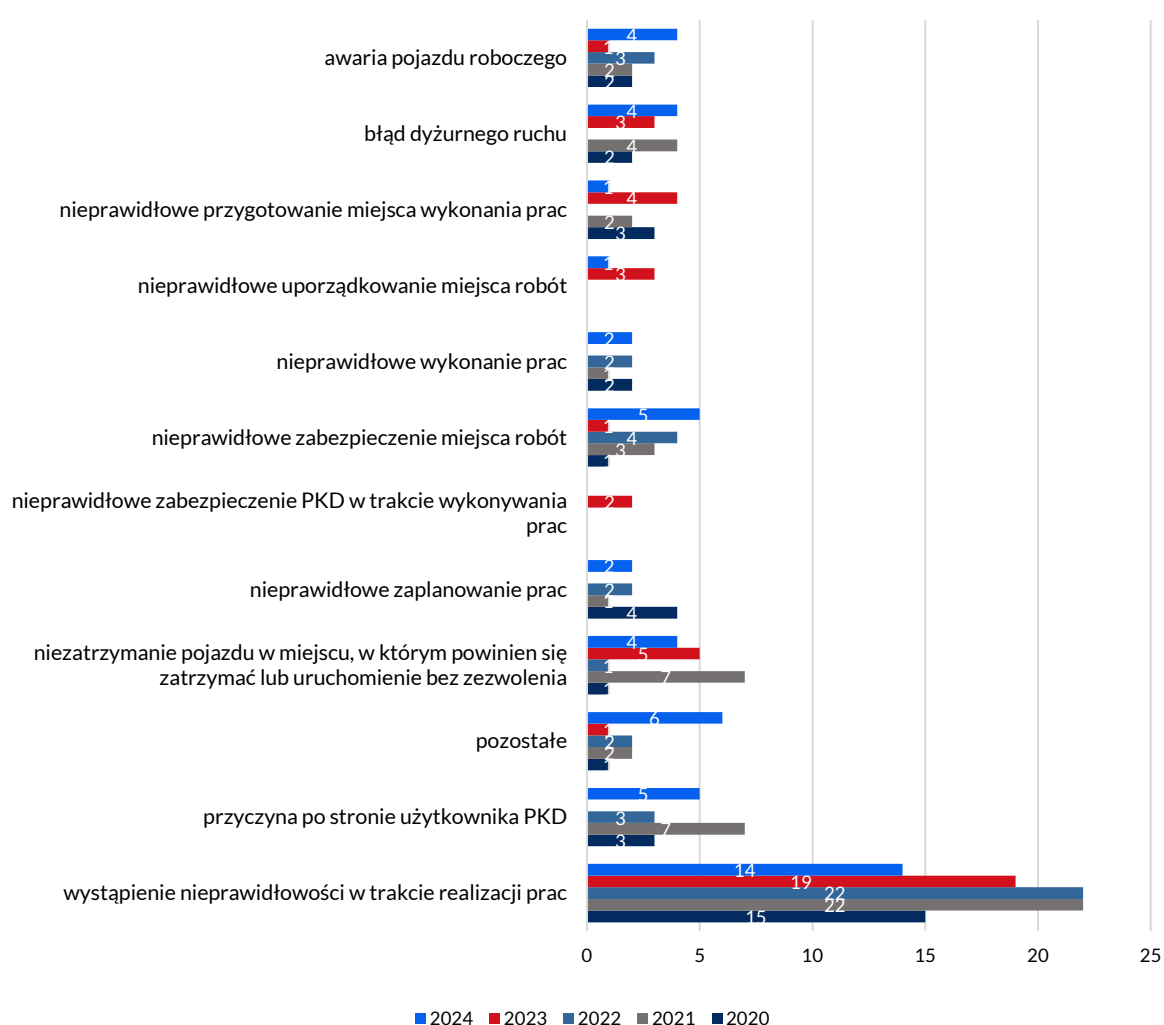
Rys. 19. Okresy kwartalne występowania zdarzeń związanych z wykonywaniem prac torowych w latach 2020–2024



Dane za lata 2020–2024 wskazują, że najwięcej zdarzeń wystąpiło w związku z nieprawidłowościami w trakcie realizacji prac torowych (92 zdarzenia, co stanowiło 43,6%

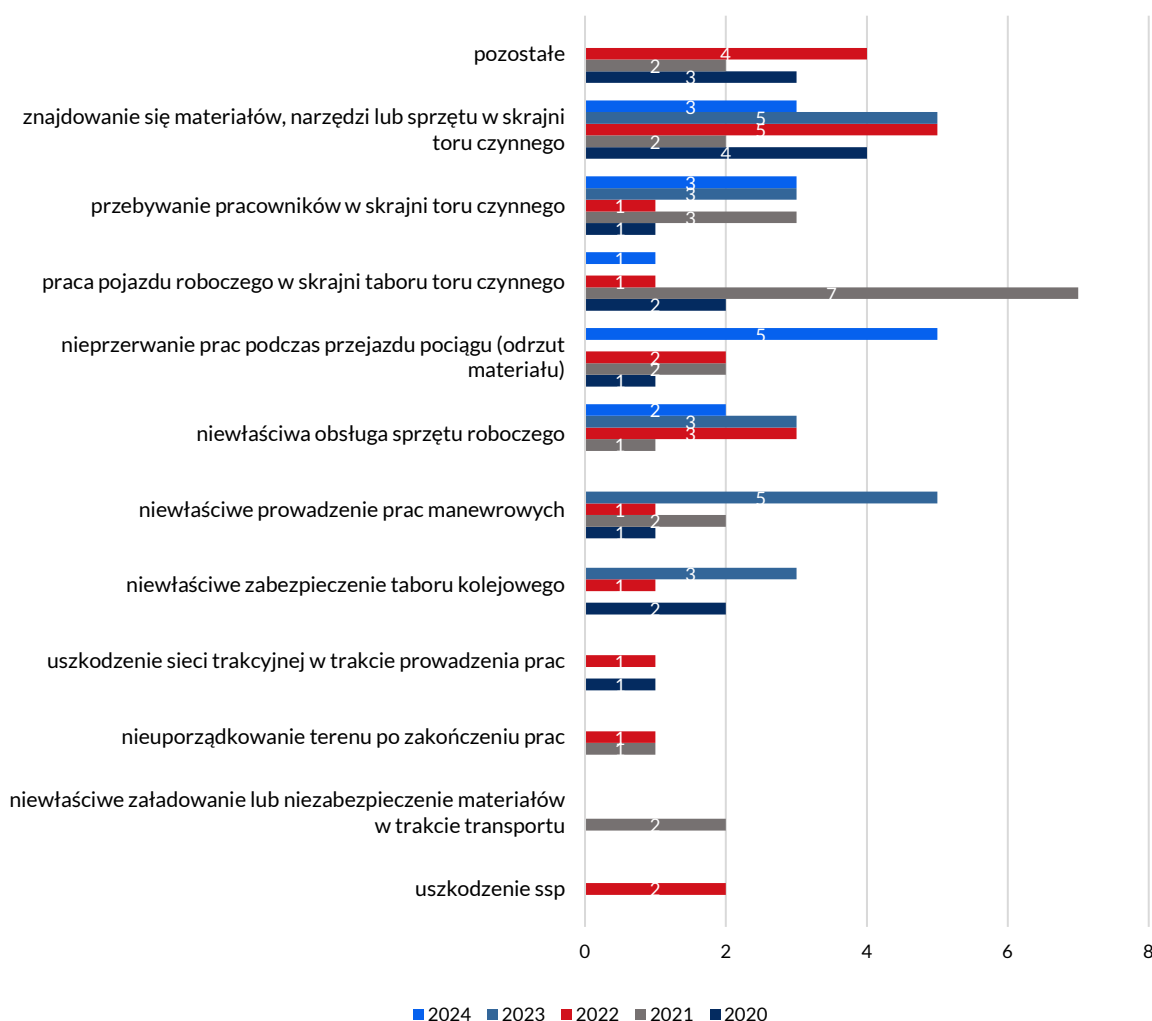
wszystkich zdarzeń przy pracach torowych). Po 18 zdarzeń (po 8,5% wszystkich zdarzeń przy pracach torowych) było w grupie, gdzie przyczyna leżała po stronie użytkownika przejazdu oraz wynikała z niezatrzymania pojazdu w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, lub uruchomienia pojazdu bez wymaganego zezwolenia. Do 14 zdarzeń przyczyniło się nieprawidłowe zabezpieczenie miejsca robót (6,6%). Kolejnymi grupami pod względem liczby były zdarzenia związane z błędem dyżurnego ruchu (13 zdarzeń, 6,2%), awarią pojazdu roboczego (12 zdarzeń, 5,7%), pracą pojazdu roboczego i przebywaniem pracowników w skrajni toru czynnego – po 11 przypadków (5,2%), a także nieprawidłowym przygotowaniem miejsca wykonywania prac (10 zdarzeń, 4,7%). Inne przyczyny wystąpiły mniej niż 10 razy.

Rys. 20. Przyczyny zdarzeń związanych w wykonywaniem prac inwestycyjnych w latach 2020–2024



Analiza zdarzeń za lata 2020–2024, dla których przyczynę określono jako „wystąpienie nieprawidłowości w trakcie realizacji prac”, wykazała, że najczęstszym powodem zdarzenia było znajdowanie się materiałów, narzędzi lub sprzętu w skrajni toru czynnego – 19 przypadków (udział 20,7% w ogólnej liczbie zdarzeń związanych z nieprawidłowościami w trakcie realizacji prac) oraz praca pojazdu roboczego w skrajni toru czynnego i przebywanie pracowników w skrajni toru czynnego – po 11 przypadków w ostatnich 5 latach (12% ogólnej liczby zdarzeń w tej grupie).

Rys. 21. Uszczegółowienie najczęstszych przyczyn zdarzeń zaistniałych w wyniku „wystąpienia nieprawidłowości w trakcie realizacji prac” w latach 2020–2024

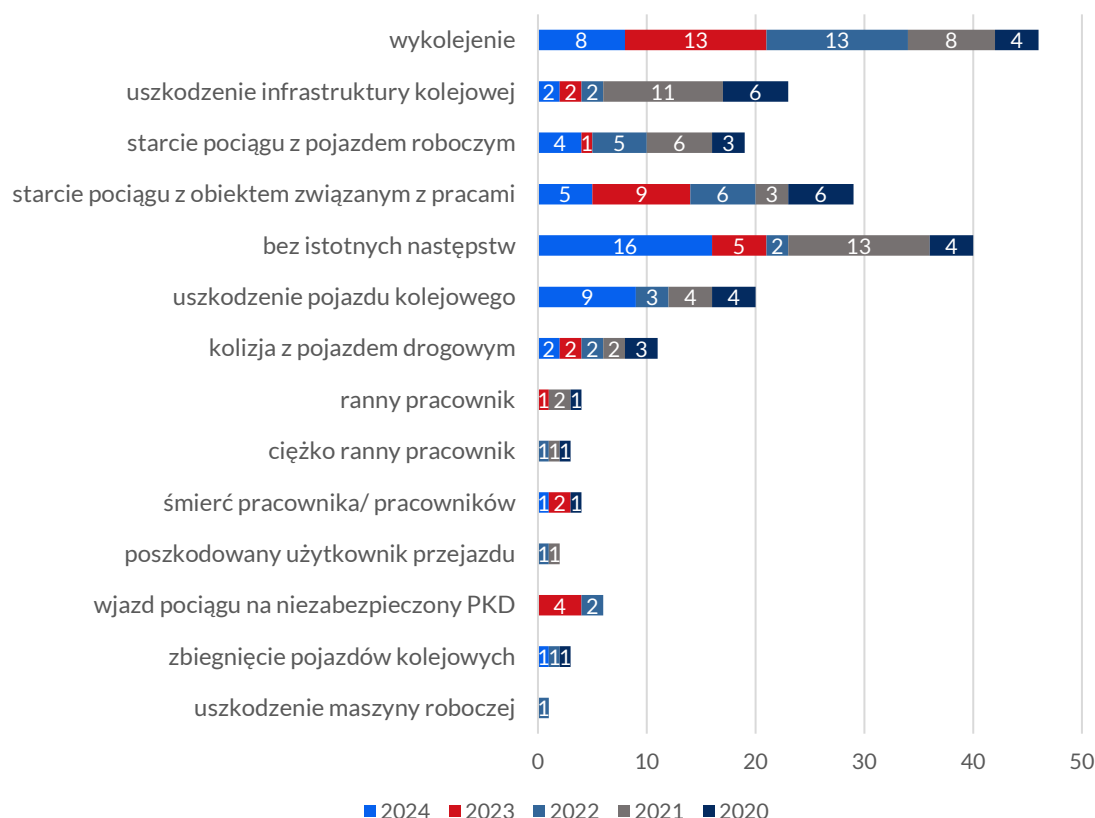


W 2024 r. miało miejsce 1 zdarzenie, w którym śmierć poniósł pracownik przemieszczający się do pracy związanej z przeglądem sieci dolnej. W latach 2020–2024 w zdarzeniach związanych z pracami torowymi zginęło 5 pracowników, w tym 3 w wypadkach poważnych.

Najczęstszym skutkiem wypadków przy pracach torowych jest wykolejenie pojazdu. W latach 2020–2024 wystąpiło ich w sumie 46 (21,8%). Dane za 5 lat wskazują, że kolejną grupą były zdarzenia, których skutkiem było starcie pociągu z obiektem związanym z pracami (29 zdarzeń, 13,7%). Zdarzeń, których skutkiem było uszkodzenie infrastruktury kolejowej było 23 (10,9%),

uszkodzenie pojazdu kolejowego (20 zdarzeń, 9,5%) oraz starcie pociągu z pojazdem roboczym (19 zdarzeń, 9%). Pozostałe skutki zdarzeń nie przekroczyły 6%. Bez istotnych następstw było 40 zdarzeń (19%).

Rys. 22. Podział zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2020–2024 z uwagi na skutki

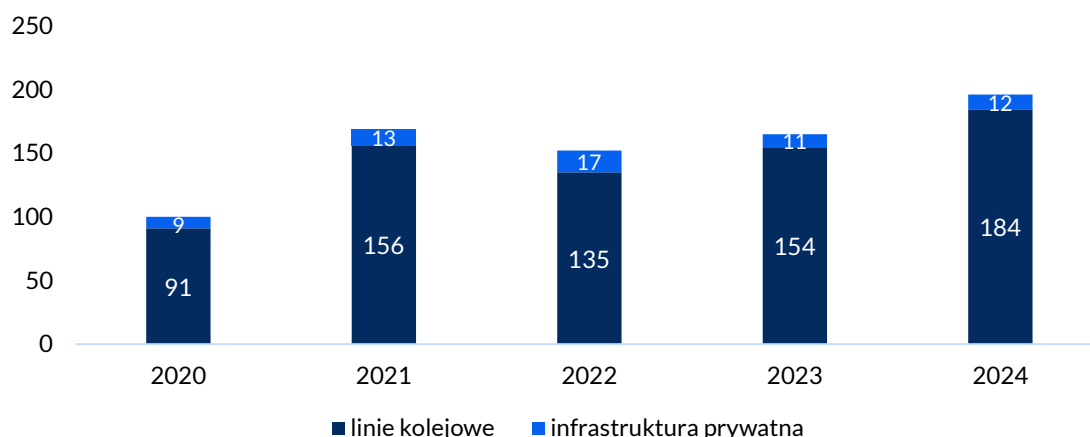


4.4.4. Pominięcia sygnału „Stój”

W 2024 r. w sumie na liniach kolejowych²⁴ miały miejsce 184 wypadki i incydenty kat. B04 i C44, o 30 więcej niż w 2023 r. (+19,5%). 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 2020–2024, 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 196 wypadków i incydentów kat. B04 i C44 (31 więcej niż w 2023 r., +18,8%).

²⁴ W tym na sieciach wydzielonych. Na sieci kolejowej autoryzowanych zarządców infrastruktury wystąpiło 183 zdarzenia.

Rys. 23. Liczba zdarzeń SPAD na liniach kolejowych i infrastrukturze prywatnej w latach 2020–2024



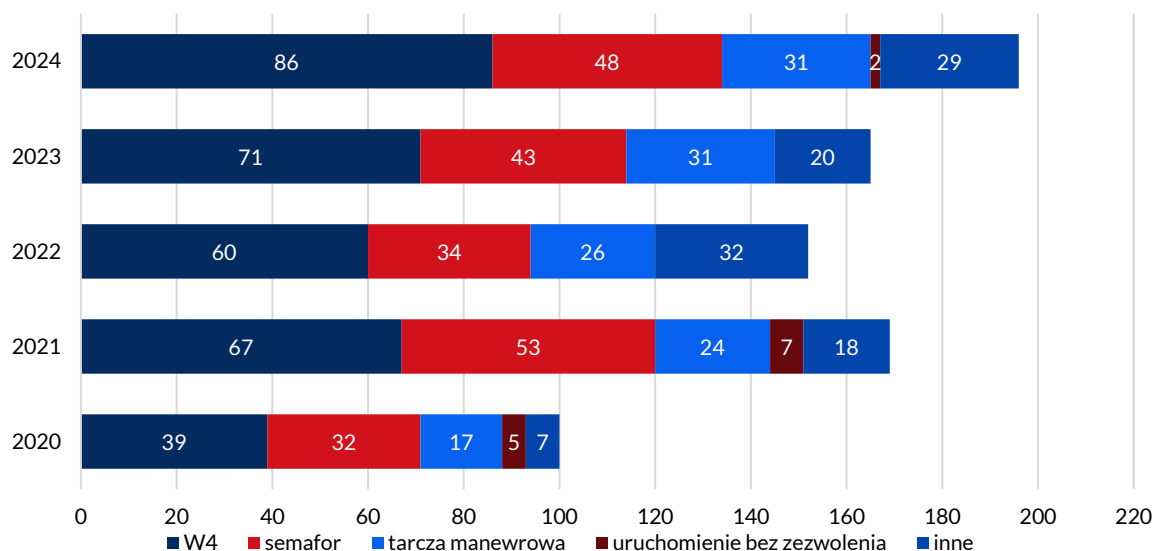
Do zdarzeń SPAD kwalifikowane są zdarzenia zaistniałe z różnych przyczyn związanych m.in. z charakterem sygnału, przed którym nie zatrzymał się pociąg. Najczęściej dochodzi do pominięcia wskaźnika W4.

W tej grupie w 2024 r. odnotowano 86 zdarzeń (43,9% zdarzeń SPAD). Jest to o 15 zdarzeń więcej niż w 2023 r. (+21,1%). W latach 2020–2024 były 323 pominięcia W4 (41,3% wszystkich SPAD).

Drugą grupę pod względem liczebności stanowią przejechania obok semafora wskazującego sygnał „Stój”. W 2024 r. zdarzeń tych było 48, tj. więcej o 5 w porównaniu do poprzedniego roku (+11,6%), a ich udział wyniósł 24,5%. W pięcioletnim okresie zdarzeń tego rodzaju było 210 (26,9%).

W 2024 r. udział minięć tarczy manewrowej wyniósł 15,8% (31 zdarzeń). Liczba zdarzeń była taka sama jak w 2023 r. W latach 2020–2024 zdarzenia te stanowiły 16,5% (129).

Rys. 24. Podział zdarzeń SPAD ze względu na rodzaj pominiętego sygnału w latach 2020–2024



Istotnym elementem monitorowania zdarzeń jest analiza przyczyn ich wystąpienia. Najczęściej występującą przyczyną zdarzeń SPAD jest niedostateczna obserwacja przedpola jazdy – w 2024 r. było to 98 zdarzeń SPAD (50%). W latach 2020–2024 przyczynę tę wskazano w 45% wszystkich zdarzeń SPAD (352). 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.

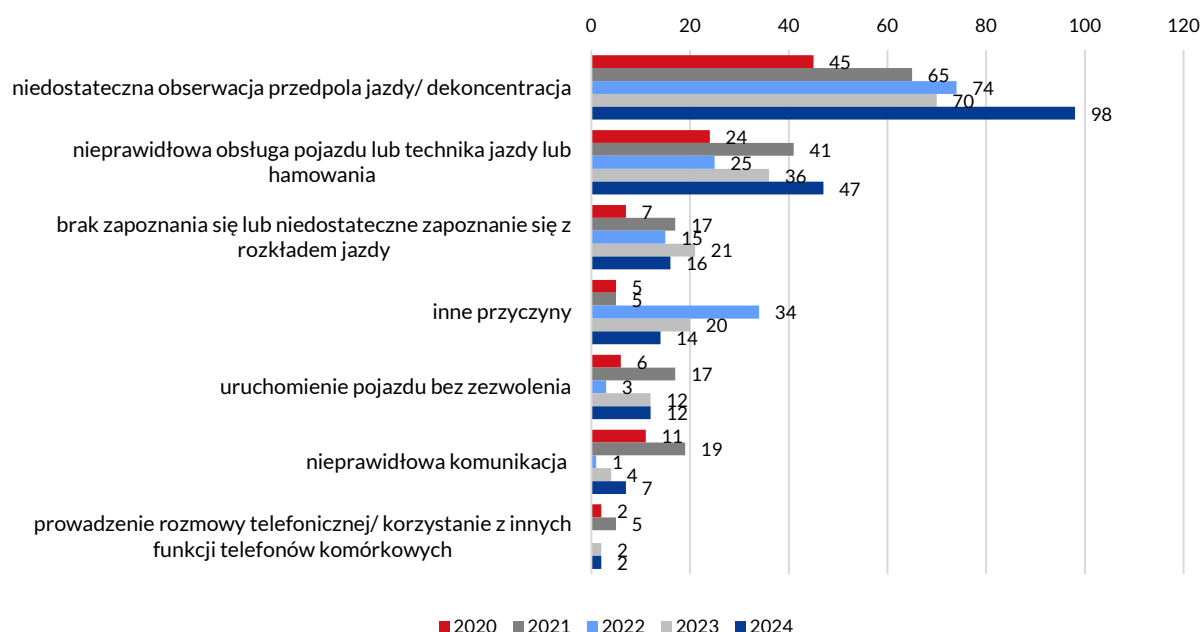
Drugą najczęściej wskazywaną przez komisje kolejowe przyczyną zdarzeń SPAD jest nieprawidłowa obsługa pojazdu lub technika jazdy. W 2024 r. doszło do 47 zdarzeń z tego powodu (24% zdarzeń SPAD). W latach 2020–2024 przyczynę tę wskazano jako powód 173 zdarzeń (22,1%). Najczęściej jest ona związana z niedostosowaniem 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 z lat 2020–2024, które nastąpiły w wyniku nieprawidłowej obsługi pojazdu lub techniki jazdy, wskazuje, że najwięcej zdarzeń miało miejsce w październiku i listopadzie (w sumie 46 zdarzeń; 26,6% zdarzeń z tej przyczyny).

Trzecią z przyczyn zdarzeń SPAD w 2024 r. było „niedostateczne zapoznanie się z rozkładem jazdy”. Przyczyniło się ono do wystąpienia 16 zdarzeń. W latach 2020–2024 przyczynę tę wskazano 76 razy (9,7% zdarzeń SPAD). Niedostateczne zapoznanie się z rozkładem jazdy zazwyczaj sprzyja występowaniu zdarzeń polegających na niezatrzymaniu się przed wskaźnikiem W4.

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.

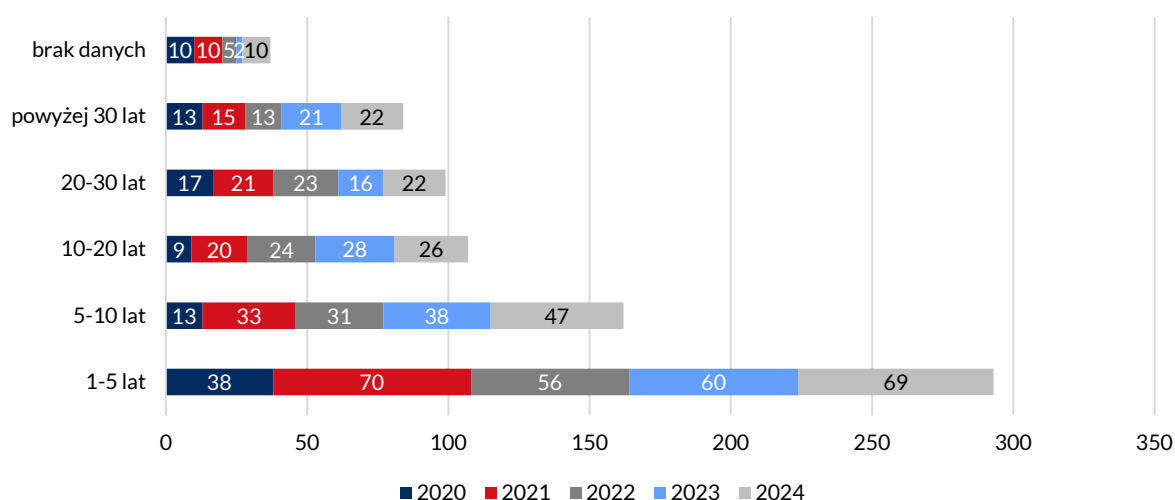
Rys. 25. Szczegółowe przyczyny wystąpienia zdarzeń SPAD w latach 2020–2024



Czynnikiem, który ma wpływ na występowanie zdarzeń SPAD jest krótki staż pracy na stanowisku maszynisty. W latach 2020–2024 w największej liczbie zdarzeń SPAD brali udział maszyniści ze stażem pracy do 5 lat. W sumie uczestniczyli oni w 293 zdarzeniach tego rodzaju, co stanowi udział na poziomie 37,5%. Także duży odsetek stanowią maszyniści z doświadczeniem od 5 do 10 lat (162 maszynistów w analizowanym pięcioletnim okresie, czyli 20,7%).

Dane z 2024 r. także wskazują na najwyższy udział maszynistów ze stażem do 5 lat (69 maszynistów; 35,2%). Maszyniści ze stażem 5–10 lat stanowili w 2024 r. 24% (47 osób).

Rys. 26. Staż maszynistów uczestniczących w zdarzeniach SPAD w latach 2020–2024



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 nawet sytuacje uznawane za niegroźne, np. związane z pominięciem wskaźnika W4 analizować. Mogą to być pierwsze symptomy świadczące o głębszym problemie związanym np. z wyszkoleniem 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 może 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. Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (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. Prezes UTK będzie kontynuował działania monitorujące w odniesieniu do tej kategorii zdarzeń, mając na uwadze ich istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Niemal całkowicie zdarzenia SPAD wyeliminuje wdrożenie na sieci kolejowej ETCS.

4.5. Awarie i usterki taboru

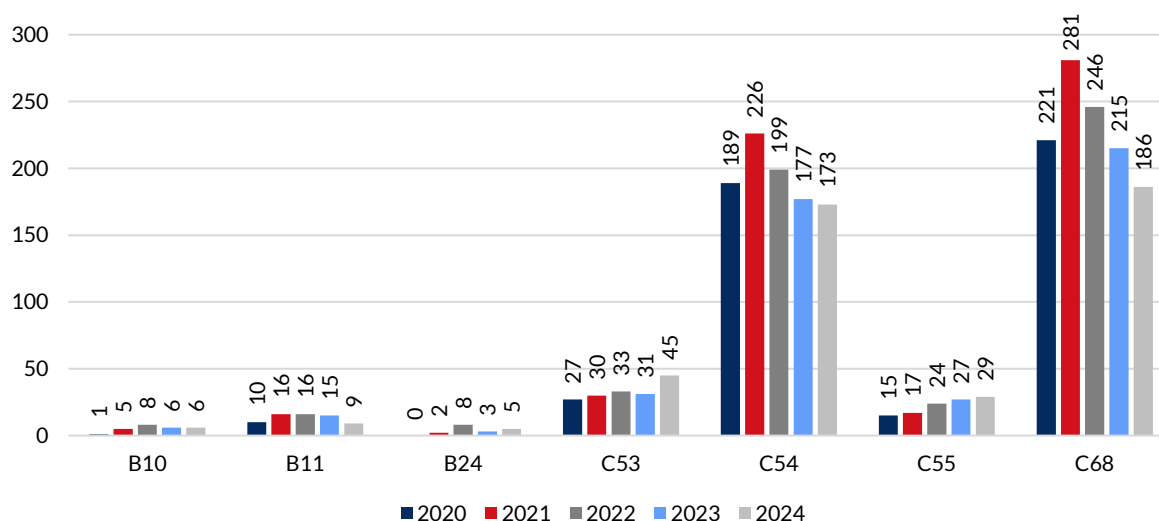
Do zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego zaliczane są wypadki i incydenty należące do kategorii ujętych w rozporządzeniu w sprawie poważnych wypadków,

wypadków²⁵ 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 2024 r. na liniach kolejowych oraz bocznicach kolejowych doszło łącznie do 453 zdarzeń w 7 kategoriach, co oznacza spadek liczby zdarzeń o 4,4% w porównaniu do roku poprzedniego, kiedy odnotowano ich 474. W 2024 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 C68. Są to zdarzenia związane z rozerwaniem składu pociągu, bez zbiegnięcia wagonów. W 2024 r. wystąpiło 186 zdarzeń tej kategorii, przy 215 w 2023 r., co oznacza spadek o 13,5%. Nieznacznie spadła również liczba incydentów kategorii C54 (usterki wagonów stwierdzone przez dSAT i potwierdzone w warunkach warsztatowych lub stwierdzone przez personel) – ze 177 zdarzeń w 2023 r. do 173 w 2024 r. (spadek o 2,3%). W 2024 r. te dwie kategorie incydentów łącznie odpowiadały za 79,2% zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego.

Rys. 27. Wypadki i incydenty związane ze stanem technicznym taboru kolejowego w latach 2020–2024

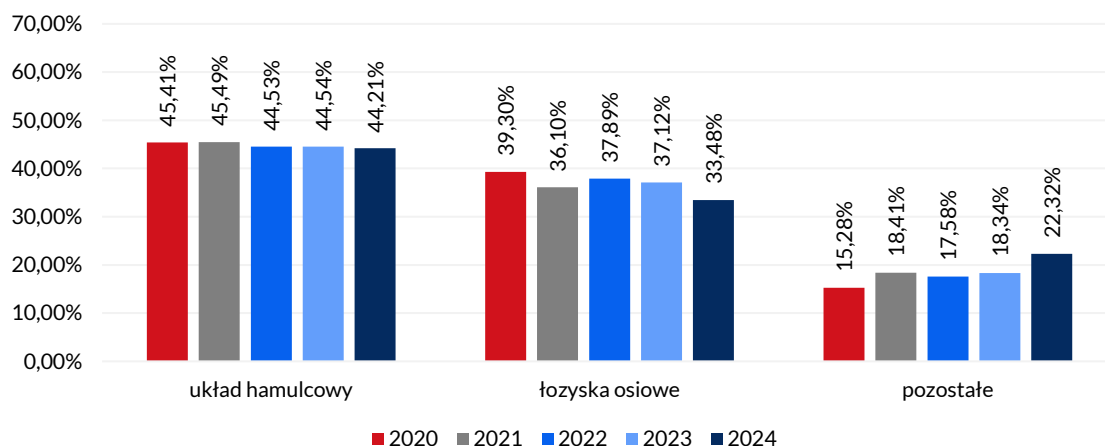


Analiza zdarzeń kategorii B10, B11, C53 i C54 wskazuje, że niezależnie od rodzaju pojazdu, do zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru dochodzi najczęściej z przyczyn leżących po stronie układu hamulcowego (w 2024 r. udział 44,2%). W drugiej kolejności do zdarzeń dochodzi w wyniku uszkodzeń łożysk zestawów kołowych – niezależnie od tego, czy dotyczy to pojazdów trakcyjnych i specjalnych (kategorie B10 i C53), czy wagonów (kategorie B11 i C54) – w 2024 r. udział 33,5%. Łącznie przyczyny związane z układem hamulcowym oraz łożyskami

²⁵ Przed kategorią liczbową wypadku poważnego występuje oznaczenie literowe A, a wypadku oznaczenie literowe B.

zestawów kołowych odpowiadały za 77,7% zdarzeń w 2024 r., co jest zbieżne z obserwacjami z lat poprzednich.

Rys. 28. Procentowy udział uszkodzeń układu hamulcowego i łożysk osiowych w przyczynach zdarzeń kategorii B10, B11, C53 i C54 w latach 2020–2024



Podstawowym środkiem zapobiegania zdarzeniom związanym ze stanem technicznym taboru jest właściwe utrzymanie pojazdów kolejowych. Zapewnienie odpowiedniego stanu taboru pozwala na zmniejszenie ryzyka wystąpienia zdarzeń. Do zarządzania procesem utrzymania zobowiązane są podmioty odpowiedzialne za utrzymanie.

Zapobieganie zdarzeniom wymaga również ciągłego monitorowania ich występowania oraz określania przyczyn zaistnienia. Regularne i rzetelne gromadzenie, monitorowanie i analizowanie informacji dotyczących nieprawidłowości, usterek i napraw wynikających z codziennej eksploatacji i utrzymania powinno pozwolić poznać źródła zagrożeń związanych z eksploatacją taboru. Wiedza o tych zagrożeniach zapewnia dobór odpowiednich środków kontroli ryzyka i tym samym ogranicza ryzyko występowania zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego.

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 obserwowane jest zmniejszanie liczby pracowników odpowiedzialnych za zabezpieczanie ruchu kolejowego.

Ramy prawne

5. Ramy prawne

5.1. Zmiany w przepisach prawa

Zestawienie najważniejszych zmian prawnych wprowadzonych w 2024 r. przedstawiono w tabelach. 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) 2024/191 z dnia 8 stycznia 2024 r. w sprawie sprostowania niektórych wersji językowych rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych systemu kolei w Unii Europejskiej	ujednolicono definiowanie tunelu kolejowego	29.01.2024 r.
2.	rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013	ustanowiono nowe wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej	28.06.2024 r.
3.	rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/2018 z dnia 26 lipca 2024 r. w sprawie zmiany honorariów i opłat pobieranych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej i warunków ich płatności	zmiana wysokości i zasad ustalania opłat pobieranych przez Agencję	01.10.2024 r.

Tab. 10. Zmiany w przepisach prawa krajowego

LP	nazwa aktu	zakres zmian	data wejścia w życie
1.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 kwietnia 2024 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie	nowelizacja wprowadzająca warunki techniczne dla linii kolejowych przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego z prędkością powyżej 160 km/h	11.05.2024 r.
2.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 października 2024 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.	rozporządzenie wprowadza zasady postępowania w przypadku zamknięcia jednego z torów dla ruchu pociągów na linii kolejowej dwutorowej lub wielotorowej w związku z pracą pociągu roboczego w strefie oddziaływania urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego i dezaktywacją urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego na tym torze	05.11.2024 r.
3.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2024 r. w sprawie udzielania pomocy publicznej w zakresie wyposażenia pojazdów kolejowych z napędem lub z kabiną sterowniczą w system ERTMS w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.	rozporządzenie określa szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy publicznej na realizację przedsięwzięć wyposażenia pojazdów kolejowych z napędem lub z kabiną sterowniczą w ERTMS	09.11.2024 r.

5.2. Odstępstwa dotyczące certyfikacji ECM

Zgodnie z art. 15 dyrektywy 2016/798 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 wymaga wyznaczenia podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (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 do polskiego prawa został zaimplementowany w art. 23j ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym i stanowi, że zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (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. Przepis ten wskazuje wykonawcę zadań podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie 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. Certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa

W 2024 r. Prezes UTK wydał 29 jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Brał również udział w postępowaniach prowadzonych przez Agencję Kolejową UE, w ramach których oceniał zgodność z krajowymi przepisami prawa. W ocenie tej uwzględniane są również informacje o podmiotach wynikające z dotychczasowego nadzoru, realizacji obowiązków sprawozdawczych oraz danych dotyczących zdarzeń kolejowych.

W 2024 r. Prezes UTK rozpatrywał 9 wniosków w części krajowej, z czego 5 postępowań zakończono, a 4 pozostają w toku. Ponadto Prezes UTK uzgadniał możliwość realizacji przewozów kolejowych do stacji granicznych w Polsce dla 10 wnioskodawców. W rezultacie 4 postępowania zakończyły się wydaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa uwzględniającego stacje graniczne.

Wydane certyfikaty bezpieczeństwa są notyfikowane w bazie ERADIS, gdzie można znaleźć informację o podmiotach, które je otrzymały.

Tab. 11. Certyfikaty bezpieczeństwa wydane w latach 2020–2024

lp.	rodzaj wydanego dokumentu lub uprawnienia	2020	2021	2022	2023	2024	razem
1.	certyfikat bezpieczeństwa część A	58	0	0	0	0	58
2.	certyfikat bezpieczeństwa część B	71	0	0	0	0	71
3.	jednolity certyfikat bezpieczeństwa (SSC)	0	16	22	32	29	99
razem		129	16	22	32	29	228

W 2024 r. wydano jedną decyzję umarzającą postępowanie o cofnięcie certyfikatu bezpieczeństwa, które zostało wszczęte w 2023 r. Dodatkowo wszczęte zostało postępowanie o cofnięcie 1 certyfikatu bezpieczeństwa.

W 2024 r. Prezes UTK wydał 1 autoryzację bezpieczeństwa dla jednego podmiotu.

Tab. 12. Autoryzacje bezpieczeństwa wydane w latach 2020–2024

LP	rodzaj dokumentu	2020	2021	2022	2023	2024
1.	Autoryzacja bezpieczeństwa	3	4	6	0	1
razem		3	4	6	0	1

W 2024 r. nie prowadzono postępowania dotyczącego cofnięcia autoryzacji bezpieczeństwa.

6.2. Zezwolenia na wprowadzanie do obrotu pojazdów kolejowych

Prezes UTK w 2024 r. wydał 243 zezwolenia na wprowadzenie pojazdów do obrotu, co zostało szczegółowo przedstawione w tabeli. Prezes UTK wydał także 8 decyzji odrzucających i odmownych o wydanie zezwolenia, natomiast 8 wniosków zostało wycofanych przez wnioskodawców.

Tab. 13. Zezwolenia dla pojazdów wydane w 2024 r.

lp.	rodzaj dokumentu	informacja o pojazdach i wnioskodawcach
1.	Pierwsze zezwolenia na wprowadzenie do obrotu	– pojazd specjalny typu USP 2010 SWS (wnioskodawca Plasser & Theurer Export von Bahnbaumaschinen GmbH) – pojazd specjalny typu ZDS COPMA S3 (wnioskodawca Copma Polska sp. z o.o.) – pojazd specjalny typu ZTU-300.02 S3 (wnioskodawca ZPS sp. z o.o.) – pojazd specjalny typu CA-26.12 (wnioskodawca ZPS sp. z o.o.) – pojazd specjalny typu ROTRAC RR24 (wnioskodawca Corail TS sp. z o.o.) – lokomotywa typu E4MSUa (wnioskodawca NEWAG S.A.) – zespół trakcyjny typu 227M (wnioskodawca H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu 228M (wnioskodawca H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych sp. z o.o.)
2.	Nowe zezwolenie	– pojazd specjalny typu KRC810T (wnioskodawca Torpol S.A.) – zespół trakcyjny typu 31WEg (wnioskodawca PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu 27Weba (wnioskodawca Koleje Śląskie sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu 35WEa (wnioskodawca NEWAG S.A.) – zespół trakcyjny typu EN71-NS (wnioskodawca PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu EN57AKM-OP (wnioskodawca PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu EN57AKM-MM (wnioskodawca PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu EN57/EN71 (wnioskodawca PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.) – lokomotywa typu E 583 PL GSM-R (wnioskodawca Koleje Mazowieckie - KM sp. z o.o.) – lokomotywa typu 20D (wnioskodawca Tabor Dębica sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu 21WEag (wnioskodawca Koleje Śląskie sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu 35WEa (wnioskodawca Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu EN57AKŚ (wnioskodawca Koleje Śląskie sp. z o.o.) – lokomotywa typu 6D_GSM-R (wnioskodawca PKP CARGO S.A.)

		– zespół trakcyjny typu 31WE (wnioskodawca Koleje Dolnośląskie S.A.) – lokomotywa typu 6Dm (wnioskodawca F.H.U. "ORION Kolej" Krzysztof Warchoł) – zespół trakcyjny typu EN57AKS (wnioskodawca Koleje Śląskie sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu 22WEa (wnioskodawca Koleje Śląskie sp. z o.o.) – zespół trakcyjny EN57AL - PT/03/2011 (wnioskodawca Pesa Mińsk Mazowiecki S.A.) – zespół trakcyjny DM 90 (wnioskodawca SKPL Cargo sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu 36WEb (wnioskodawca Koleje Śląskie sp. z o.o.) – lokomotywa typu DE6400PL (wnioskodawca DB Cargo Polska S.A.) – pojazd specjalny typu A 922 Rail (wnioskodawca LIEBHERR-POLSKA sp. z o.o.) – lokomotywa typu TRAXX3 DC CC20B PL VR01.2 (wnioskodawca Alstom Transportation Germany GmbH) – lokomotywa typu BR233 (wnioskodawca Żwirownia Dolata Beton Dolata) – lokomotywa typu 201Ea (wnioskodawca Tabor Rail Sp. z o.o.) – lokomotywa typu 311D1 (wnioskodawca AKIEM SAS) – zespół trakcyjny typu 40WEa (wnioskodawca Koleje Małopolskie sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu 32WEa (wnioskodawca Koleje Małopolskie sp. z o.o.) – lokomotywa typu JT42CWR (Class 66) (wnioskodawca DB Cargo Polska S.A.) – zespół trakcyjny typu EN71AKŚ (wnioskodawca Koleje Śląskie sp. z o.o.) – zespół trakcyjny typu 223M KD (wnioskodawca Koleje Dolnośląskie S.A.)
3.	Zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem	– 4 zezwolenia dla 4 szt. pojazdów; lokomotywa typu M62 (wnioskodawca F.H.U. "ORION Kolej" Krzysztof Warchoł) – 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów; lokomotywa typu TEM2s (wnioskodawca F.H.U. "ORION Kolej" Krzysztof Warchoł) – 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu TEM2 (wnioskodawca F.H.U. "ORION Kolej" Krzysztof Warchoł) – 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu 6Da (wnioskodawca F.H.U. "ORION Kolej" Krzysztof Warchoł) – 11 zezwoleń dla 19 szt. pojazdów; wagon pasażerski typu 141A-20ROP (wnioskodawca PKP Intercity S.A.) – 7 zezwoleń dla 16 szt. pojazdów; lokomotywa typu E4DCU v1 (wnioskodawca PKP Intercity S.A.) – 1 zezwolenie dla 19 szt. pojazdów; lokomotywa typu 311D1 (wnioskodawca AKIEM SAS) – 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów; pojazd specjalny typu 1604ZW (wnioskodawca Atlas Poland sp. z o.o.) – 1 zezwolenie dla 2 szt. pojazdów; pojazd specjalny typu ZDS COPMA S3 C21R015, C22R017 (wnioskodawca Copma Polska sp. z o.o.)

- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; pojazd specjalny typu ZDS COPMA V4/ C23R025 (wnioskodawca Copma Polska sp. z o.o.)
- 3 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów; lokomotywa typu T448.p (wnioskodawca DB Cargo Polska S.A.)
- 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów; lokomotywa typu TEM2 (wnioskodawca DB Cargo Polska S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu JT42CWR (CLASS66) (wnioskodawca DB Cargo Polska S.A.)
- 10 zezwolenia dla 17 szt. pojazdów; lokomotywa typu DE6400PL (wnioskodawca DB Cargo Polska S.A.)
- 6 zezwoleń dla 22 szt. pojazdów; lokomotywa typu Class 66 (wnioskodawca Freightliner PL sp. z o.o.)
- 3 zezwolenia dla 12 szt. pojazdów; wagon pasażerski wersja 174A-10 typu 174A – 1 (wnioskodawca: H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 2 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu 218Md KD (wnioskodawca Koleje Dolnośląskie S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; zespół trakcyjny typu 223M KD (wnioskodawca Koleje Dolnośląskie S.A.)
- 1 zezwolenie dla 5 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu 32WEa (wnioskodawca Koleje Małopolskie sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 4 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu 40WEa (wnioskodawca Koleje Małopolskie sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 10 szt. pojazdów; lokomotywa typu E 583 PL GSM-R (wnioskodawca Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 5 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu 27Weba (wnioskodawca Koleje Śląskie sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 4 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu 21Weag (wnioskodawca Koleje Śląskie sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 5 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu EN57AKŚ (wnioskodawca Koleje Śląskie sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 8 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu 22WEa (wnioskodawca Koleje Śląskie sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 5 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu 36WEB (wnioskodawca Koleje Śląskie sp. z o.o.)
- 5 zezwoleń dla 9 szt. pojazdów; pojazd specjalny typu WM-15K (wnioskodawca Kolsam sp. z o.o.)
- 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów; pojazd specjalny typu Liebherr A 922 Rail (wnioskodawca LIEBHERR-POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu 6Dg/B1_GSMR (wnioskodawca Lotos Kolej sp. z o.o.)
- 10 zezwoleń dla 12 szt. pojazdów; lokomotywa typu E6ACTab v1 (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 6 zezwoleń dla 11 szt. pojazdów; lokomotywa typu E4DCU v1 (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 1 zezwolenie dla 15 szt. pojazdów; lokomotywa typu E4MSUa (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 5 zezwoleń dla 9 szt. pojazdów; lokomotywa typu 15D/A (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 7 zezwoleń dla 12 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu 31WEbb (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 1 zezwolenie dla 2 szt. pojazdu; zespół trakcyjny typu 36WEhb (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 1 zezwolenie dla 2 szt. pojazdu; zespół trakcyjny typu 36WEh z wariantem 36WEhd (wnioskodawca NEWAG S.A.)

- 2 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów; lokomotywa typu 6Dg/B1 (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu BR 232 + GSM-R (wnioskodawca: P.H.U. „KRIS-MAX” KRZYSZTOF JANAKOWSKI)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu BR 231 (wnioskodawca: P.H.U. „KRIS-MAX” KRZYSZTOF JANAKOWSKI)
- 27 zezwoleń dla 27 szt. pojazdów; lokomotywa typu 111Ed-20 w wersji 111Ed-30 (wnioskodawca Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)
- 8 zezwoleń dla 10 szt. pojazdów; lokomotywa typu 111Ed-20 w wersji 111Ed-40 (wnioskodawca Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)
- 4 zezwolenia dla 4 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu 48WEc (wnioskodawca Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)
- 1 zezwolenie dla 3 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu EN57 - NS/EZT/900/1829/09 (wnioskodawca PESA Mińsk Mazowiecki S.A.)
- 2 zezwolenia dla 22 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu EN57 - NS/EZT/900/1824/10 (wnioskodawca PESA Mińsk Mazowiecki S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; zespół trakcyjny typu EN57 (wnioskodawca PESA Mińsk Mazowiecki S.A.)
- 1 zezwolenie dla 14 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu EN57AL (wnioskodawca PESA Mińsk Mazowiecki S.A.)
- 1 zezwolenie dla 4 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu EN57AL - PT/03/2009 (wnioskodawca PESA Mińsk Mazowiecki S.A.)
- 4 zezwolenia dla 16 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu EN57AL - PT/03/2011 (wnioskodawca PESA Mińsk Mazowiecki S.A.)
- 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu EN57 - TT/01/2009 (wnioskodawca PESA Mińsk Mazowiecki S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu 6Dg/A_GSM-R (wnioskodawca PKP CARGO S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu M62Ko SERII ST44 (wnioskodawca PKP CARGO S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu 15D/A_GSM-R (wnioskodawca PKP CARGO S.A.)
- 1 zezwolenie dla 3 szt. pojazdów; pojazd specjalny typu MFS 40 (wnioskodawca PORR S.A.)
- 1 zezwolenie dla 3 szt. pojazdów; pojazd specjalny typu MFS 100 (wnioskodawca PORR S.A.)
- 3 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów; lokomotywa typu 207E (wnioskodawca Rail Polska sp. z o.o.)
- 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów; lokomotywa typu BR233 (wnioskodawca Rail-Cars sp. z o.o.)
- 9 zezwoleń dla 10 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu DM90 (wnioskodawca SKPL Cargo sp. z o.o.)
- 2 zezwolenia dla 5 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu EN57AKM-MM (wnioskodawca PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; zespół trakcyjny typu 31WEg (wnioskodawca PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 5 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu EN57/EN71 (wnioskodawca PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.)

	– 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; pojazd specjalny typu USP 2010 SWS (wnioskodawca: Plasser & Theurer, Export von Bahnbaumaschinen, Gesellschaft m.b.H.)
	– 1 zezwolenie dla 3 szt. pojazdów; pojazd specjalny typu USP 2000 C2 (wnioskodawca: Plasser & Theurer, Export von Bahnbaumaschinen, Gesellschaft m.b.H.)
	– 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; pojazd specjalny typu Unimat 09-4x4/4S Dynamic (wnioskodawca: Plasser & Theurer, Export von Bahnbaumaschinen, Gesellschaft m.b.H.)
	– 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; zespół trakcyjny typu 31WEa (wnioskodawca Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.)
	– 3 zezwolenia dla 4 szt. pojazdów; zespół trakcyjny typu 35WEa (wnioskodawca Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.)
	– 5 zezwoleń dla 5 szt. pojazdów; lokomotywa typu 6Do (wnioskodawca Tabor Dębica sp. z o.o.)
	– 4 zezwolenia dla 4 szt. pojazdów; lokomotywa typu 6Dh-1 (wnioskodawca Tabor Dębica sp. z o.o.)
	– 3 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów; lokomotywa typu 21D (wnioskodawca Tabor Dębica sp. z o.o.)
	– 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu 201Ea (wnioskodawca Tabor Rail sp. z o.o.)
	– 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; pojazd specjalny typu DH-350.11 (wnioskodawca ZPS sp. z o.o.)

6.3. Certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

W 2024 r. Prezes UTK wydał 30 certyfikatów zgodności dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. Liczba wydanych uprawnień w tym zakresie była niższa o 11 (-27%) w porównaniu do 2023 r.

Certyfikatów zgodności w zakresie funkcji utrzymania w 2024 r. Prezes UTK wydał 9, o 2 mniej niż w 2023 r. (-18%).

Tab. 14. Certyfikaty podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikaty w zakresie funkcji systemu utrzymania wydane w latach 2020–2024

lp.	rodzaj wydanego dokumentu lub uprawnienia	2020	2021	2022	2023	2024	razem
1.	certyfikat zgodności dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM)	11	16	89	41	30	187
2.	certyfikat zgodności w zakresie funkcji utrzymania	6	1	14	11	9	41
	razem	17	17	103	52	39	228

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 2024 r. nie były prowadzone postępowania dotyczące cofnięcia lub zawieszenia posiadanego certyfikatu.

6.4.Licencjonowanie maszynistów

W 2024 r. wydanych zostało:

- 1068 nowych licencji maszynisty;
- 43 decyzje przywracające licencje maszynisty;
- 25 wtórników licencji maszynisty;
- 15 decyzji umarzających postępowanie.

Przedłużono ważność 807 licencji maszynisty oraz dokonano 393 aktualizacji licencji maszynisty, a 8 wniosków pozostawiono bez rozpoznania.

Na mocy przepisów krajowych od stycznia 2024 r. orzeczenia lekarskie wprowadzane są do Systemu Obsługi Licencji Maszynistów online przez podmioty uprawnione do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty.

Jeśli maszynista otrzyma negatywne orzeczenie lekarskie, wszczynane jest postępowanie w sprawie zawieszenia licencji maszynisty.

W 2024 r. wydano 215 decyzji o zawieszeniu licencji maszynisty oraz 6 decyzji o cofnięciu licencji maszynisty. Cofnięcie licencji następuje w przypadku zaprzestania spełniania warunku niekaralności za przestępstwa umyślne przez maszynistę. Ponadto wydano 86 decyzji o umorzeniu postępowania.

Do rejestru ośrodków szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów wpisano w 2024 r. 7 nowych podmiotów:

- Anamax - Szkolenia, Doradztwo, Usługi sp. z o.o.;
- Jaxan CS sp. z o.o.;
- Kolmag Magdalena Romaszkievicz-Wabia;
- Lokotrain Polska sp. z o.o.;
- Olavion sp. z o.o.;
- Rail Acm Aleksander Pastwa;
- Trans Rapid sp. z o.o.

Zakres działalności 2 nowych ośrodków wpisanych do końca 2024 r. obejmuje wszystkie obszary: szkolenia w celu uzyskania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty, szkolenia i egzaminowanie maszynistów z innych krajów Unii Europejskiej oraz prowadzenie szkoleń i sprawdzianów wiedzy i umiejętności dla maszynistów. Z 5 pozostałych ośrodków 3 zadeklarowały chęć prowadzenia jedynie szkoleń i sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów.

W 2024 r. jeden ośrodek złożył wniosek o wykreślenie z rejestru: ANAMAX- Szkolenia, Doradztwo, Usługi Anna Pietrasik.

6.5. Inne rodzaje działalności NSA

W 2024 r. Prezes UTK wydał 69 decyzji przyznających dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego instalacji stałych.

- Podsystem „Infrastruktura” – 17 zezwoleń;
- Podsystem „Energia” – zakres „sieć trakcyjna” – 19 zezwoleń;
- Podsystem „Energia” – zakres „układ zasilania” – 10 zezwoleń;
- Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe” – zakres „detekcja” – 23 zezwolenia.

Łącznie decyzje te objęły ponad 2 000 km linii kolejowych, z czego:

- Podsystem „Infrastruktura” – 256 km;
- Podsystem „Energia” – zakres „sieć trakcyjna” – 359 km;
- Podsystem „Energia” – zakres „układ zasilania” – 504 km;
- Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe” – 897 km.

Stanowi to znaczny wzrost w porównaniu do 2023 r., w którym wydano 34 decyzje obejmujące około 1 043 km linii kolejowych.

Liczba decyzji znacznie wzrosła względem 2023 r., ponieważ znaczna część inwestycji, dla których procedowane były postępowania o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, była finansowana ze środków unijnych za lata 2014–2020. Oznaczało to, że brak uzyskania zezwolenia dla tych inwestycji w 2024 r. wiązał się z utratą środków unijnych uzyskanych w ramach finansowania. W związku z tym w drugiej połowie 2023 r. (tj. od lipca do grudnia) złożono 41 wniosków, które w 2024 r. zakończyły się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego instalacji stałych.

W 2024 r. Prezes UTK wydał 37 świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli/urządzenia, z czego:

- a) 17 ważnych na czas nieokreślony (w tym 13 dla budowli i 4 dla urządzeń);
- b) 20 ważnych na czas prowadzenia prób eksploatacyjnych (w tym 8 dla budowli oraz 12 dla urządzeń).

Prezes UTK wydał w 2024 r. również 6 świadectw dla pojazdów kolejowych, wszystkie na czas nieokreślony. W przypadku pojazdów kolejowych świadectwa wydawane są dla pojazdów historycznych lub eksploatowanych na infrastrukturze nieobjętej dyrektywą 2016/797, np. do użytku lokalnego czy też na liniach wąskotorowych.

6.6. Koordynacja i współpraca z innymi NSA

6.6.1. Prace w grupach eksperckich w ramach sieci NSA

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 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

Współpraca międzynarodowa jest istotnym elementem 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.

Prawodawstwo europejskie zobowiązuje NSA do podjęcia współpracy w celu wzajemnego skoordynowania działań nadzorczych wobec przedsiębiorstw kolejowych, które prowadzą działalność na terenie danych państw członkowskich i wynika z zapisów dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei. Celem jest zapewnienie wymiany wszystkich kluczowych informacji dotyczących przedsiębiorstw kolejowych, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk i ich osiągnięć w dziedzinie bezpieczeństwa. Współpraca ta powinna także zapewniać odpowiedni zakres nadzoru i wyeliminować nakładanie się działań nadzorczych realizowanych przez poszczególne NSA. Ramy skoordynowanego i wspólnego nadzoru określone zostały w załączniku II do rozporządzenia 2018/761.

Prezes UTK posiada zawarte w tym zakresie porozumienia z krajowymi organami bezpieczeństwa Litwy, Czech. W 2024 r. Prezes UTK prowadził także działania zmierzające do podpisania porozumienia z NSA Niemiec.

W ramach porozumienia NSA wymieniają informacje związane z poważnymi niezgodnościami, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo, oraz znaczącymi zmianami wprowadzonymi w systemach zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych.

Prezes UTK, wypełniając obowiązek wymiany informacji, opracował raporty roczne w zakresie wspólnego nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi, którzy realizują przewozy w Polsce, Czechach, Niemczech, Słowacji oraz na Litwie na podstawie części B certyfikatu bezpieczeństwa lub jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa (SSC). Dokument zawiera informacje na temat istniejących strategii i planów nadzoru, kryteriów podejmowania decyzji w zakresie nadzoru, wyników działań nadzorczych oraz innych informacji w obszarze bezpieczeństwa, w tym o projektach i inicjatywach, które podejmowane są przez Prezesa UTK, aby poprawić bezpieczeństwo sektora kolejowego.

W raportach skierowanych do NSA przedstawiono:

- strategię i plan nadzoru NSA PL, w tym priorytety nadzoru i cele strategiczne na 2024 r.;
- kluczowe inicjatywy realizowane przez Prezesa UTK w latach 2023 i 2024;
- wyniki nadzoru nad certyfikowanymi przewoźnikami kolejowymi, posiadającymi certyfikat cz. B lub jednolity certyfikat bezpieczeństwa (SSC) na terenie Polski i Czech/Litwy/Niemiec.

Raporty zostały przekazane do NSA Czech, Litwy i Niemiec 30 sierpnia 2024 roku. W związku z brakiem ważnych certyfikatów bezpieczeństwa uprawniających do prowadzenia działalności na terenie Węgier, w tym roku odstąpiono od kierowania raportu do NSA Węgier.

W 2024 r. Inspektorzy UTK oraz Eisenbahn-Bundesamt (EBA) przeprowadzili wspólne kontrole pociągów na stacji granicznej Frankfurt (Oder) Oderbrücke. Zespół złożony z inspektorów EBA i UTK skontrolował 3 skład pociągów towarowych. W każdym ze składów znajdowały się także wagony z towarami niebezpiecznymi. Inspektorzy wspólne dokonali oględzin wagonów oraz kontroli dokumentacji. Wymieniali się informacjami o sposobie prowadzenia kontroli oraz działaniach podejmowanych, gdy stwierdzą nieprawidłowości. Inspektorzy EBA zaprezentowali także program, który wykorzystują przy dokumentowaniu kontroli, w szczególności zauważonych usterek. Połączone działania polskich i niemieckich inspektorów odbyły się w listopadzie.

Aby rozwijać współpracę oraz zapewnić wymianę informacji pomiędzy NSA państw członkowskich, Prezes UTK w 2024 r. wystąpił do NSA Litwy, Czech, Słowacji, Niemiec, Holandii i Austrii w sprawie trwających prac nad opracowaniem Strategii i Planu Nadzoru Prezesa UTK na 2025 r. Poprosił o przekazanie informacji w sprawach, które Prezes UTK powinien rozważyć w planowaniu działań nadzorczych i ustalaniu priorytetów nadzorczych na rok 2025 w stosunku do polskich przewoźników kolejowych, którzy świadczą usługi transportu kolejowego na terenie innych państw członkowskich. Prezes UTK zwrócił się o regularne informowanie o nieprawidłowościach ujawnionych podczas kontroli u polskich przewoźników kolejowych.

W odpowiedzi na to wystąpienie zostały przekazane informacje od NSA Słowacji i Niemiec. NSA Słowacji wskazał, że nie zarejestrowano żadnych ryzyk związanych z działalnością polskich przewoźników kolejowych. Przedstawiciel tego organu wyraził jednak chęć przyszłej współpracy w zakresie nadzoru nad podmiotami kolejowymi prowadzącymi działalność kolejową na terenie Polski i Słowacji.

NSA Niemiec poinformował, że nie zgłasza żadnych ogólnych problemów dotyczących funkcjonowania polskich przewoźników kolejowych na terenie Niemiec. Przekazał jednak wykaz usterek w pojazdach polskich przewoźników, stwierdzonych w trakcie kontroli na stacji granicznej Frankfurt (Oder) Oderbrücke.

6.7. Wymiana informacji NSA z przedsiębiorstwami

Zespół zadaniowy ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce działa przy Prezesie UTK od 2014 r. Jego główne zadania to:

- monitorowanie poziomu bezpieczeństwa kolejowego;
- identyfikacja niepokojących zjawisk i trendów;

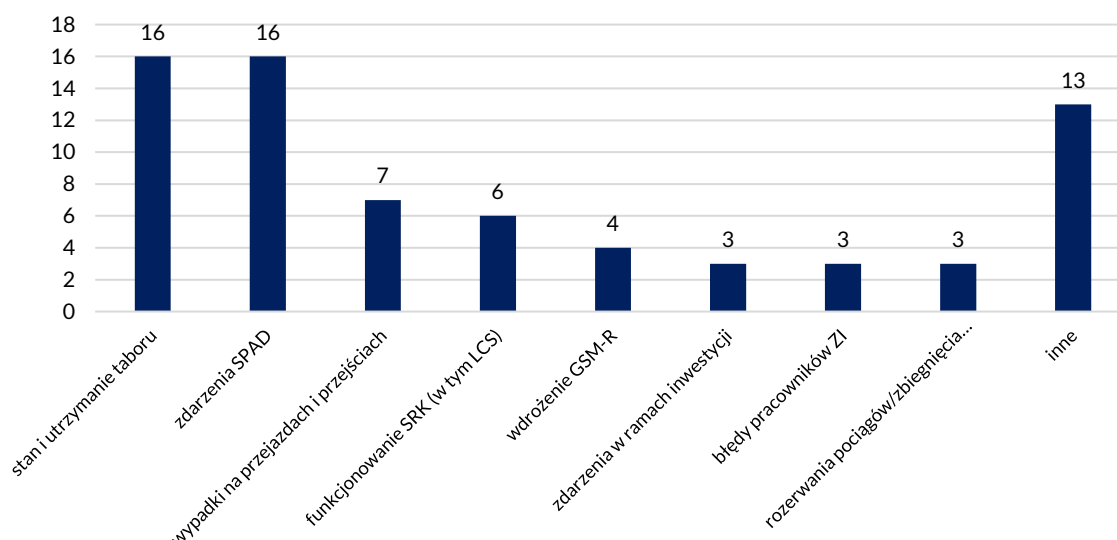
- wskazywanie działań zapobiegawczych oraz dystrybucja informacji w tym zakresie wśród podmiotów sektora kolejowego.

Wnioski z dyskusji i wymiany doświadczeń w ramach Zespołu wykorzystywane są w bieżącej działalności Prezesa UTK. Często są też podstawą do podejmowania przez przedsiębiorstwa kolejowe działań, które mają poprawić bezpieczeństwo systemu kolejowego.

Formuła pracy Zespołu zakłada wiodącą rolę i odpowiedzialność podmiotów działających na rynku – najpierw w procesie przygotowania propozycji odpowiednich działań, a następnie ich wdrażania.

Od początku działania Zespołu odbyło się 71 posiedzeń. Najczęściej poruszaną tematyką (16 spotkań, 22,2% ogólnej liczby) był stan techniczny pojazdów kolejowych, w tym nieprawidłowości w procesie ich utrzymania oraz zdarzenia SPAD. Kolejnym często omawianym zagadnieniem – 7 posiedzeń (9,7%) – było bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.

Rys. 29. Tematyka spotkań Zespołu ds. monitorowania bezpieczeństwa w latach 2014–2024



W 2024 r. odbyło się 5 posiedzeń Zespołu ds. monitorowania i bezpieczeństwa, które dotyczyły zagadnień:

- zapewnienie bezpieczeństwa funkcjonalnego przy zarządzaniu zmianami, w tym zmianami w oprogramowaniu pojazdów kolejowych;
- zdarzenia związane z pożarami w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym;
- zdarzenia związane z niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomieniem pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (w 2024 r. odbyły się 2 spotkania w tym temacie);
- zdarzenia związane ze zbiegnięciami pojazdów kolejowych.

Sprawdzonymi narzędziami, dzięki którym informacja skutecznie dociera do interesariuszy, są także: 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”. Z pracownikami UTK można się spotkać także w trakcie targów branżowych czy konferencji.

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

W 2024 r. odbyło się 75 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 następujących 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 2024 r. na stronie internetowej UTK opublikowane zostały:

- Magazyn Kultury Bezpieczeństwa;
- I półrocze 2024 r. w kolejowych przewozach towarów w Polsce na tle Europy;
- Analiza wzrostu liczby pasażerów kolejowych. Porównanie trzech kwartałów 2024 r. do 2023 r.;
- Report on rail transport market operations 2023;
- Jak efektywnie wspierać kolejowy transport towarów w Europie?;
- Jakość usług w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych – badanie opinii pasażerów;
- Badanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych w 2023 r.;
- Wakacje 2024 – Rekordowy sezon w kolejowych przewozach pasażerskich;
- Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego 2023 r.;
- Sprawozdanie z bezpieczeństwa transportu kolejowego 2023 r.;
- Monografia „Lokomotywa EP03 – historia”;

- Przewodnik „Poznaj polskie koleje wąskotorowe”;
- Poradnik dla organów administracji publicznej występujących do Prezesa UTK z wnioskiem o uzgodnienie dokumentów planistycznych;
- Podsumowanie roku 2023 w przewozach pasażerskich i towarowych;
- Angielska wersja Sprawozdania z funkcjonowania rynku 2022;
- Punktualność 2023.

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

Ważnym obszarem wymiany wiedzy i doświadczeń są także konferencje branżowe i naukowe.

25 marca odbyła się IV 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 prawo administracyjne, gospodarcze, cywilne oraz kwestie regulacyjne i legislacyjne.

13 maja odbyła się konferencja „ETCS Limited Supervision – bezpieczeństwo, interoperacyjność i cyfryzacja”. Spotkanie było ważnym elementem dyskusji o bezpieczeństwie na polskich torach. W czasie konferencji wiceminister infrastruktury potwierdził deklarację, że Polska chce zaimplementować ETCS L1 LS.

22 maja UTK zorganizował VII Ogólnopolską Konferencję Naukowo-Techniczną Transport Kolejowy 2024 Przeszłość – Teraźniejszość – Przyszłość. Spotkanie zgromadziło ponad 100 uczestników, którzy wysłuchali 19 prezentacji z różnych obszarów kolei. Wygłosili je uczniowie, studenci i doktoranci związani z wieloma szkołami i uczelniami.

3–5 września w Karpaczu pod hasłem „Czas nowych liderów – razem kształtując przyszłość” odbyła się XXXIII edycja Forum Ekonomicznego, którego partnerem został UTK. Podczas Forum odbyło się VI Forum Kultury Bezpieczeństwa i debata „Kultura bezpieczeństwa w transporcie. Korzyści i koszty”, którą przygotował UTK. Głównym celem Forum jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego przez promowanie dobrych praktyk. Jest ona ukierunkowana na znalezienie rozwiązań problemów, z którymi aktualnie mierzy się rynek kolejowy.

We wrześniu odbyły się Międzynarodowe Targi Kolejowe InnoTrans. Targi trwały 4 dni, wzięli w nich udział przedstawiciele UTK, którzy uczestniczyli w spotkaniach z przedstawicielami branży kolejowej. Targi Innotrans to platforma wymiany doświadczeń, poznawania nowych technologii i rozwiązań technicznych oraz możliwości rozbudowy bazy potencjalnych trenerów w Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego.

23 października 2024 r. w Centrum Unijnych Projektów Transportowych odbył się briefing prasowy z udziałem dziennikarzy. Tematem spotkania było podpisanie umowy o dofinansowanie z funduszy europejskich dla 3. edycji projektu Kampania Kolejowe ABC.

28 października UTK zorganizował Konferencję Kultury Bezpieczeństwa. W czasie 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 8.1](#).

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

Zgodnie z rozporządzeniem 2018/761 nadzór powinien być ukierunkowany przede wszystkim na te działania, co do których krajowe organy ds. bezpieczeństwa są zdania, że stwarzają one najpoważniejsze ryzyko lub związane z nimi ryzyko jest w najmniejszym stopniu pod kontrolą. W tym celu krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien opracować i wdrożyć oparte na ryzyku strategię oraz plan (plany) nadzoru, określające metody ukierunkowania jego działań w zakresie nadzoru i wyznaczania priorytetów w zakresie nadzoru. W tym celu krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

- a) gromadzi i analizuje dane i informacje z różnych źródeł jako założenia strategii i planu lub planów nadzoru. Źródła mogą obejmować:
 - informacje zgromadzone w trakcie oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem;
 - wyniki wcześniejszych działań w zakresie nadzoru;
 - informacje pochodzące z autoryzacji podsystemów lub pojazdów;
 - raporty z wypadków opracowane przez krajowe organy dochodzeniowe i wydane przez nie w ich następstwie zalecenia;
 - inne sprawozdania lub dane dotyczące wypadków lub incydentów;
 - roczne sprawozdania dotyczące bezpieczeństwa składane przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa;
 - roczne sprawozdania dotyczące utrzymania składane przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie;
 - skargi obywateli;
 - inne odpowiednie źródła;
- b) określa w strategii nadzoru obszary ryzyka, w tym w stosownych przypadkach ryzyka będącego wynikiem integracji czynników ludzkich i organizacyjnych oraz zarządzania tymi czynnikami;
- c) opracowuje plan lub plany nadzoru, w których przedstawia sposób realizacji strategii nadzoru w okresie ważności jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;
- d) w oparciu o określone obszary docelowe opracowuje wstępne oszacowanie zasobów koniecznych do realizacji planu lub planów nadzoru;
- e) przydziela zasoby w celu realizacji planu lub planów nadzoru;
- f) uwzględnia w strategii i planie (planach) nadzoru wszelkie kwestie dotyczące działalności transgranicznej lub infrastruktury transgranicznej, poprzez koordynację z innym krajowym organem (innymi krajowymi organami) ds. bezpieczeństwa.

Zgodnie z przyjętymi założeniami oraz aby właściwie ukierunkować nadzór Prezesa UTK nad sektorem kolejowym, każdego roku opracowywany jest strategiczny dokument. Dokument ten określa obszary wymagające szczegółowej analizy oraz kluczowe priorytety działań kontrolnych. Jest on zgodny z wytycznymi ERA, a jego treść uwzględnia zalecenia z Przewodnika dotyczącego nadzoru, który zawiera wzorcowy model strategii nadzoru.

Opracowanie to uwzględnia również specyfikę polskiego transportu kolejowego oraz obowiązki wynikające z przepisów krajowych i międzynarodowych.

Skuteczne planowanie nadzoru wymaga wiedzy o ryzykach związanych z systemem kolejowym oraz ich analizy. Kluczowe znaczenie mają dane pozyskiwane z różnych źródeł, takich jak:

- statystyki wypadków i incydentów;
- wyniki działań kontrolnych;
- modele ryzyka;
- skargi;
- dane z postępowań administracyjnych;
- ocena funkcjonowania rynku kolejowego.

Informacje te umożliwiają formułowanie wniosków dotyczących poziomu ryzyka i lepsze ukierunkowanie działań nadzorczych. Ważnym elementem jest również uwzględnienie sygnałów i sugestii z rynku kolejowego oraz danych spoza sektora, dotyczących m.in. metod zarządzania ryzykiem.

W związku z tym Prezes UTK zwrócił się do uczestników rynku kolejowego oraz instytucji związanych z transportem kolejowym o wskazanie priorytetów nadzoru na rok 2024. W ten sposób uzyskano materiał do dalszej analizy i wykorzystania przy tworzeniu planu i strategii nadzoru, który pozwolił spojrzeć na kwestię bezpieczeństwa i funkcjonowania systemu kolejowego w sposób wielowymiarowy. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury uzupełnili również ankietę w zakresie Modelu Dojrzałości Zarządzania. Narzędzie to umożliwia dokonanie samooceny przedsiębiorstwa w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem. Dodatkowo, w ramach współpracy z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, Prezes UTK skierował do NSA Niemiec, Czech, Słowacji, Litwy oraz Węgier pisma w sprawie przekazania informacji w zakresie działalności polskich przewoźników kolejowych, które mogą być istotne z punktu widzenia oceny ryzyka, a także innych informacji wartościowych dla opracowania Strategii i Planu Nadzoru na 2024 r.

Biorąc pod uwagę te założenia i wymagania, opracowana została Strategia i Plan Nadzoru Prezesa UTK na 2024 r. Dokument ten w sposób kompleksowy dokonuje oceny poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego w Polsce, poprzez przyjęcie odpowiednich metod oceny i wyceny ryzyka w tym sektorze. Na podstawie osiągniętych wyników i opracowanych wniosków podejmowane są decyzje w zakresie nadzoru nad rynkiem kolejowym w taki sposób, aby koncentrować podejmowane działania na obszarach newralgicznych, w ramach których istnieje większe prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia, i w sposób sprawny i efektywny na takie niebezpieczeństwo reagować. Strategia i Plan Nadzoru stanowi kluczowy dokument, na podstawie którego podejmowane są czynności kontrolne przez Prezesa UTK. Realizacja tych działań podlega bieżącej weryfikacji, a także analizie przygotowywanej co kwartał. Pozwala to na podejmowanie właściwych działań oraz wprowadzenie zmian w odniesieniu do ewentualnych problemów, jakie mogą się pojawić w kontekście realizacji planu nadzoru.

Dokonując wyboru priorytetów nadzoru Prezesa UTK na 2024 r. uwzględniono takie kryteria jak:

- 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 dały podstawę do wskazania następujących priorytetów nadzoru Prezesa UTK:

- systemy zarządzania bezpieczeństwem;
- systemy zarządzania utrzymaniem;
- pojazdy kolejowe;
- infrastruktura kolejowa;
- bocznice kolejowe;
- przejazdy kolejowo-drogowe;
- kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
- jakość świadczonych usług w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych;
- przygotowanie i realizacja procesu przewozowego, w tym odporność systemu na zakłócenia.

Wyznaczono również dodatkowe zagadnienia priorytetowe, tj.:

- 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;
- współpraca między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa (NSA).

Techniki nadzoru stosowane przez Prezesa UTK w 2024 r. to:

- audyt;
- kontrola;
- oględziny w toku postępowania administracyjnego;
- czynności sprawdzające „na gruncie”;
- czynności w formie pisemnej.

Inspekcje podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie prowadzone są w trybie audytu według zasad określonych w opracowanej procedurze. Proces audytu opracowany został w oparciu o wytyczne dotyczące audytowania systemów zarządzania zawarte w normie PN-EN ISO/IEC 17021-1 Ocena zgodności dla jednostek prowadzących audyty i certyfikację systemów zarządzania.

Zespół oceniający przeprowadza audyt na podstawie wskazanych w Planie audytu kryteriów rozporządzenia 2019/779. Sprawdza zawartość przedłożonej przez audytowanego dokumentacji MMS, w szczególności zmian wprowadzonych w tej dokumentacji od czasu audytu certyfikującego oraz zgodność postępowania audytowanego z tą dokumentacją, zapisy z funkcjonowania systemu. Prowadzone są wywiady i wysłuchania pracowników związanych z procesem utrzymania taboru kolejowego oraz, jeżeli istnieje, przeprowadzana jest wizytacja warsztatu. W trakcie audytu pobierane są reprezentatywne próbki dokumentów (kopie

dokumentów przedkładanych przez audytowanego) oraz zdjęcia, które stanowią dowody z audytu. Stwierdzone podczas prowadzonego audytu rozbieżności stanu faktycznego, w tym dokumentacji MMS audytowanego z wymaganiami określonymi w kryteriach audytu, audytorzy odnotowują w postaci niezgodności. Członkowie zespołu oceniającego mogą formułować również spostrzeżenia. Stwierdzone niezgodności klasyfikowane są jako krytyczne i niekrytyczne.

Po weryfikacji dokumentacji, pobraniu dowodów, zakończeniu wywiadów oraz wizytacji warsztatu, zespół oceniający sporządza Raport z audytu. Raport z audytu i karty niezgodności, w tym sposób realizacji dalszych działań poaudytowych, omawiane są na spotkaniu zamykającym.

Kontrola z reguły jest poprzedzona zawiadomieniem o zamiarze jej przeprowadzenia, z uwzględnieniem wyjątków wskazanych w Prawie przedsiębiorców. Kontrola kończy się sporządzeniem protokołu kontroli, który zawiera opis stanu faktycznego, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. Strona może złożyć pisemnie umotywowane zastrzeżenia do ustaleń zawartych w protokole.

W terminie 14 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli Prezes UTK przekazuje kierownikowi jednostki kontrolowanej lub osobie przez niego upoważnionej wystąpienie pokontrolne w postaci papierowej albo elektronicznej. Wystąpienie pokontrolne zawiera ocenę kontrolowanej działalności. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w wystąpieniu pokontrolnym wskazuje się przepisy, które zostały naruszone oraz termin usunięcia nieprawidłowości.

Po zakończeniu każdej kontroli w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, inspektor prowadzący działania nadzorcze jest zobowiązany do wypełnienia Modelu dojrzałości zarządzania. Agencja Kolejowa UE opracowała go, aby ułatwić krajowym organom ds. bezpieczeństwa ocenę w ramach sprawowanego przez nie nadzoru oraz określić aktualny stan systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych. Ocenie podlega 6 kategorii:

- przywództwo;
- planowanie;
- działalność operacyjna;
- wsparcie;
- ocena wyników;
- doskonalenie.

Obszary te oceniane są w skali od 1 do 5, gdzie 1 stanowi poziom podstawowy, natomiast 5 – doskonałość.

Oględziny to czynność procesowa, której dokonuje organ (Prezes UTK/upoważniony pracownik organu), aby ustalić stan faktyczny o istotnym znaczeniu dla konkretnej sprawy administracyjnej. Dowód z oględzin polega na zbadaniu określonego przedmiotu sprawy, aby ocenić jego właściwości lub stan (np. stan techniczny infrastruktury kolejowej, pojazdów kolejowych). Jeżeli dokonanie tych obserwacji wiąże się z uzyskaniem wiadomości specjalnych, oględzin można dokonać w obecności biegłego.

Stosownie do art. 79 § 1 i 2 k.p.a. strony postępowania administracyjnego powinny być zawiadamiane o miejscu i czasie przeprowadzania dowodów z oględzin przynajmniej na 7 dni

przed terminem. Strona może także brać udział w przeprowadzaniu dowodów, zadawać pytania świadkom, biegłym, stronom, a także składać wyjaśnienia. Jeżeli przedmiot oględzin znajduje się u osób trzecich, osoby te są obowiązane na wezwanie organu do okazania przedmiotu oględzin. Z oględzin sporządzany jest protokół.

Przebieg czynności sprawdzających „na gruncie” nie jest procesem sformalizowanym. Czynności sprawdzające mają ustalić stan faktyczny w zakresie niezbędnym do stwierdzenia zgodności lub niezgodności ze stanem wymaganym. Z czynności sprawdzających „na gruncie” sporządza się notatkę, w której zawarte są ustalenia. W przypadku stwierdzenia niezgodności, należy wystąpić do podmiotu odpowiedzialnego za uchybienia z pismem interwencyjnym. Następnym etapem czynności sprawdzających, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości o istotnym charakterze, jest kontrola.

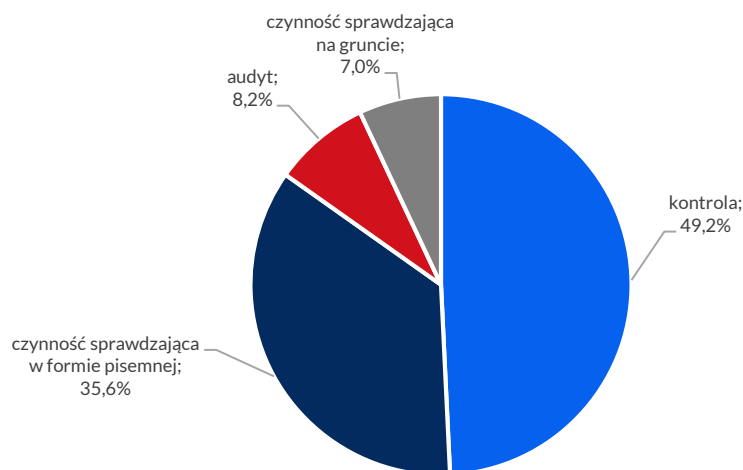
Czynności w formie pisemnej – to pisemne wystąpienia w związku ze sprawowanym nadzorem Prezesa UTK dotyczącym między innymi zgłoszeń z zakresu bezpieczeństwa, monitorowania bezpieczeństwa, potrzeby weryfikacji działań wykonywanych przez komisje kolejowe w związku ze zdarzeniem. Przedmiotem wystąpienia jest uzyskanie informacji, dokumentów, wyjaśnień. Podobnie jak w przypadku czynności sprawdzających „na gruncie”, czynności te mogą mieć także na celu ustalenie stanu faktycznego w zakresie niezbędnym do stwierdzenia zgodności lub niezgodności ze stanem wymaganym. Z czynności w formie pisemnej sporządza się notatkę, w której zawarte są ustalenia. W przypadku stwierdzenia niezgodności Prezes UTK występuje do podmiotu odpowiedzialnego za uchybienia z pismem interwencyjnym.

7.2. Wyniki procesu nadzoru

W 2024 r. zrealizowano blisko 1 650 działań nadzorczych. Dominowały kontrole, które stanowiły niemal połowę wszystkich działań (49,2%). Drugim najczęściej stosowanym rodzajem działań były czynności sprawdzające w formie pisemnej (35,6%). Mniejszy udział stanowiły audyty (8,2%) oraz czynności sprawdzające na gruncie (7%).

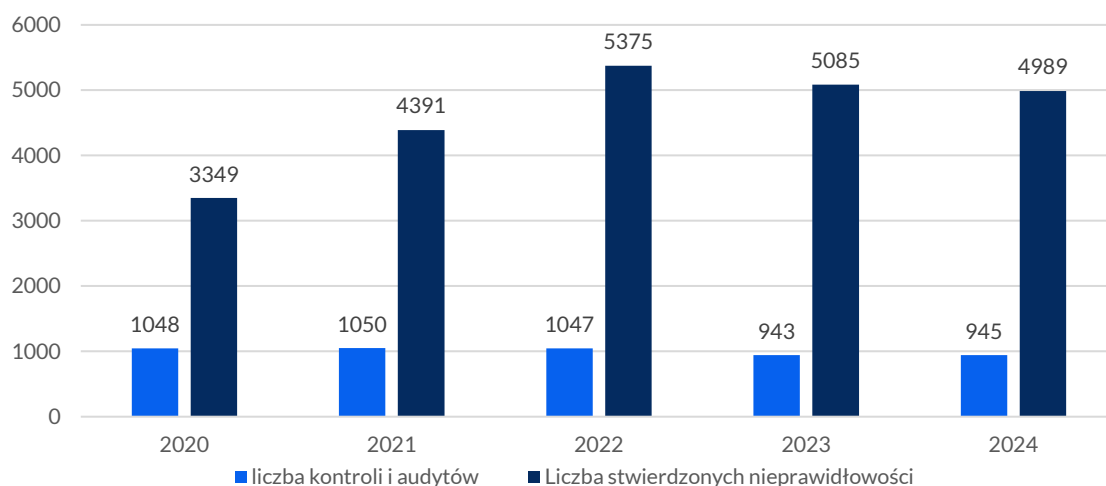
W porównaniu do 2023 r. widać wzrost udziału kontroli (z 41,3% do 49,2%) oraz audytów (z 7,1% do 8,2%). Spadła liczba działań pisemnych (z 41,4% do 35,6%) i działań prowadzonych w terenie (z 10,2% do 7%).

Rys. 30. Rodzaje działań nadzorczych realizowanych w 2024 r.



Kontrole przeprowadzane przez Prezesa UTK są istotnym elementem systemu nadzoru. W trakcie ich realizacji identyfikuje się ponad 90% wszelkich nieprawidłowości w funkcjonowaniu podmiotów kolejowych. To pokazuje znaczenie tych działań w utrzymaniu wysokich standardów bezpieczeństwa oraz zgodności z obowiązującymi przepisami. Jednak kontrola to nie tylko narzędzie wykrywania uchybień. To również edukacja i wsparcie przedsiębiorstw kolejowych w dostosowywaniu swoich procedur do wymogów prawnych. Takie podejście eliminuje błędy oraz aktywnie wspiera sektor kolejowy w procesie podnoszenia jakości świadczonych usług i wprowadzania innowacji. W dalszej perspektywie takie działania przyczyniają się do bardziej zorganizowanego, bezpiecznego i efektywnego funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce, a także wzmacniają jego pozycję na rynku europejskim.

Rys. 31. Liczba i wyniki kontroli oraz audytów realizowanych przez Prezesa UTK w latach 2020–2024²⁶



W latach 2020–2022 liczba kontroli i audytów realizowanych przez Prezesa UTK była stabilna – oscylowała wokół 1040–1050 działań rocznie. W 2023 r. zauważalny był spadek do poziomu 943 kontroli. Zmiana ta jest efektem nowej strategii nadzoru nad sektorem kolejowym, opartej na podejściu zorientowanym na ryzyko. Dzięki temu, zamiast koncentrować się na liczbie przeprowadzanych kontroli, kładzie się nacisk na ich jakość i precyzyjne dopasowanie do najistotniejszych obszarów. Dlatego w 2023 r. liczba przeprowadzonych działań spadła, ale w zamian kontrole skupiły się na tych elementach, które stanowiły większe zagrożenie dla bezpieczeństwa i efektywności transportu kolejowego.

W 2024 r. liczba przeprowadzonych kontroli i audytów utrzymała się na poziomie zbliżonym do roku poprzedniego.

²⁶ Dane za 2024 r., odnoszące się do liczby stwierdzonych nieprawidłowości, mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone.

Tworząc ocenę bezpieczeństwa rynku kolejowego, należy uwzględnić różnorodność działań kontrolnych oraz ich zakres, aby uniknąć jednostronnej interpretacji danych. Istotne jest, by wziąć pod uwagę specyfikę każdego z obszarów działalności w sektorze kolejowym oraz zmian w metodyce nadzoru, co może wpływać na liczbę stwierdzonych nieprawidłowości. Ważny jest kontekst, w którym występują nieprawidłowości. Należy rozważyć 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 wymagających szczególnej uwagi oraz podejmowania działań zapobiegawczych, by zminimalizować ryzyka w sektorze kolejowym. W tym celu opracowany został model wskaźnika nieprawidłowości, który wyliczany jest według wzoru:

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

gdzie:

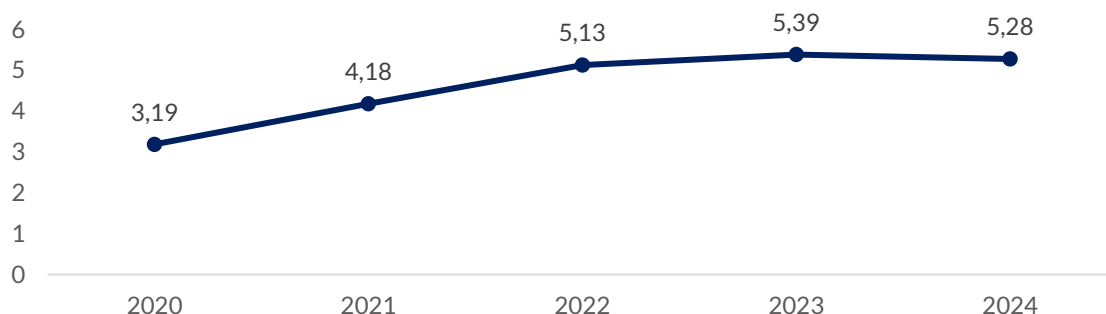
W_n – wskaźnik nieprawidłowości;

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

L_D – liczba działań nadzorczych w badanym okresie.

Wskaźnik ten opiera się na podstawowych danych dotyczących przeprowadzonych działań nadzorczych i pozwala na określenie średniej liczby nieprawidłowości wykrywanych podczas pojedynczej kontroli. Analiza tego wskaźnika może być istotna dla identyfikacji ewentualnych trendów oraz podejmowania odpowiednich działań naprawczych, aby wzrosła efektywność działań nadzorczych.

Rys. 32. Wskaźnik nieprawidłowości dla kontroli i audytów przeprowadzonych w latach 2020–2024²⁷



Rosnący wskaźnik nieprawidłowości sugeruje większą liczbę naruszeń wykazywanych przez Prezesa UTK podczas prowadzonych działań nadzorczych. W roku 2021 wartość wskaźnika wynosiła 4,18, podczas gdy w 2022 r. wzrosła do 5,13 (wzrost o 22,72%) i następnie w 2023 r. do 5,39 (wzrost o 4,4%). W 2024 r. wartość wskaźnika wynosiła 5,28. Może to sugerować, że wprowadzone środki naprawcze oraz rekomendacje pokontrolne zaczynają przynosić efekty. Działania, które koncentrują się na usuwaniu naruszeń i wdrażaniu działań naprawczych w obszarach krytycznych, przyczyniają się do eliminowania słabych punktów systemu. Dane za

²⁷ Dane za 2024 r. mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone.

2024 r. mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania kontrolne za ten okres zostały zakończone.

Wskaźniki nieprawidłowości pozwalają na obserwację tendencji w poszczególnych obszarach związanych z funkcjonowaniem sektora kolejowego, co umożliwia koncentrację działań nadzorczych na najbardziej krytycznych aspektach. Analiza tych danych pozwala również wdrażać skuteczne strategie poprawy zgodności z prawem 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 2024 r. można zauważyć, że najwyższe wskaźniki nieprawidłowości występowały w zakresach:

- bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych (12,66);
- system zarządzania bezpieczeństwem (9,9);
- stan techniczny i utrzymanie infrastruktury kolejowej (6,29);
- system zarządzania utrzymaniem (4,45);
- kompetencje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (4,31).

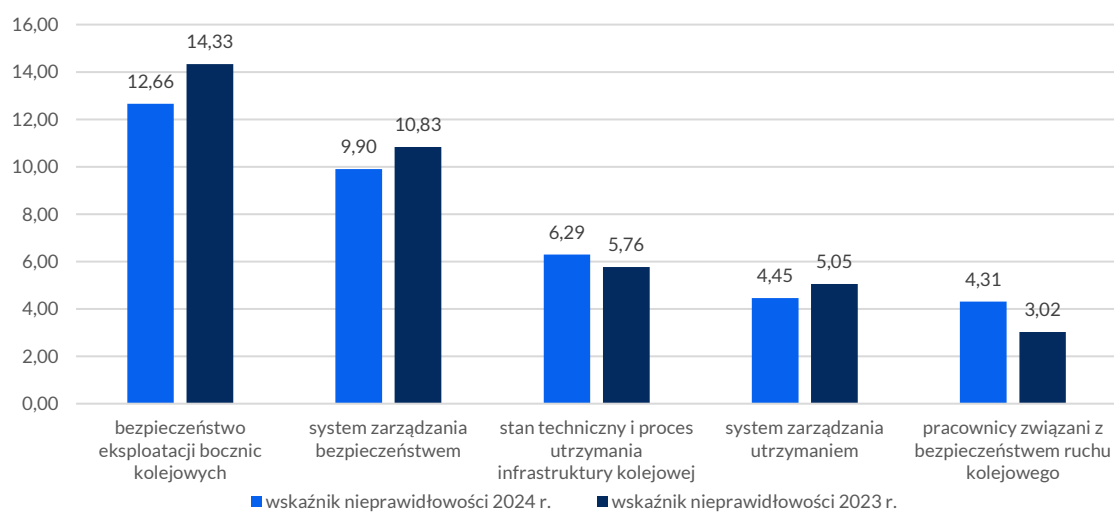
Tab. 15. Wybrane obszary, w których podczas kontroli i audytów stwierdzono nieprawidłowości w 2024 r. oraz porównanie wskaźnika nieprawidłowości w latach 2023–2024²⁸

lp.	ogólny zakres działania	liczba kontroli i audytów 2024 r.	liczba stwierdzonych nieprawidłowości 2024 r.	wskaźnik nieprawidłowości 2024 r.	wskaźnik nieprawidłowości 2023 r.	zmiana wskaźnika 2024/2023
1.	bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych	80	1013	12,66	14,33	-1,67
2.	system zarządzania bezpieczeństwem	82	812	9,9	10,83	-0,93
3.	system zarządzania utrzymaniem	135	601	4,45	5,05	-0,6
4.	stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej	188	1183	6,29	5,76	0,53
5.	przygotowanie i realizacja procesu przewozowego	179	625	3,49	3,35	0,14
6.	prowadzenie ruchu kolejowego	38	123	3,24	4,69	-1,45
7.	szkolenie, egzaminowanie i nadawanie uprawnień pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	28	81	2,89	2,69	0,2
8.	rynek wyrobów stosowanych w kolejnictwie	39	89	2,28	2,21	0,07
9.	pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	54	233	4,31	3,02	1,29

²⁸ Dane za 2024 r. mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone.

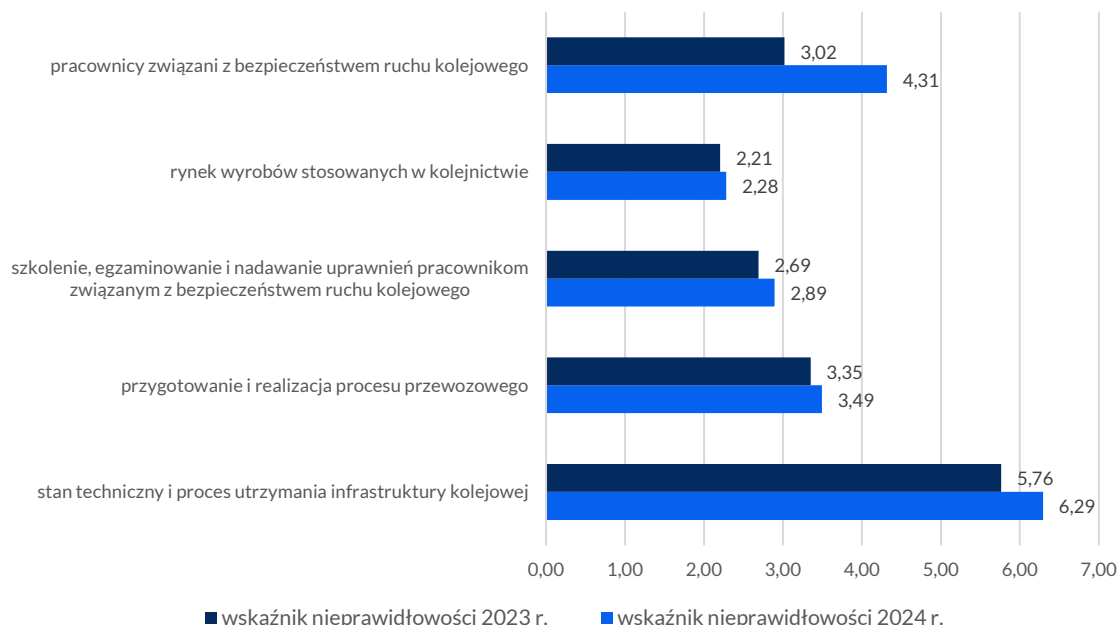
10.	spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających	52	110	2,12	3,59	-1,47
11.	przewóz koleją towarów niebezpiecznych	34	32	0,94	1,11	-0,17

Rys. 33. Zakresy tematyczne z najwyższym wskaźnikiem nieprawidłowości w 2024 r. w porównaniu do 2023 r. (z udziałem w 2024 r. powyżej 4)²⁹



²⁹ Dane za 2024 r. mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone.

Rys. 34. Obszary, w których odnotowano wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2024 r.³⁰

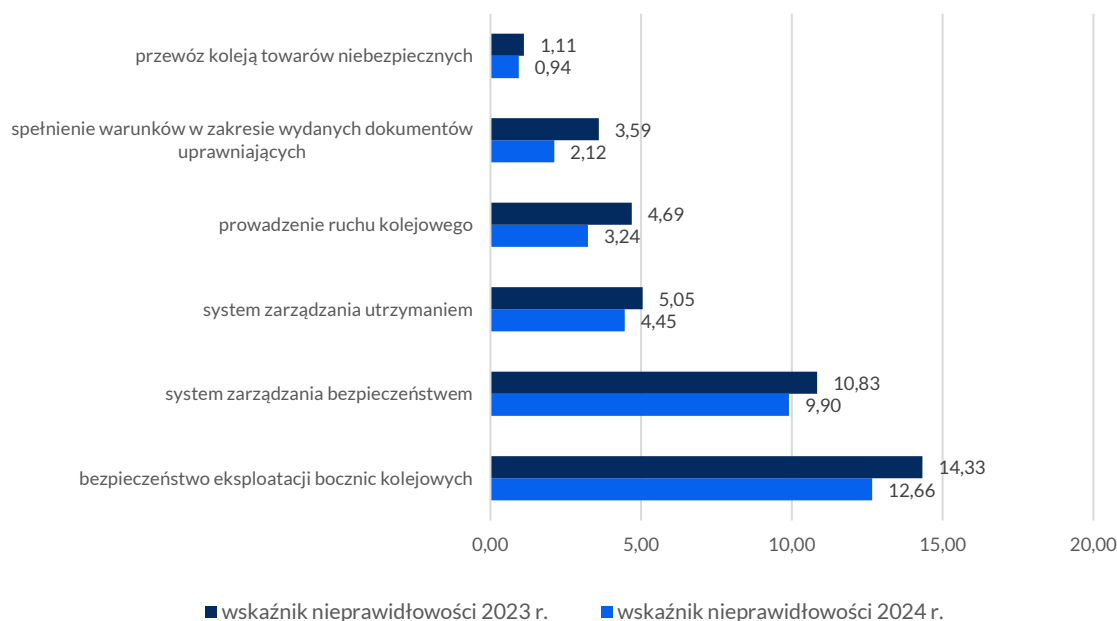


Największy wzrost wskaźnika odnotowano w zakresie działań związanych z personelem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo ruchu – wzrost o 1,29. Wzrosty dotyczyły również stanu infrastruktury, szkoleń oraz realizacji procesu przewozowego, choć w mniejszej skali.

Równocześnie w kilku kluczowych obszarach wskaźniki spadły, co można interpretować jako efekt działań ukierunkowanych na poprawę zgodności z obowiązującymi standardami. Szczególnie wyraźnie poprawiły się spełnianie warunków formalnych dotyczących dokumentów uprawniających oraz prowadzenie ruchu kolejowego. Znaczące spadki odnotowano również w systemach zarządzania utrzymaniem i bezpieczeństwem, a także w obszarze bocznic kolejowych.

³⁰ Dane za 2024 r. mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone.

Rys. 35. Obszary, w których odnotowano spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2024 r.³¹



Aby rzetelnie ocenić ryzyko dla podmiotów rynku kolejowego, trzeba w sposób całkowity i jakościowy, a nie wyłącznie ilościowy, określić poziom bezpieczeństwa i funkcjonowania danego podmiotu czy obszaru. Dlatego wprowadzono 5-stopniową skalę ocen, która określa charakter nieprawidłowości i jej wpływ na poziom bezpieczeństwa systemu kolei. Klasyfikacja nieprawidłowości umożliwia identyfikację słabych i mocnych stron systemu kolejowego i funkcjonujących na rynku kolejowym organizacji. Ze względu na te kryteria wyróżniono 5 poziomów oceny nieprawidłowości:

- krytyczną (1);
- istotnego ryzyka (2);
- realnego/umiarkowanego ryzyka (3);
- niskiego ryzyka (4);
- nieznaczącą (5).

Pozwala to porównać wyniki działań nadzorczych w poszczególnych podmiotach pod kątem wagi nieprawidłowości, a nie tylko liczby stwierdzonych naruszeń.

Tab. 16. Wagi nieprawidłowości wyliczone dla wybranych obszarów tematycznych oraz porównanie wag nieprawidłowości w latach 2023–2024³²

lp.	ogólny zakres działania	wagi nieprawidłowości 2024 r.	wagi nieprawidłowości 2023 r.	zmiana wagi 2024/2023
-----	-------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-----------------------

³¹ Dane za 2024 r. mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone.

³² Dane za 2024 r. mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone.

1.	rynek wyrobów stosowanych w kolejnictwie	3,24	3,59	-0,35
2.	przygotowanie i realizacja procesu przewozowego	3,01	3,36	-0,35
3.	pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	3,1	3,28	-0,18
4.	przewożenie ruchu kolejowego	3,15	3,27	-0,12
5.	stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej	2,97	3,13	-0,16
6.	system zarządzania utrzymaniem	3,16	3,12	0,04
7.	bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych	3,13	3,09	0,04
8.	system zarządzania bezpieczeństwem	2,97	2,97	0
9.	szkolenie, egzaminowanie i nadawanie uprawnień pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	3,18	2,73	0,45
10.	spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających	2,9	2,57	0,33
11.	przewóz kolejną towarów niebezpiecznych	2,94	2,54	0,4

Analiza wag nieprawidłowości w poszczególnych obszarach tematycznych za lata 2023 i 2024 wskazuje, że dla większości badanych zakresów wartości te oscylują wokół poziomu 3. Oznacza to, że identyfikowane uchybienia miały charakter umiarkowany – nie stanowiły bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa, ale mogą prowadzić do eskalacji ryzyka, jeśli pozostaną bez odpowiednich działań korygujących.

W 2024 r. najniższe średnie wagi nieprawidłowości odnotowano w obszarach:

- spełnianie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających (2,9);
- przewóz towarów niebezpiecznych (2,94);
- system zarządzania bezpieczeństwem (2,97);
- stanu techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej (2,97).

W porównaniu z rokiem 2023 widoczny jest spadek wag w kilku kluczowych obszarach. Największy dotyczy rynku wyrobów stosowanych w kolejnictwie oraz przygotowania i realizacji procesu przewozowego (-0,35). Wartości te, choć niealarmujące, wymagają systematycznego nadzoru ze względu na potencjalne skutki w przypadku ich kumulacji.

Wzrost wag zaobserwowano w obszarach:

- szkolenia i egzaminowanie pracowników (+0,45);
- przewóz towarów niebezpiecznych (+0,40);
- spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających (+0,33).

Ustalenia poczynione podczas czynności nadzorczych mogą być materiałem wyjściowym do wszczęcia z urzędu postępowania administracyjnego. Jest ono podejmowane, gdy wyniki działań wskazują na naruszenie obowiązków wynikających z przepisów prawa w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności dotyczących spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych. Procedowane są również postępowania administracyjne wszczynane na wniosek zainteresowanych stron, m.in. odwołania od decyzji wydanych na podstawie wyników kontroli, wnioski o zmianę terminu usunięcia

nieprawidłowości nakazanego w decyzji administracyjnej, wnioski o przedłużenie terminu postępowania komisji kolejowej.

W 2024 r., na skutek lub w związku z prowadzonymi działaniami nadzorczymi, Prezes UTK wydał łącznie 727 decyzji administracyjnych. Znaczną część (339) stanowiły decyzje dotyczące przedłużania terminu prac komisji kolejowych. Wśród decyzji będących efektem kontroli dominowały decyzje w zakresie wyłączenia lub ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego, których wydano w sumie 178.

W konsekwencji postępowań administracyjnych prowadzonych w sprawie stwierdzenia naruszeń bezpieczeństwa transportu kolejowego i usunięcia nieprawidłowości w wyznaczonym terminie, Prezes UTK wydał 122 decyzje. Zdecydowaną większość (73) stanowiły decyzje dotyczące niewłaściwego stanu infrastruktury kolejowej (w tym utrzymania bocznic kolejowych). Do tej kategorii należą również wydawane (z rygiem natychmiastowej wykonalności) nakazy natychmiastowej naprawy (usunięcia usterek) w pojazdach. W 2024 r. zostały wydane 42 decyzje w tym zakresie. Ponadto wydano:

- 3 decyzje w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- 2 decyzje dotyczące naruszeń związanych z wymaganiami, jakie powinni spełniać pracownicy związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych;
- 2 decyzje w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w funkcjonowaniu systemu zarządzania utrzymaniem;

W następstwie działań nadzorczych zostały wydane 3 decyzje w przedmiocie odwołania komisji egzaminacyjnej w trybie sankcyjnym.

W 2024 r. wydane zostały 4 decyzje dotyczące wstrzymania ruchu kolejowego oraz 46 decyzji w przedmiocie ograniczenia ruchu kolejowego (13 z nich dotyczyło użytkowników bocznic). Ponadto zostały zakończone postępowania dotyczące:

- określenia trybu wdrożenia zaleceń PKBWK (2 decyzje);
- cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa (1 decyzja);
- cofnięcia świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej (1 decyzja).

Do obszaru nadzoru zaliczane są również decyzje administracyjne w sprawie nałożenia kary pieniężnej w związku z naruszeniami opisanymi w ustawie o transporcie kolejowym oraz ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych. W 2024 r. 31 postępowań administracyjnych zakończono wydaniem decyzji dotyczących nałożenia kar pieniężnych. W 22 przypadkach Prezes UTK nałożył karę pieniężną, w 2 zostało zastosowane odstąpienie od nałożenia kary, a 6 postępowań zostało zakończonych wydaniem decyzji umarzających postępowanie. W związku z odwołaniem została wydana jedna decyzja w trybie tzw. samokontroli, pomniejszająca kwotę nałożonej kary. Łączna kwota nałożonych kar wyniosła 331 528,32 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 jest uprawniany do wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa na rzecz przewoźników kolejowych prowadzących działalność w Polsce. Wydaje również autoryzacje bezpieczeństwa na rzecz zarządców, których infrastruktura położona jest na terenie Polski. Aby wydać uprawnienie na rzecz przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, Prezes UTK przeprowadza ocenę bezpieczeństwa, sprawdzając, czy system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymagania rozporządzenia 2018/762, TSI Ruch kolejowy oraz przepisów krajowych. Ocena wniosku polega na sprawdzeniu zgodności wniosku i dostarczonych dokumentów z wymaganiami systemu zarządzania bezpieczeństwem, wymaganiami TSI Ruch kolejowy oraz przepisami krajowymi. W trakcie oceny analizowane są również rezultaty dotychczasowych działań nadzorczych przeprowadzonych przez Prezesa UTK u wnioskodawcy.

Jeśli konieczne jest uzupełnienie wniosku, przedstawienie dodatkowych dokumentów lub wyjaśnień bądź aktualizacja dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem, tworzone są kwestie. W zależności od kategorii kwestii, różne jest ich znaczenie dla przebiegu procesu oceny. W przypadku stwierdzenia nieznaczonej niezgodności lub niewielkiego zastrzeżenia, kwestii nadawany jest typ 3. Jeśli taka kwestia nie zostanie w pełni rozwiązana w trakcie oceny, jej rozwiązanie może zostać sprawdzone w trakcie późniejszego nadzoru. W takim przypadku wnioskodawca powinien opracować odpowiedni plan działania. W przypadku stwierdzenia poważnej niezgodności, kwestii nadawany jest typ 4. Kwestia taka wymaga rozwiązania w trakcie oceny. Nierozwiązanie kwestii typu 4 może powodować odrzucenie wniosku lub wprowadzenie ograniczeń lub warunków użytkowania.

Jeżeli w wyniku przeprowadzonej analizy Prezes UTK potwierdzi, że system zarządzania bezpieczeństwem spełnia odpowiednie wymagania, uznaje za zasadne wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa.

W przypadku przedłużenia certyfikatu bądź autoryzacji ocena koncentruje się na zmianach wprowadzonych w systemie zarządzania bezpieczeństwem, wynikach dotychczasowego nadzoru oraz działaniach podjętych przez podmiot po stwierdzeniu ewentualnych nieprawidłowości. Natomiast w przypadku wniosku o zmianę certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa ocena dotyczy wprowadzanej zmiany, np. przygotowania podmiotu do realizacji przewozów po sieci kolejowej nowego zarządcy infrastruktury lub do wjazdu do określone stacje graniczne.

W ramach oceny często identyfikuje się problemy z zarządzaniem ryzykiem. Niektórzy przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej podchodzą do tego procesu reaktywnie, a nie proaktywnie. Również określenie kontekstu organizacji, w tym poważnych ryzyk i zainteresowanych stron, jest ujmowane w systemach bardzo ogólnie.

W trakcie oceny formułowane kwestie najczęściej dotyczą takich obszarów jak:

- spójność i adekwatność dokumentacji w odniesieniu do kontekstu organizacji;
- identyfikacja zainteresowanych stron, w tym określenie procesu aktualizacji wykazu zainteresowanych stron i wykazania ich wpływu na system zarządzania bezpieczeństwem;

- ustanowienie kompleksowego systemu zarządzania kompetencjami, w tym uwzględnienie wszystkich funkcji, które mają wpływ na bezpieczeństwo;
- określenie audytowalnego procesu zarządzania aktualnością aktów prawnych i innych wymagań, które mają wpływ na system zarządzania bezpieczeństwem;
- dokumentowanie procesu zarządzania zmianami, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia 402/2013;
- identyfikowanie źródeł zagrożeń, skutków wystąpienia zagrożenia oraz stosowanych środków bezpieczeństwa (np. jako bieżący nadzór lub kontrola wizualna);
- wymiana informacji i zarządzania ryzykiem wspólnym;
- stosowanie procesu monitorowania, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia 1078/2012, w tym monitorowania wydajności wszystkich procesów oraz skuteczności środków bezpieczeństwa;
- określanie priorytetów monitorowania;
- budowanie pozytywnej kultury bezpieczeństwa;
- integracja czynników ludzkich i organizacyjnych (HOF);
- zapewnienie zasobów, w szczególności dla przewoźników, którzy nie realizują przewozów we własnym zakresie, a korzystają wyłącznie z „usługi trakcyjnej”;
- określenie mechanizmów konsultacji z pracownikami i zainteresowanymi stronami;
- identyfikacja kanałów komunikacji.

W wyniku przeprowadzonych w 2024 r. ocen 6 przewoźników kolejowych przedstawiło Plan działania w związku z kwestiami typu 3, których rozwiązanie zostało przeniesione do późniejszego nadzoru (2 certyfikaty zostały wydane w 2024 r., a 4 w I kw. 2025 r.). Dodatkowo ważność 3 z tych certyfikatów została ograniczona z uwagi na zidentyfikowane kwestie typu 3 i 4, które nie zostały zamknięte w toku oceny. W 2024 r. Prezes UTK odmówił wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa w 2 przypadkach.

Prezes UTK na szkoleniach organizowanych w ramach projektu Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego omawia zagadnienia, które stanowią obszar problemowy. 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 2024 r. podmioty te oceniły 1 233 zmiany w systemie kolejowym, czyli o 256 mniej niż w 2023 r. (-17,2%). Więcej zmian ocenili zarządcy infrastruktury – udział zmian

przeprowadzonych przez zarządców infrastruktury wyniósł 58,4%, a przewoźników kolejowych 41,6%. W 2023 r. udział ten wynosił 43,9%, czyli nastąpił spadek o 2,3 punktu procentowego.

Wzrósł udział zmian znaczących z 2,8% w 2023 r. do 2,9% w 2024 r. W poprzednich latach, poza 2020 r., wskaźnik ten kształtował się na niższym poziomie: w roku 2021 – 1%, w 2020 r. – 3%, a w 2019 r. – 2%.

Podmioty działające na rynku kolejowym rzadko klasyfikują zmiany jako znaczące.

W 2024 r. ocenione zostało 36 zmian, przy czym 29 zgłosili przewoźnicy kolejowi, zaś 7 autoryzowani zarządcy infrastruktury.

W 2024 r. podmioty najczęściej oceniały zmiany dotyczące:

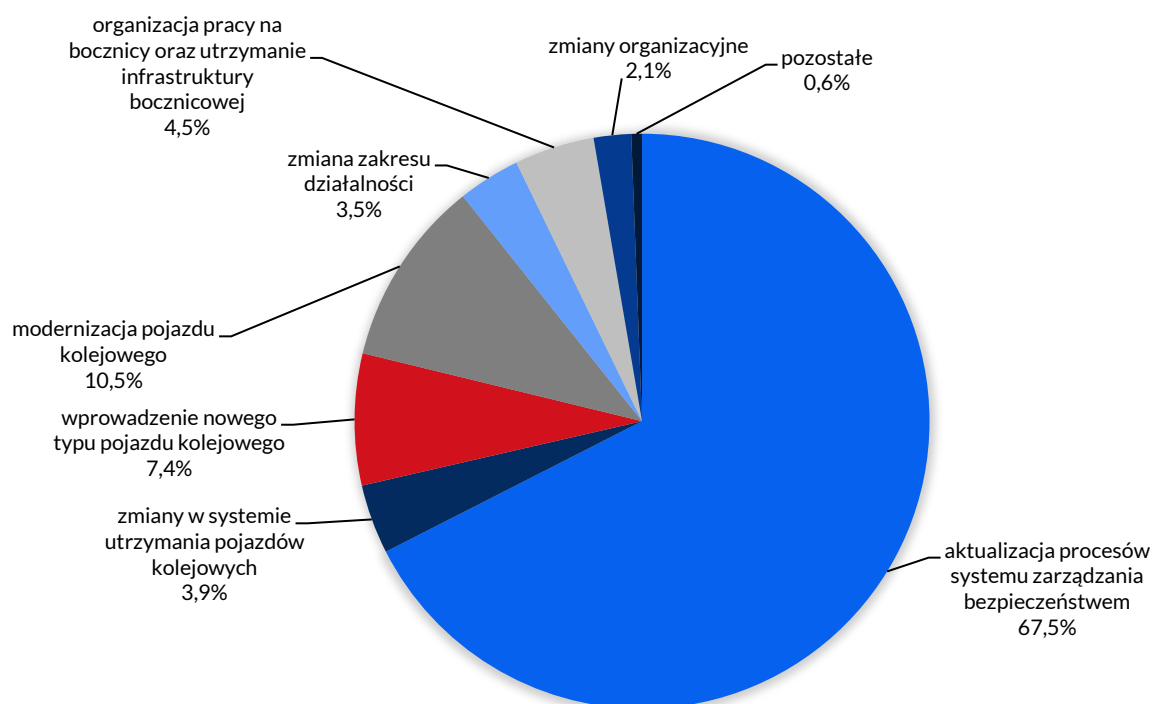
- modernizacji, doposażenia pojazdów kolejowych (38,9%);
- wprowadzenia nowego typu pojazdu (22,2%);
- wprowadzenia nowych rozwiązań – ETCS i GSM-R (19,4%).

Udział poszczególnych obszarów zmian wskazanych przez przewoźników w 2024 r. był zbliżony do 2023 r. Przewoźnicy kolejowi najczęściej analizowali zmiany dotyczące:

- aktualizacji procesów systemu zarządzania bezpieczeństwem 67,5% (w 2023 r. 64,7%);
- modernizacji pojazdu kolejowego – 10,5% (w 2023 r. 6,9%);
- wprowadzenia nowego typu pojazdu kolejowego do eksploatacji – 7,4% (w 2023 r. 9,6%).

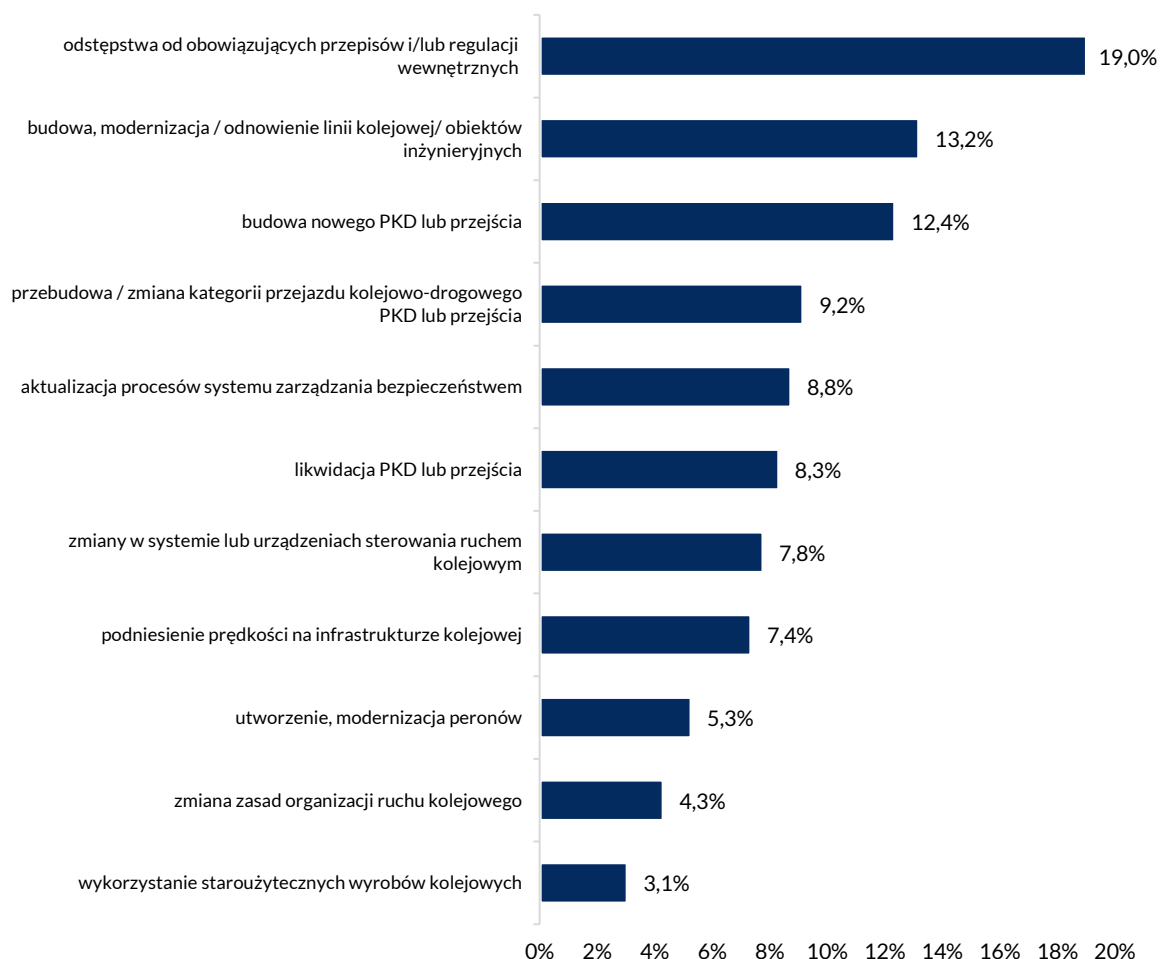
Pozostałe zmiany nie przekroczyły 5%.

Rys. 36. Udział poszczególnych obszarów zmian ocenionych przez przewoźników kolejowych w systemie kolejowym w 2024 r.



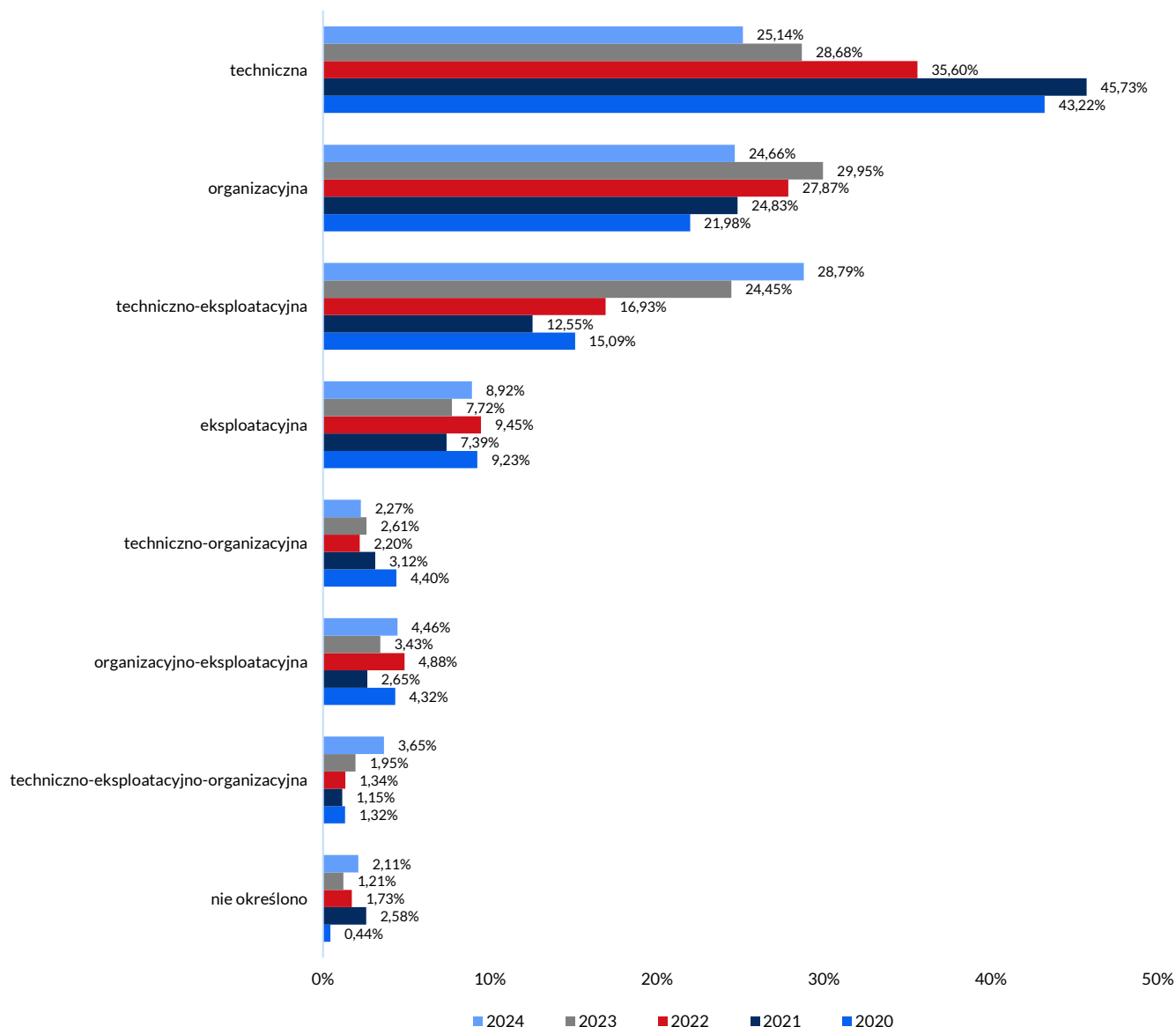
Wśród zarządców infrastruktury w 2024 r. najczęściej analizowanymi zmianami były kwestie związane z przejazdami kolejowo-drogowymi (w sumie 29,9%). W obszarze tym zarządcy najwięcej zmian ocenili w związku z budową nowego przejazdu lub przejścia (12,4%), przebudową lub zmianą kategorii przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia (9,2%), likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia (8,3%). W dalszej kolejności oceniano zmiany związane z odstępstwem od obowiązujących przepisów i/lub regulacji wewnętrznych (19%). Następnie zmiany związane z budową, modernizacją lub odnowieniem linii kolejowej i obiektów inżynierskich (13,2%). Kolejna grupa analizowanych zmian dotyczyła aktualizacji procesów systemu zarządzania bezpieczeństwem (8,8%). Przedmiotem analiz były również zmiany w systemie lub urządzeniach sterowania ruchem kolejowym (7,8%) oraz podniesienie prędkości na infrastrukturze kolejowej (7,4%). Pozostałe zmiany nie przekroczyły 6%.

Rys. 37. Udział poszczególnych zmian ocenionych przez zarządców infrastruktury w systemie kolejowym w 2024 r. (udział powyżej 1%)



Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury w 2024 r. najczęściej oceniali zmiany techniczno-eksploatacyjne, techniczne oraz organizacyjne.

Rys. 38. Udział zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w latach 2020–2024 przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury według charakteru



Od 2022 r. w UTK działa Zespół ds. CSM-RA, którego zadania obejmują w szczególności:

- koordynowanie działań określonych w Planie działania CSM-RA;
- ocenę realizacji planu i jego aktualizację;
- ustalenie jednolitego podejścia w zakresie stosowania CSM-RA;
- wypracowanie najlepszych praktyk;
- propagowanie wiedzy o stosowaniu CSM-RA i CSM-M.

Zespół został powołany w celu wypracowania wspólnego podejścia uczestników rynku kolejowego oraz najlepszych praktyk w zakresie stosowania rozporządzenia nr 402/2013 i wspólnej metody oceny bezpieczeństwa wynikającej z rozporządzenia nr 1078/2012. Jego działania koncentrują się na poprawie podejścia podmiotów rynku kolejowego do zarządzania bezpieczeństwem w oparciu o ryzyko.

W 2024 r. odbyły się posiedzenia Zespołu ds. CSM-RA, na których zostały przyjęte 2 rekomendacje dotyczące:

- okresu przechowywania dokumentacji z oceny znaczenia zmian nieznaczających;
- definiowania zakresu ocenianych zmian.

Zespół aktywnie propaguje wiedzę o stosowaniu CSM-RA i CSM-M oraz korzyściach z tego wynikających - zarówno w UTK, jak również wśród uczestników rynku kolejowego. Działania te realizowane są poprzez organizację warsztatów, udział w konferencjach oraz publikację komunikatów w środkach komunikacji elektronicznej. Celem Zespołu jest zwiększenie udziału zmian uznanych za znaczące w ogólnej liczbie zmian ocenianych zgodnie z CSM-RA.

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

8.3. Zastosowanie CSM Monitoring

Rozporządzenie (UE) 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 ryzyka technicznego i operacyjnego;
- analizę danych o bezpieczeństwie, w szczególności informacji zawartych w rejestrach zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.

Z zebranych danych wynika, że w 2024 r. coraz większa liczba podmiotów deklaruje stosowanie wskaźników monitorowania. Wskaźniki te są najczęściej powiązane z wystąpieniem zdarzeń niepożądanych (np. wypadków, incydentów, sytuacji potencjalnie wypadkowych, niezgodności, uszkodzeń infrastruktury lub pojazdów) oraz z monitorowaniem realizacji celów bezpieczeństwa. Monitorowanie skuteczności procesów systemowych i środków kontroli ryzyka pozostaje jednak w dalszym ciągu elementem drugoplanowym.

W mniejszych przedsiębiorstwach proces monitorowania nadal ogranicza się głównie do okresowej oceny ryzyka, audytów, kontroli i przeglądów zarządzania.

W odniesieniu do usług zleczanych podmiotom trzecim najczęściej stosowanymi formami monitorowania środków kontroli ryzyka są: ocena dostawców, audyty oraz postanowienia umowne dotyczące wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem – w szczególności w zakresie ryzyka, którym podmiot zlecający nie jest w stanie zarządzać samodzielnie.

Na podstawie informacji przekazanych w raportach oraz doświadczeń Zespołu ds. realizacji Planu działania CSM-RA można stwierdzić, że wiele podmiotów stosuje środki monitorowania w sposób zbyt ogólny, aby zapewnić pełną skuteczność weryfikacji działania środków bezpieczeństwa. W konsekwencji istnieje ryzyko, że monitorowanie nie pozwala w dostatecznym stopniu ocenić faktycznej skuteczności wdrożonych rozwiązań.

Operatorzy co roku przekazują swoje doświadczenia związane ze stosowaniem CSM Monitoring. Pozytywne przykłady pokazują, że część przewoźników i zarządców infrastruktury wprowadziła wskaźniki monitorowania do swoich systemów zarządzania. Wskaźniki te są omawiane na posiedzeniach zarządów i przekładają się na podejmowanie konkretnych planów działań naprawczych. Ponadto wielu operatorów przeszkoliło swoich pracowników w zakresie praktycznego stosowania CSM Monitoring, co świadczy o rosnącej świadomości w tym obszarze.

Dla organu nadzoru nadal trudne jest uzyskanie pełnego obrazu stosowanych wskaźników monitorowania oraz ocena, w jakim stopniu faktycznie wpływają one na skuteczność działań naprawczych i doskonalących.

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 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 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 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 przemysłowej 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 od 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 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 2024 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.

Wyniki ankiety w części przedsiębiorstw ujawniły istotne różnice między oceną inspektorów UTK a samooceną podmiotów. Taka sytuacja może wynikać m.in. z niewłaściwego podejścia spółki do SMS oraz z braku zrozumienia wymogów prawnych. Może być to także związane ze sposobem udzielania przez podmioty odpowiedzi, które mogły zawyżać poziomy dokonywanych ocen w obawie o ewentualne konsekwencje.

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 branży kolejowej.

Dla wszystkich przedsiębiorców w sektorze kolejowym priorytetem powinno być zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa polskiego transportu kolejowego. Cel ten powinien być wspierany przez działania całego środowiska, w tym również organy państwa, jednostki naukowe, organizacje, stowarzyszenia i media.

W latach 2016–2024 Deklaracja została podpisana przez 301 podmiotów, a 280 z nich pozostaje aktywnych. Wśród sygnatariuszy znajdują się między innymi Minister Infrastruktury, Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Komendant Główny Policji, Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźnicy, użytkownicy bocznic kolejowych, a także jednostki naukowe i badawcze, jednostki certyfikujące, stowarzyszenia i media.

9.2.2. VI Forum Kultury Bezpieczeństwa

W ramach projektu Prezes UTK cyklicznie organizuje Forum Kultury Bezpieczeństwa. Głównym celem Forum jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego przez promowanie dobrych praktyk oraz wymianę doświadczeń. Jest ono ukierunkowane na znalezienie rozwiązań problemów, z którymi aktualnie mierzy się rynek kolejowy. Dodatkowo spotkania te służą zacieśnianiu więzi między sygnatariuszami Deklaracji. Sygnatariusze mają okazję do spotkania, aby wspólnie przeanalizować kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kolejowego zagadnienie. Jest to czas na poszukiwanie skutecznych rozwiązań problemów i zdefiniowania postępowania wobec nich.



Dotychczas odbyło się 6 edycji Forum. VI Forum Kultury Bezpieczeństwa odbyło się we wrześniu 2024 r. pod hasłem „Kultura bezpieczeństwa w transporcie. Korzyści i koszty.” O korzyściach wynikających z jej wdrażania rozmawiali eksperci z obszaru transportu kolejowego, morskiego i lotniczego. VI Forum Kultury Bezpieczeństwa zorganizowane zostało w ramach XXXIII Forum Ekonomicznego.

9.2.3. VIII Konferencja Kultury Bezpieczeństwa

Prezes UTK corocznie organizuje także Konferencję Kultury Bezpieczeństwa, która stanowi podsumowanie działań zrealizowanych w ramach projektu oraz jest możliwością do podziękowania sygnatariuszom za zaangażowanie i wkład w kształtowanie bezpieczeństwa systemu kolejowego. VIII Konferencja Kultury Bezpieczeństwa została zorganizowana 28 listopada 2024 r. w auli Gmachu Fizyki Politechniki Warszawskiej. W wydarzeniu uczestniczyło blisko 200 gości.



Podczas gali wręczono nagrody i wyróżnienia przyznane w Konkursie Kultury Bezpieczeństwa. W ramach Konkursu uhonorowane zostają projekty zgłoszone przez sygnatariuszy, które przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa i stanowią inspirację dla innych. Dotychczas w Konkursie zgłoszono ponad 200 projektów, z czego ponad 80 zostało docenionych przez kapitułę konkursu. W 2024 r. przyznano 4 wyróżnienia i 5 nagród, w tym nagrodę publiczności.

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. W 2024 r. piąty raz Urząd Transportu Kolejowego – we współpracy z sygnatariuszami Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym – przygotował „Magazyn Kultury Bezpieczeństwa”.



Magazyn Kultury Bezpieczeństwa

2025



V wydanie zawiera 21 artykułów w 4 głównych rozdziałach tematycznych:

- Technika i innowacyjne narzędzia w budowaniu bezpieczeństwa kolei;
- Edukacja w służbie bezpieczeństwa kolei;
- Bezpieczeństwo w ujęciu systemowym;
- Świadomość = odpowiedzialność = bezpieczeństwo.

W rozdziale „Promocja studiów związanych z transportem kolejowym” przedstawiono szeroką ofertę edukacyjną uczelni wyższych, które kształcą kadry kolejowe.

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. w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Warszawie dr inż. Ignacy Góra,



Prezes UTK oraz Julian Rotter, p.o. Prezes ULC podpisali „Porozumienie o współpracy w zakresie wdrażania kultury sprawiedliwego traktowania”. Powstał Zespół Just Culture, który pełni funkcję opiniodawczo-doradczą dla Prezesa ULC i Prezesa UTK.

Zespół stanowić będzie 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. Wszelkie przypadki, w których będzie zachodziła wątpliwość co do przestrzegania tych zasad, będą poddawane ocenie zespołu.

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 typy wypadków			
N00	całkowita liczba znaczących wypadków, w tym:	wartość liczbowa	220
N011	liczba kolizji pociągu z pojazdem kolejowym	wartość liczbowa	1
N012	liczba kolizji pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	2
N02	liczba wykolejeń pociągów	wartość liczbowa	6
N031	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych z biernym systemem zabezpieczeń	wartość liczbowa	29
N032	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych sterowanych ręcznie	wartość liczbowa	2
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. roгатki)	wartość liczbowa	9
N035	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w których zabezpieczona jest część kolejowa (np. roгатki 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	52
N04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw oraz prób samobójczych	wartość liczbowa	151
N05	liczba pożarów taboru kolejowego	wartość liczbowa	1
N06	liczba innych znaczących wypadków	wartość liczbowa	7
1.2.1a. Łączna liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, w podziale na kategorie			
TS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	51
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	17
TS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	34
TS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
TS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

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

PS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	1
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	1
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	2
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	1
SS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	1
SS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
SS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

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

LS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	16
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	16
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 liczbowa	0

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

US00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	31
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	31
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	163
TK01	w kolizjach pociągu, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
TK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
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	45
TK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	118
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	0
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	0
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	5
SK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
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	3
SK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	2
SK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
SK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0

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

LK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	42
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	42
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	116
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	116
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	0
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	0
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	0
N20	wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych	wartość liczbową	3

3. wskaźniki odnoszące się do samobójstw

N07	Samobójstwa	wartość liczbową	154
N08	próby samobójcze	wartość liczbową	14

4. wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki

I00	ogółem liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	wartość liczbową	875
I01	złamana (pęknięta) szyna	wartość liczbową	642
I02	odkształcenie lub inne przesunięcie torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach kolejowych	wartość liczbową	46
I03	defekty sygnalizacji	wartość liczbową	2

I041	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny	wartość liczbowa	97
I042	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny	wartość liczbowa	86
I05	pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych	wartość liczbowa	0
I06	pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych	wartość liczbowa	2

5. wskaźniki do wyliczenia skutków ekonomicznych wypadków

C10	skutki ekonomiczne tylko znaczących wypadków	wartość liczbowa (€)	586 888 230
C01	skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych	wartość liczbowa (€)	529 206 598
C02	skutki ekonomiczne poważnych obrażeń	wartość liczbowa (€)	23 432 555
C13	koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (€)	8 588 182
C17	koszty szkód w środowisku (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (€)	0
C14	koszty opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami	wartość liczbowa (€)	25 660 896
C15	minuty opóźnień pociągów pasażerskich (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (minuty)	154 780
C16	minuty opóźnień pociągów towarowych (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (minuty)	79 228

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 liczbowa (%)	0%
TP02	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	wartość liczbowa (%)	70%
TP03	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	wartość liczbowa (%)	0%
T01	odsetek torów z systemem automatycznej kontroli pociągów (ATP)	wartość liczbowa (%)	4%
TT01	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	wartość liczbowa (%)	0%
TT02	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	wartość liczbowa (%)	0%
TT03	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	wartość liczbowa (%)	0%
T02	odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem funkcjonujących systemów ATP	wartość liczbowa (%)	0%

6.2. przejazdy kolejowo-drogowe

T03	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych (z czynnymi i biernymi systemami zabezpieczeń)	wartość liczbowa	11 973
-----	---	------------------	--------

T06	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych wyposażonych w:	wartość liczbową	6 011
T07	automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła)	wartość liczbową	1 109
T081	automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. rogatki)	wartość liczbową	786
T10	automatyczne systemy ochrony i ostrzegania użytkowników oraz z zabezpieczoną częścią kolejową (np. rogatki nad torem kolejowym)	wartość liczbową	1 874
T15	sterowanie ręczne	wartość liczbową	2 242
T14	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych z biernymi systemami zabezpieczeń	wartość liczbową	5 962

RT. dane referencyjne dotyczące ruchu i infrastruktury

R01	łączna liczba pociągokilometrów	wartość liczbową (mln pociągokilometrów)	288,4
R05	liczba pociągokilometrów pociągów pasażerskich	wartość liczbową (mln pociągokilometrów)	204,3
R06	liczba pociągokilometrów pociągów towarowych	wartość liczbową (mln pociągokilometrów)	82,3
R04	liczba pociągokilometrów innych pociągów	wartość liczbową (mln pociągokilometrów)	1,8
R02	liczba pasażerokilometrów	wartość liczbową (mln pasażerokilometrów)	28 409
R07	liczba tonokilometrów ładunków	wartość liczbową (mln tonokilometrów)	58 264
R08	liczba kilometrów linii	wartość liczbową (km)	19 605
R03	liczba kilometrów torów	wartość liczbową (km)	37 438

9. dane referencyjne dla wskaźników ekonomicznych

R09	średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych rocznie	wartość liczbową (%)	75%
R10	średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe rocznie	wartość liczbową (%)	25%
R11	krajowa wartość zapobieżenia ofierze śmiertelnej	wartość liczbową (€)	-
R12	krajowa wartość zapobieżenia poważnemu obrażeniu	wartość liczbową (€)	-
R13	krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	wartość liczbową (€)	-
R14	krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	wartość liczbową (€)	-
R15	krajowa wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	wartość liczbową (€)	-
R16	wartość domyślna zapobieżenia ofierze śmiertelnej	wartość liczbową (€)	3246666
R17	wartość domyślna zapobieżenia poważnemu obrażeniu	wartość liczbową (€)	459462
R18	domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	wartość liczbową (€)	29,52

R19	domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	9,84
R20	domyślna wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	1,79

Załącznik nr 2. Wyliczenie kosztów opóźnień

Opis parametru	Format danych	Wartość
Przewozy pasażerskie		
wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach służbowych	EUR/h	29,52213092
średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowy	%	75%
wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	EUR/h	9,84071031
średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	%	25%
wartość czasu dla wszystkich pasażerów VT(p)	EUR/h	24,60177577
współczynnik 1 (K1)		2,5
liczba pasażerokilometrów	mln pasażerokilometrów	28408,713
liczba pociągokilometrów pociągów pasażerskich	mln pociągokilometrów	204,292
koszt 1 minuty opóźnienia pociągu pasażerskiego C(mp)	EUR	142,55
opóźnienia pociągów pasażerskich	minuty	154780
Przewozy towarowe		
wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)	EUR/h	1,78922006
liczba tonokilometrów	mln tonokilometrów	58 263,841
liczba pociągokilometrów pociągów towarowych	mln pociągokilometrów	82,265
wartość czasu dla pociągów towarowych VT(f)	EUR/h	1267,2075985
współczynnik 2 (K2)		2,15
koszt 1 minuty opóźnienia pociągu towarowego C(mf)	EUR	45,40827228
opóźnienia pociągów towarowych	minuty	79228

Załącznik nr 3. Postęp w zakresie bezpieczeństwa

Informacje według stanu na koniec roku sprawozdawczego (2024)

1.	Linie wyłączone z zakresu dyrektywy interoperacyjności i dyrektywy bezpieczeństwa	
1a	Długość linii wyłączonych z zakresu dyrektywy interoperacyjności [km]	57,447
2b	Długość linii wyłączonych z zakresu dyrektywy bezpieczeństwa [km]	57,447
2.	Długość nowych linii dopuszczonych do eksploatacji przez NSA w roku sprawozdawczym	
2a	Całkowita długość linii [km]	ok. 4 km
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	23563
4b	Liczba nowych licencji (pierwsze wydanie)	22420
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	8
5aa	Wagony	0
5ab	Lokomotywy	1
5ac	Pojazdy pasażerskie bez napędu	0
5ad	Zespoły trakcyjne	2
5ae	Pojazdy specjalne	5

5b	Ocena krajowa wprowadzenia do obrotu typu pojazdu w rozszerzonym obszarze użytkowania	10
5ba	Wagony	0
5bb	Lokomotywy	8
5bc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	0
5bd	Zespoły trakcyjne	2
5be	Pojazdy specjalne	0
5c	Wprowadzenie do obrotu w trybie zgodności z typem – ogółem	415
5ca	Wagony	0
5cb	Lokomotywy	177
5cc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	30
5cd	Zespoły trakcyjne	180
5ce	Pojazdy specjalne	28
5d	Zezwolenie po odnowieniu lub modernizacji – ogółem	32
5da	Wagony	0
5db	Lokomotywy	10
5dc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	0
5dd	Zespoły trakcyjne	20
5de	Pojazdy specjalne	2

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	892
6c	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, niewyposażone w ETCS	4407
6d	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, wyposażone w radio głosowe GSM-R	2903

7	Liczba pracowników NSA (w ekwiwalencie pełnego czasu pracy – FTE) na koniec roku	
7a	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy certyfikacji bezpieczeństwa	6,7
7b	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy dopuszczeniach dla pojazdów	9,8
7c	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy nadzorze	103,95
7d	Liczba pracowników (FTE) realizujących zadania związane z koleją	125,7

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. transportu, 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 dnia 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 dnia 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)
3.	dyrektywa 2016/797/UE	-	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 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 dnia 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 Prawo przedsiębiorców z 6 marca 2018 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2024 r. poz. 236)
6.	rozporządzenie nr 1078/2012	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 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 dnia 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 dnia 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 Nr 129, str.16)
9.	rozporządzenie nr 2018/762	- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 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 dnia 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 w sprawie dopuszczania do eksploatacji	- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 1923)
12.	rozporządzenie w sprawie kontroli	- Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 27 grudnia 2017 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 2488)
13.	rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów	- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 369)
14.	rozporządzenie w sprawie przejazdów kolejowo-drogowych	- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie

			(Dz. U. z 2025 r. poz. 1105)
15.	TSI	-	Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności
16.	TSI PRM	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 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.)
17.	TSI TAF	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 z dnia 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.)
18.	TSI TAP	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 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.)
19	ustawy prawo o ruchu drogowym	-	Ustawa z dnia Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 1251, z późn. zm.) r.
20.	ustawa o transporcie kolejowym	-	Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2024 r. poz. 697, z późn. zm.)
Pozostałe pojęcia			
1.	APB		Akademia Pionu Bezpieczeństwa
2.	ABK		Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego
3.	CSM	-	Wspólne metody 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 kolejowego (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.	poważny wypadek	-	Każdy wypadek spowodowany kolizją, wykołaceniem lub innym podobnym zdarzeniem, mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem: – z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro
20.	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.)
21.	SMS	-	– System zarządzania bezpieczeństwem (ang. Safety Management System)
22.	SOK	-	Straż Ochrony Kolei
23.	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)
24.	sytuacja potencjalnie niebezpieczna	-	Sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe nie będące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego
25.	system kolei lub system kolejowy	-	Wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci
26.	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
27.	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.
28.	Zespół ds. monitorowania bezpieczeństwa	-	Zespół zadaniowy ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce działający przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego

11. Spis rysunków

Rys. 1. Struktura organizacyjna UTK.....	15
Rys. 2. Liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść na czynnych liniach kolejowych autoryzowanych zarządców Polsce w latach 2020–2024 w podziale na aktywne i pasywne.....	18
Rys. 3. Zestawienie incydentów kategorii C64 i C66 zaistniałych w latach 2020–2024 na liniach kolejowych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść.....	20
Rys. 4. Reakcja podmiotów na przekazane zalecenia PKBWK.....	33
Rys. 5. Średni procent realizacji zaleceń z poszczególnych raportów PKBWK wydanych w 2024 r.	33
Rys. 6. Wskaźnik znaczących wypadków w latach 2020–2024.....	36
Rys. 7. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2020–2024.....	39
Rys. 8. Liczba osób ciężko rannych we wszystkich kategoriach osób w latach 2020–2024.....	40
Rys. 9. Koszty znaczących wypadków w mln euro w latach 2020–2024.....	41
Rys. 10. Grupy kosztów znaczących wypadków w mln euro w latach 2023–2024.....	42
Rys. 11. Realizacja wspólnych celów bezpieczeństwa w latach 2020–2024.....	45
Rys. 12. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2020–2024.....	46
Rys. 13. Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2024 r.	47
Rys. 14. Liczba wypadków kat. 34 oraz samobójstw i prób samobójczych w latach 2020–2024 na sieci kolejowej.....	48
Rys. 15. Udział procentowy przejazdów kolejowo-drogowych i przejść poszczególnych kategorii na czynnych liniach kolejowych w 2024 r.....	51
Rys. 16. Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach według kategorii w latach 2020–2024.....	53
Rys. 17. Liczba zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2020–2024 w podziale na poważne wypadki, wypadki i incydenty	54
Rys. 18. Kategorie zdarzeń związanych z inwestycjami w latach 2020–2024.....	55
Rys. 19. Okresy kwartalne występowania zdarzeń związanych z wykonywaniem prac torowych w latach 2020–2024.....	55
Rys. 20. Przyczyny zdarzeń związanych z wykonywaniem prac inwestycyjnych w latach 2020–2024.....	56
Rys. 21. Uszczegółowienie najczęstszych przyczyn zdarzeń zaistniałych w wyniku „wystąpienia nieprawidłowości w trakcie realizacji prac” w latach 2020–2024.....	57
Rys. 22. Podział zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2020–2024 z uwagi na skutki.....	58
Rys. 23. Liczba zdarzeń SPAD na liniach kolejowych i infrastrukturze prywatnej w latach 2020–2024.....	59
Rys. 24. Podział zdarzeń SPAD ze względu na rodzaj pominiętego sygnału w latach 2020–2024.....	60
Rys. 25. Szczegółowe przyczyny wystąpienia zdarzeń SPAD w latach 2020–2024.....	61
Rys. 26. Staż maszynistów uczestniczących w zdarzeniach SPAD w latach 2020–2024.....	61
Rys. 27. Wypadki i incydenty związane ze stanem technicznym taboru kolejowego w latach 2020–2024.....	63
Rys. 28. Procentowy udział uszkodzeń układu hamulcowego i łożysk osiowych w przyczynach zdarzeń kategorii B10, B11, C53 i C54 w latach 2020–2024.....	64
Rys. 29. Tematyka spotkań Zespołu ds. monitorowania bezpieczeństwa w latach 2014–2024.....	79
Rys. 30. Rodzaje działań nadzorczych realizowanych w 2024 r.	87
Rys. 31. Liczba i wyniki kontroli oraz audytów realizowanych przez Prezesa UTK w latach 2020–2024.....	88
Rys. 32. Wskaźnik nieprawidłowości dla kontroli i audytów przeprowadzonych w latach 2020–2024.....	89
Rys. 33. Zakresy tematyczne z najwyższym wskaźnikiem nieprawidłowości w 2024 r. w porównaniu do 2023 r. (z udziałem w 2024 r. powyżej 4).....	91
Rys. 34. Obszary, w których odnotowano wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2024 r.....	92
Rys. 35. Obszary, w których odnotowano spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2024 r.....	93
Rys. 36. Udział poszczególnych obszarów zmian ocenionych przez przewoźników kolejowych w systemie kolejowym w 2024 r..	100
Rys. 37. Udział poszczególnych zmian ocenionych przez zarządców infrastruktury w systemie kolejowym w 2024 r. (udział powyżej 1%).....	101
Rys. 38. Udział zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w latach 2020–2024 przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury według charakteru.....	102

12. Spis tabel

Tab. 1. Szkolenia zrealizowane w 2024 r. w ramach Akademii Wiedzy Kolejowej	23
Tab. 2. Szkolenia zrealizowane w 2024 r. w ramach Akademii Pionu Bezpieczeństwa	24
Tab. 3. Raporty PKBWK	29
Tab. 4. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2020–2024	39
Tab. 5. Liczba osób ciężko rannych we wszystkich kategoriach osób w latach 2020–2024	40
Tab. 6. Koszty znaczących wypadków w euro w latach 2020–2024	41
Tab. 7. Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2024 r.	43
Tab. 8. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2020–2024	46
Tab. 9. Zmiany w przepisach prawa wynikające z regulacji prawnych UE	66
Tab. 10. Zmiany w przepisach prawa krajowego	66
Tab. 11. Certyfikaty bezpieczeństwa wydane w latach 2020–2024	69
Tab. 12. Autoryzacje bezpieczeństwa wydane w latach 2020–2024	69
Tab. 13. Zezwolenia dla pojazdów wydane w 2024 r.	70
Tab. 14. Certyfikaty podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikaty w zakresie funkcji systemu utrzymania wydane w latach 2020–2024	74
Tab. 15. Wybrane obszary, w których podczas kontroli i audytów stwierdzono nieprawidłowości w 2024 r. oraz porównanie wskaźnika nieprawidłowości w latach 2023–2024	90
Tab. 16. Wagi nieprawidłowości wyliczone dla wybranych obszarów tematycznych oraz porównanie wag nieprawidłowości w latach 2023–2024	93

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

