



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-2-1.0530.1.2025
Warszawa, 07 września 2025

Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP

**Federacja Związków Zawodowych Pracowników
Automatyki i Telekomunikacji PKP**

Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych

Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność” 80

Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji

Na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), w związku z petycją z dnia 13 maja 2025 r., znak: RK ZZDR PKP Nr 48/05/2025, w sprawie wypracowania rozwiązań wpływających na poprawę bezpieczeństwa i sprawności transportu kolejowego w Polsce, Minister Infrastruktury zawiadamia, że przedmiotowa petycja została uwzględniona w części.

Do Ministra Infrastruktury została skierowana petycja z dnia 13 maja 2025 r., w której organizacje związkowe wnoszące petycję (dalej: „Wnoszący”) zwróciły się o podjęcie rzetelnego i merytorycznego dialogu społecznego w celu wypracowania rozwiązań prawnych, które w sposób rzeczywisty wpływać będą na poprawę bezpieczeństwa i sprawności transportu kolejowego w Polsce.

Wnoszący petycję wskazał, że „Niedopuszczalnym jest aby czynności, które dotychczas wykonywało kilku a nawet kilkunastu pracowników przypisywać do wykonania jednej osobie, ponieważ prowadzi to wprost do sytuacji, w której dany pracownik jednej z tych czynności nie wykona, lub popełni tragiczny w skutkach błąd” i w związku z tym apeluje o „podjęcie dialogu i współpracy na rzecz wypracowania rozwiązań, które będą służyć zarówno bezpieczeństwu transportu kolejowego, jak też godnym i bezpiecznym warunkom pracy osób, które za to bezpieczeństwo odpowiadają”.

Mając na uwadze przedmiot petycji i zakres wniosków w niej podniesionych, Minister Infrastruktury zwrócił się do:

- 1) Wnoszącego petycję o przedstawienie uzasadnionego stanowiska zawierającego doprecyzowanie, o które dokładnie przepisy obowiązującego prawa Stronie społecznej chodzi i w jakim zakresie oraz o doprecyzowanie i wskazanie wraz z uzasadnieniem, które z propozycji zmian wpływających na warunki pracy oraz powodujących zwiększanie zakresu obowiązków dyżurnych ruchu i innych pracowników związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego, w tym zespołów utrzymaniowych, nie zostały skonsultowane ze Stroną społeczną, jak również o doprecyzowanie o jaki personel Wnoszącemu chodzi poprzez wskazanie konkretnych stanowisk,

- 2) Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej o rozważenie postulowanej przez Wnoszącego zmiany przepisów rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 1 grudnia 1998 r. w *sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowiskach wyposażonych w monitory ekranowe* (Dz. U. z 2025 r. poz. 58),
- 3) Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o przeprowadzenie wspólnie z przewoźnikami rewizji procedur awaryjnego prowadzenia ruchu pociągów, wprowadzonych zmianą do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2023 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, nakładającego na pracowników zespołów utrzymaniowych obowiązki układania i zabezpieczania drogi przebiegu oraz o przedstawienie stanowiska Spółki odnośnie do zobowiązania pracodawców, aby przy tworzeniu i wdrażaniu nowych regulacji wewnętrznych takich jak na przykład tworzenie zespołów mobilnych zwrotniczych, wdrożenie tych rozwiązań poprzedzone było wykonaniem rzetelnych chronometraży, mających na celu określenie realnego czasu i możliwości wykonywania przez pracownika czynności służbowych z uwzględnieniem czasu przemieszczania się, pory roku, warunków pracy w porze jasnej i ciemnej, w zgodzie z przepisami BHP, orzecznictwem sądowym oraz zasadami określonymi w materii układowej, jak również wprowadzenia bezwzględnego zakazu wykonywania prac w czynnych torach w pojedynkę, bez asekuracji w czasie i miejscu ich wykonywania,
- 4) wybranych przewoźników kolejowych (pasażerskich i towarowych) o informację o postępie w instalacji urządzeń rejestrujących obraz przedpola jazdy w eksploatowanych pojazdach kolejowych.

Po przeanalizowaniu treści petycji, a także po zapoznaniu się ze stanowiskami wskazanymi organów i podmiotów, Minister Infrastruktury zauważył, co następuje.

W odniesieniu do postulatu dotyczącego pilnego powołania i wznowienia pod auspicjami Ministra Infrastruktury prac Zespołu do spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym z udziałem przedstawicieli Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, Zarządcy Infrastruktury, Przewoźników, Urzędu Transportu Kolejowego, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz zainteresowanych Związków Zawodowych, biorąc pod uwagę fakt, że przy centralnym organie administracji rządowej właściwym w sprawach bezpieczeństwa w sektorze kolejowym, tj. przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego funkcjonuje Zespół do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, Ministerstwo Infrastruktury nie widzi konieczności tworzenia nowego gremium, które powielałoby co do zasady zadania funkcjonującego już zespołu, tym bardziej, że w jego pracach uczestniczą przedstawiciele Związków Zawodowych działających w spółkach kolejowych.

W zakresie postulowanego wypracowania zasad oraz zawarcia porozumienia trójstronnego, którego stronami będą Ministerstwo Infrastruktury, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Związki Zawodowe reprezentujące pracowników Zarządcy Infrastruktury, regulującego zasady konsultacji i uzgadniania wszelkich zmian wpływających na warunki pracy oraz powodujących zwiększanie zakresu obowiązków dyżurnych ruchu i innych pracowników związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego, w tym zespołów utrzymaniowych, z co najmniej trzymiesięcznym

wyprzedzeniem (brak uzgodnienia przez którąkolwiek ze stron winien skutkować odpowiednim wydłużeniem konsultacji aż do wypracowania porozumienia), wyjaśniam, że uzgodnienia, konsultacje publiczne i opiniowanie projektów przepisów prawnych odbywa się w trakcie ustalonego przepisami prawa procesu legislacyjnego i zostało uregulowane w rozdziale 3 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.). Projekty przepisów którymi zainteresowana jest strona związkowa są konsultowane z kolejowymi Związkami Zawodowymi i z Polskimi Liniami Kolejowymi S.A., gdzie zatrudnieni są również pracownicy działający w związkach zawodowych, w ramach prowadzonego procesu konsultacji ze Stroną społeczną. Należy ponadto podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury nie ingeruje w przepisy wewnętrzne obowiązujące w zakładzie pracy. Niemniej przepisy wewnętrzne powinny być zgodne z prawem powszechnie obowiązującym. Związki Zawodowe reprezentujące pracowników kolei, na równych zasadach z innymi interesariuszami, mają możliwość zgłaszania uwag do projektowanych aktów prawnych dotyczących warunków pracy dyżurnych ruchu i innych pracowników związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego na etapie konsultacji publicznych.

Odnośnie do wprowadzenia rozwiązań prawnych bezwzględnie zakazujących dopuszczania do ruchu na terenie polskiej sieci kolejowej lokomotyw i innych pojazdów trakcyjnych, nie posiadających urządzeń rejestrujących obraz przedpola jazdy, lub posiadających takie urządzenia, lecz niesprawne, Ministerstwo Infrastruktury stoi na stanowisku, że obecnie spełnienie tego żądania nie może być zrealizowane. Takie działanie mogłoby doprowadzić do unieruchomienia wielu pojazdów, co miałoby negatywne przełożenie na wykonywaną pracę przewozową, a tym samym pracowników. Niemniej należy zauważyć, że nowe zamówienia na pojazdy kolejowe obejmują swym zakresem wyposażenie ich w system kamer, w tym kamer szlakowych, rejestrujących obraz przedpola jazdy. Ponadto, znaczna większość obecnie użytkowanych pojazdów na polskiej sieci kolejowej jest wyposażona m.in. w kamery szlakowe (a także niejednokrotnie pantografowe i/lub sprzęgu). Wielu przewoźników kolejowych doposaża najstarszy tabor w system kamer.

Ustosunkowując się do postulatu dotyczącego podjęcia działań we współpracy z Ministerstwem Pracy, Centralnym Instytutem Ochrony Pracy oraz stroną społeczną w celu opracowania i wprowadzenia do końca 2025 r., zmian do rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowiskach wyposażonych w monitory ekranowe, określających maksymalną ilość monitorów ekranowych, przewidzianych do obsługi i nadzoru na danym stanowisku pracy, z jednoczesnym zobowiązaniem pracodawców do przeprowadzenia audytu poprzez zlecenie wykonania badań obciążenia pracą na stanowiskach dyżurnych ruchu LCS i dużych stacji pod kątem ergonomii stanowisk pracy, psychomotorycznym i możliwości percepcji jednego pracownika przez zewnętrzną niezależną jednostkę audytową, Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej poinformował, że skonsultował przedmiotową sprawę z Centralnym Instytutem Ochrony Pracy - Państwowym Instytutem Badawczym. Po przeprowadzonej analizie ustalono, że obciążenie pracą przy monitorach ekranowych nie może być oceniane w oparciu o liczbę monitorów lecz wynika ono między innymi z ilości wyświetlanych i przetwarzanych przez pracownika informacji, presji czasu

i odpowiedzialności za bezpieczeństwo. W ocenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, określanie maksymalnej liczby monitorów na jednego dyżurnego ruchu nie jest właściwym podejściem w procesie organizacji pracy. W związku z tym, nie ma konieczności wprowadzania zmian w przepisach przywołanego rozporządzenia. Jednocześnie Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej podkreślił, że zgodnie z art. 207 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2025 r. poz. 277), pracodawca ponosi odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa i higieny pracy w zakładzie pracy. Pracodawca jest obowiązany chronić zdrowie i życie pracowników przez zapewnienie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy przy odpowiednim wykorzystaniu osiągnięć nauki i techniki. Zatem przy organizacji stanowisk pracy dyżurnych ruchu, wyposażonych w monitory ekranowe, należy zwrócić większą uwagę na ich ergonomię.

Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej zwrócił również uwagę, że ostatnia zmiana brzmienia przepisów ww. rozporządzenia wprowadzona rozporządzeniem Ministra Rodziny i Polityki Społecznej z dnia 18 października 2023 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowiskach wyposażonych w monitory ekranowe wynikała z konieczności dostosowania brzmienia rozporządzenia do zmian technologicznych, które nastąpiły od czasu jego wydania. Od momentu wydania rozporządzenia nastąpił bowiem daleko posunięty postęp technologiczny, mający znaczący wpływ na sposób organizacji stanowisk pracy, w szczególności przez upowszechnienie wykorzystywania komputerowych systemów przenośnych do wykonywania pracy. Z tego względu konieczne było uaktualnienie minimalnych wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ergonomii, jakie powinny spełniać stanowiska pracy wyposażone w monitory ekranowe. Ponadto należy zauważyć, że analizy dotyczące obowiązujących rozwiązań doprowadziły do wniosku, że niektóre z nich są zbyt szczegółowe i rygorystyczne, należało więc je zmienić w taki sposób, aby umożliwiały pracodawcom pewną swobodę w organizacji stanowisk pracy wyposażonych w monitory ekranowe, przy jednoczesnym zapewnieniu pracownikom bezpiecznych i higienicznych warunków pracy oraz ergonomii na stanowisku pracy.

W odniesieniu do postulatu dotyczącego wznowienia w trybie pilnym prac nad rozwiązaniami prawnymi, regulującymi czas pracy personelu kolejowego, ze szczególnym uwzględnieniem stanowisk pracy związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu pociągów, uprzejmie informuję, że jest to bardzo ważna propozycja, niemniej ze względu na swą istotę i fakt, że są to skomplikowane kwestie, wymagające szeregu konsultacji zarówno ze Stroną społeczną, jak i podmiotami zatrudniającymi pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, rozpoczęcie prac nad tym projektem musi zostać poprzedzone pogłębioną dyskusją z przedstawicielami Związków Zawodowych funkcjonujących na kolei.

W zakresie postulatu odnoszącego się do przeprowadzenia rewizji procedur awaryjnego prowadzenia ruchu pociągów, wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2023 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2023 r. poz. 2474), nakładającego na pracowników zespołów utrzymaniowych, obowiązki układania

i zabezpieczania drogi przebiegu, informuję, że następstwem ww. nowelizacji, było dostosowanie do niego zapisów instrukcji obowiązujących w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. tj. *Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów* (Ir-1), *Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych* (Ir-3) oraz *Instrukcji o przygotowaniu i doskonaleniu zawodowym pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* (Ia-5).

Do pracy nad każdą z powyższych instrukcji został powołany Zespół ds. oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 Zarządzanie zmianą dla dokonania oceny zmiany organizacyjnej, polegającej na wprowadzeniu nowelizacji do poszczególnych instrukcji.

W przypadku instrukcji Ir-1, wprowadzona zmiana miała na celu ustalenie zasad postępowania podczas przyjmowania, wyprawiania i przepuszczania pociągów na posterunkach zdalnego prowadzenia ruchu w sytuacjach awaryjnych, dopuszczając pracownika automatyki i toromistrza do układania drogi przebiegu.

W odniesieniu do instrukcji Ir-3, zmiana dotyczyła wprowadzenia obowiązku opracowywania przez Zakłady Linii Kolejowych i zamieszczania w Działce 22 Regulaminów technicznych posterunków ruchu procedury trybu awaryjnego, czyli opisu postępowania na posterunkach objętych zdalnym prowadzeniem ruchu w sytuacji awaryjnej polegającej na:

- utracie kontroli położenia zwrotnic lub braku możliwości ich przestawienia,
- utracie kontroli stwierdzania niezajętości torów lub rozjazdów,
- innej usterce powodującej brak możliwości zdalnego sterowania posterunkiem,

gdzie czynności związane z ułożeniem i zabezpieczeniem drogi przebiegu, obserwacją przejeżdżających pociągów lub potwierdzeniem ich wjazdu powierzane będą pracownikom zatrudnionym na stanowisku automatyka lub toromistrza.

Zmiany wprowadzone w wymienionych powyżej instrukcjach były konsultowane ze Związkami Zawodowymi:

- Ir-1 – zmiany przesłano do konsultacji związkowych w dniu 31 stycznia 2025 r., konsultacje zakończono w dniu 14 lutego 2025 r.,
- Ir-3 – zmiany przesłano do konsultacji związkowych w dniu 25 lutego 2025 r., konsultacje zakończone w dniu 11 marca 2025 r.

Zmiana Instrukcji Ia-5 została opracowana przez Zespół ds. aktualizacji Instrukcji Ia-5, w którym uczestniczyli również przedstawiciele organizacji związkowych. Projekt znowelizowanej *Instrukcji o przygotowaniu i doskonaleniu zawodowym pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* (Ia-5) był przesłany do organizacji związkowych w dniu 2 sierpnia 2024 r.

Dla stanowisk automatyk lub toromistrz, wykonujących czynności w sytuacji awaryjnej związane z przygotowaniem i zabezpieczeniem drogi przebiegu na posterunkach zdalnego prowadzenia ruchu bez miejscowej obsady, opracowano i wdrożono dedykowany proces szkoleniowy.

Wspomniany proces obejmuje szkolenie teoretyczne wg programu Nr K-ES-02-08-003/2025/W, szkolenie teoretyczne z zakresu przewozu koleją towarów niebezpiecznych wg programu Nr K-SP-05-08/001/2015/N, przeszkolenie praktyczne (przed autoryzacją), autoryzację (dotyczącą wykonywania czynności w sytuacji awaryjnej na posterunkach). Proces szkolenia został opisany wg uregulowań wewnętrznych obowiązujących w Spółce.

Odnośnie do wprowadzenia, w formie zmiany do „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury

w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji”, bezwzględnego zakazu obarczania pracowników posterunków ruchu czynnościami innymi, niż tymi związanymi bezpośrednio z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego, stoję na stanowisku, że wprowadzenie bezwzględnego zakazu obarczania pracowników posterunków ruchu czynnościami innymi, niż tymi związanymi z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego wykracza poza zakres upoważnienia ustawowego zawartego w art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹, na podstawie którego wydane zostało rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2025 r. poz. 100). Ograniczenia w możliwości kształtowania przez strony umowy o pracę postanowień jej treści zgodnie z wolą stron tej umowy muszą mieć oparcie w postanowieniach ustawy. Ponadto należy podkreślić, że wprowadzenie określonych standardów w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy pozostaje w gestii pracodawcy, który powinien, zgodnie z art. 15 Kodeksu pracy organizować pracę w sposób zapewniający bezpieczne i higieniczne warunki pracy.

Ustosunkowując się do postulatu dotyczącego zobowiązania pracodawców, aby przy tworzeniu i wdrażaniu nowych regulacji wewnętrznych takich jak na przykład tworzenie zespołów mobilnych zwrotniczych, wdrożenie tych rozwiązań poprzedzone było wykonaniem rzetelnych chronometraży, mających na celu określenie realnego czasu i możliwości wykonywania przez pracownika czynności służbowych z uwzględnieniem czasu przemieszczania się, pory roku, warunków pracy w porze jasnej i ciemnej, w zgodzie z przepisami BHP, orzecznictwem sądowym i zasadami określonymi w materii układowej, oraz wprowadzenia bezwzględnego zakazu wykonywania prac w czynnych torach w pojedynkę, bez asekuracji w czasie i miejscu ich wykonywania, uprzejmie wyjaśniam, że jednym z priorytetów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest prowadzenie sprawnego i bezpiecznego ruchu kolejowego, w oparciu o dopasowane rozkłady jazdy. Niezwykle istotną rolę w tym zakresie spełniają działania realizowane przez pracowników spółki z obszaru inżynierii ruchu.

Niestety jest to grupa zawodowa, w której od wielu lat wskaźnik uprawnień emerytalnych jest bardzo wysoki (powyżej 25%), a proces szkolenia i przygotowania zawodowego długotrwały, dlatego zaistniała potrzeba zniwelowania tzw. „luki pokoleniowej”. Pilotażowy projekt pod nazwą „mobilni zwrotniczy” jest właśnie jednym z takich rozwiązań.

Projekt składa się z kilku etapów. Pierwszym z nich było przeprowadzenie pilotażu w czterech Zakładach Linii Kolejowych PLK S.A. w celu wypracowania parametrów niezbędnych do ostatecznego wdrożenia projektu. Podczas pilotażu przeprowadzana była gruntowna analiza liczby posterunków ruchu na terenie danego Zakładu Linii Kolejowych PLK S.A. oraz określana liczba rozjazdów przeznaczonych do oględzin przez pracowników (zwrotniczych), a także określany był czas potrzebny na realizację zadania wraz z dojazdem. Analiza czasu prowadzona była z uwzględnieniem wielu czynników, takich jak ukształtowanie terenu, pora roku, specyfika obsługiwanych urządzeń, a także możliwości

¹ Art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym: *Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, ogólne warunki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, uwzględniając obowiązek opracowania przez zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych szczegółowych przepisów wewnętrznych w tym zakresie.*

wykorzystania innych środków transportu niż samochód (np. połączenia kolejowe na trasach o dużym natężeniu ruchu).

Projekt ma na celu efektywne wykorzystanie pracowników inżynierii ruchu i pozyskanie dyżurnych ruchu, stwarza możliwości przekwalifikowania na stanowiska dyżurnych ruchu części pracowników zatrudnionych na stanowiskach zwrotniczych, przy uwzględnieniu ich predyspozycji oraz chęci rozwoju. Pozostała część zwrotniczych, odpowiedzialnych za konserwację rozjazdów otrzymuje informację o dedykowanym terenie, na którym będą operować przekazaną im do dyspozycji samochodem ułatwiającą realizację zadań konserwatorskich. Dodatkową korzyścią jest fakt, iż samochód ten po zakończeniu wykonywania obowiązków przez danego pracownika będzie pozostawał do dyspozycji Sekcji.

Działania podjęte przez Spółkę poprawiają nie tylko sprawność realizacji zadań, ale także zapewniają ciągłość ich wykonywania.

Przy projekcie czerpano z doświadczeń Zakładu Linii Kolejowych PLK S.A. w Olsztynie, który już od 2017 r. rozpoczął proces wdrażania takiego rozwiązania, wraz z uruchomieniem kilku lokalnych centrów sterowania (LCS).

Przeprowadzone modernizacje spowodowały konieczność zmiany w systemie oględzin rozjazdów: nie było już wszędzie obsad na posterunkach „lokalnych”, a obsługę ruchu przejęły LCS oddalone o wiele kilometrów. Ograniczono zatrudnienie zwrotniczych na lokalnych posterunkach ruchu, nie uzupełniano naturalnych odejść i przekwalifikowywano pracowników na inne stanowiska.

W roku 2024 zakończono wieloletnie wdrażanie projektu, uzupełniono ilość mobilnych zwrotniczych do takiej liczby, która pozwoliła przejąć oględziny przez służbę inżynierii ruchu i odciążyć od tych czynności służbę drogową.

Program opierał się na dobrowolności przystąpienia. Centrala Spółki przekazała do Zakładów Linii Kolejowych PLK S.A. jedynie wzór tabeli do uzupełnienia danymi pozyskanymi

w trakcie prowadzonych pilotaży. Sekcje natomiast miały pełną dowolność przy wyborze odcinków do przeprowadzenia pilotażu i organizacji pracy, tj.:

- przeanalizowanie posterunków z optymalną liczbą rozjazdów do konserwacji i oględzin,
- analizę trasy z potencjałem na dojazd samochodem i oszacowanie czasu całej trasy,
- oszacowanie czasu dla konserwacji rodzaju i liczby rozjazdów znajdujących się na wybranej trasie z uwzględnieniem ich rozlokowania (zagęszczenia),
- zaproponowanie trasy realizacji zadania oględzin i konserwacji rozjazdów na odcinkach obsługiwanych mobilnie przez zwrotniczych.

Podczas pilotażu wykonywane były jazdy próbne w celu weryfikacji rzeczywistego i dokładnego określenia parametrów. Każdy odcinek wchodzący do programu został szczegółowo omówiony na warsztatach, gdzie analizowano przebieg pracy (miejsce skoszarowania samochodu), ilość (kilometrów) drogi kolejowej i samochodowej oraz ilość rozjazdów, które miałyby być poddane oględzinom – niejednokrotnie warsztaty omówieniowe były prowadzone dwu i trzykrotnie.

W kolejnym kroku, po uzyskaniu akceptacji, każdy z dyrektorów Zakładu Linii Kolejowych PLK S.A. – jako pracodawca, został zobligowany do takiej organizacji pracy mobilnym zwrotniczym, aby była ona możliwa do wykonania i zgodna z wszelkimi przepisami.

Po zakończonym pilotażu prowadzone były warsztaty we wszystkich Zakładach Linii Kolejowych PLK S.A. Obecnie, program podlega stałemu monitoringowi ze strony dyrektorów zakładu i każdy z prowadzonych odcinków może i niejednokrotnie jest korygowany

w zależności od potrzeb.

Przedmiotowy program został również wielokrotnie omówiony ze Stroną społeczną, która niejednokrotnie wyrażała dla niego poparcie.

Nawiązując do możliwości wykonywania przez pracownika czynności służbowych z uwzględnieniem warunków pracy w porze jasnej i ciemnej (dokonywania oględzin rozjazdów w torach czynnych po zmroku), PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zleciła jednostce naukowo-badawczej, tj. Instytutowi Kolejnictwa, wykonanie opracowania obejmującego określenie zasad dozoru linii kolejowych w zakresie drogi kolejowej, obiektów inżynierskich, otoczenia linii oraz elementów podsystemów energetyki i sterowania. Niezbędne jest zatem uwzględnienie trwających prac nad określeniem nowych zasad dozoru realizowanych przez Instytut Kolejnictwa. Jest to istotne z uwagi na konieczność uwzględnienia form i rodzajów prowadzonych czynności dozoru, również w oparciu o użycie Systemu Automatyzacji Obchodów Torów (system AOT), który będzie mógł być realizowany w porze nocnej. Spółka nie zakłada przeprowadzania oględzin rozjazdów w porach nocnych poza użyciem systemu AOT.

Zakończenie pracy zleconej Instytutowi Kolejnictwa przewidziane jest na wrzesień 2025 r.

Po tym okresie Spółka przystąpi do wdrażania stosownych zmian w regulacjach wewnętrznych. Główny Inspektorat BHP Centrali Spółki podzielił powyższe stanowisko i poinformował, że do czasu zakończenia ww. opracowania, które dostarczy rekomendacje w zakresie zasad i czasookresów dozoru, w tym oględzin rozjazdów, należy stosować się do obowiązujących wewnętrznych regulacji spółki oraz poszczególnych jednostek organizacyjnych, a w szczególności do Działek 9 oraz 51 Regulaminów Technicznych, opracowanych na podstawie Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych (Ir-3).

Z informacji przedstawionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynika, że w odniesieniu do wykonywania prac w czynnych torach, usuwanie usterek branży automatyki lub drogowej na gruncie odbywa się zawsze w zespołach dwuosobowych (niekoniecznie tej samej branży), zwykle po zapewnieniu radiowej łączności z posterunkiem ruchu. W warunkach zimowych natomiast, zgodnie z *Instrukcją o zapewnieniu sprawności kolei w zimie* (Ir-17), praca odbywa się pod nadzorem kierującego robotami. W przypadku niewyznaczenia kierującego robotami dopuszcza się skierowanie do robót zimowych w nadzorowanym rejonie posterunku nastawczego maksymalnie dwóch osób, pod warunkiem asekurowania ich i ostrzegania przed niebezpieczeństwem przez pracowników posterunku za pomocą radiotelefonu, a w przypadku braku takiej możliwości, w inny uzgodniony sposób, przy jednoczesnym określeniu zasad potwierdzania odebranego sygnału.

Ponadto Spółka poinformowała, że podjęła prace w zakresie wprowadzenia elektronicznego doręczania rozkazów pisemnych. Celem tego działania jest przede wszystkim zwiększenie poziomu bezpieczeństwa pracowników oraz efektywności i czytelności komunikacji między dyżurnym ruchu a prowadzącym pojazdy kolejowe.

W odniesieniu do postulatu dotyczącego przedstawienia publicznego raportu Ministra Infrastruktury na temat stanu bezpieczeństwa polskich kolei i obciążenia pracowników,

zwłaszcza bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, uprzejmie informuję, że zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697), Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest w Polsce centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa w sektorze kolejowym. Stosownie do dyspozycji art. 17ab przywołanej ustawy, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sporządza coroczne raporty w sprawie bezpieczeństwa, zawierające m.in. informacje o stanie bezpieczeństwa kolei, jak również wnioski wynikające z nadzoru nad zarządcami i przewoźnikami kolejowymi oraz krajowy plan bezpieczeństwa określający działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa.

Jednocześnie w odniesieniu do załączonych kopii wystąpień przekazanych przy piśmie z dnia 22 lipca 2025 r. i dotyczących opinii na temat prowadzonych procesów legislacyjnych w zakresie niektórych aktów wykonawczych pozostających w gestii Ministra Infrastruktury, przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Prace nad projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji zostały rozpoczęte w I kwartale 2022 r. Z uwagi na jego skomplikowaną materię, mającą bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, proces legislacyjny został zakończony dopiero w bieżącym roku. Projekt został dwukrotnie przedstawiony do konsultacji publicznych: 3 sierpnia 2022 r. (uwagi zostały zgłoszone pismem nr 69/JO/08/2022 z dnia 16 sierpnia 2022 r.) i 18 października 2024 r. Wraz z zakończeniem prac nad rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2023 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. poz. 2474), które w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.) wprowadziło podstawy prawne pod prowadzenie ruchu kolejowego na liniach kolei dużych prędkości, były kontynuowane prace legislacyjne nad równoległym procedowanym projektem nowelizacji przedmiotowego rozporządzenia w zakresie pozostałych aspektów proponowanych do zmiany. Ze względu na dużą liczbę uwag zgłoszonych do projektu, Minister Infrastruktury pismem z dnia 2 lutego 2024 r. zaprosił m.in. ZZDR PKP do udziału w konferencji uzgodnieniowej, która odbyła się w dniach 14-16 lutego 2024 r. Przy udziale przedstawiciela ZZDR PKP zgłoszone uwagi w zakresie § 21 ust. 7, § 22 ust. 2, § 43 ust. 7a i § 49 ust. 2a zostały przedyskutowane, a brzmienie tych przepisów wypracowane na konferencji uzgodnieniowej. Natomiast w odniesieniu do propozycji dotyczącej nowego Rozdziału 4a, czyli zaproponowanego brzmienia § 1 pkt 8 projektu, został przeniesiony z prac nad projektem rozporządzenia do odrębnego procesu legislacyjnego. Odnosząc się do pisma nr 08/01/2024 z 10 stycznia 2024 r., to konieczność wydania rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie wynika z brzmienia art. 66 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1411, z późn. zm.). Pierwotnie czas na wydanie nowych aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane wynosił 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy (14 dni od dnia ogłoszenia). Zmiana ustawy z dnia

24 marca 2022 r. czas ten wydłużyła do 60 miesięcy, a ustawa z dnia 28 czerwca 2024 r. do 84 miesięcy, tj. do dnia 20 września 2026 r.

Prace nad projektem rozpoczęły się w IV kwartale 2021 r. Pierwsze konsultacje publiczne rozpoczęły się 17 lutego 2022 r., w trakcie których ZZDR PKP nie zgłosił obiekcji. Powtórne konsultacje rozpoczęły się 30 sierpnia 2024 r., które również nie przyniosły uwag.

W międzyczasie przedmiotowe rozporządzenie zmieniane było również na potrzeby budowy linii kolejowych dużych prędkości i Centralnego Portu Komunikacyjnego w zakresie skrzyżowań wielopoziomowych. Konsultacje publiczne rozpoczęły się 19 kwietnia 2023 r. i do projektu tego uwag ZZDR PKP nie zgłaszał.

Ponownie rozporządzenie było zmieniane w zakresie załącznika 4 i możliwości prowadzenia ruchu pociągów po torze czynnym bez wprowadzania ograniczenia prędkości czoła pociągów na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, po spełnieniu określonych warunków. Uwagi zgłoszone przez ZZDR PKP pismem nr 63/09/2024 z dnia 2 września 2024 r. zostały złożone po terminie zgłaszania uwag w ramach konsultacji publicznych, który minął 27 sierpnia 2024 r. Ponadto, w piśmie kierującym projekt rozporządzenia zmieniającego do konsultacji publicznych zawarto informację, że *uwagi i propozycje wykraczające poza zakres niniejszego projektu rozporządzenia nie będą rozpatrywane*, a uwagi zgłoszone w ww. piśmie wykraczały poza zakres prac legislacyjnych.

Niemniej w opinii tutejszego resortu, zgłoszone zastrzeżenia do rozporządzenia Ministra Infrastruktury 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 2015 r. poz. 1744, z późn. zm.) zgłoszone w piśmie nr 08/01/2024 nie generowały zmian legislacyjnych, z uwagi na to, że przepisy § 61 rozporządzenia są jasne i nie wymagają doprecyzowania w zakresie wskazanym w piśmie ZZDR PKP.

Ponadto, w nawiązaniu do pisma ZZDR PKP nr 08/01/2024 z dnia 10 stycznia 2024 r., Minister Infrastruktury wychodząc naprzeciw oczekiwaniom zwrócił się do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o zapewnienie jednolitego działania wszystkich samoczynnych systemów przejazdowych powiązanych z urządzeniami stacyjnymi, w tym bardziej precyzyjnego określania warunków zamówień publicznych (SIWZ) na zabudowę lub modernizację systemów przejazdowych, mając na uwadze powyższy przepis, a w szczególności uczulenia wykonawców systemów przejazdowych na właściwe stosowanie przepisu § 61 ust. 4 rozporządzenia, a spółka zobowiązała się do przeanalizowania i dostosowania postanowień przepisów wewnętrznych do brzmienia rozporządzenia, aby zapewnić jednolite działanie pól samoczynnych systemów przejazdowych, o czym ZZDR PKP został poinformowany pismem nr DTK-4.42.4.2024.AG.1 z dnia 13 maja 2025 r.

Mając na względzie powyższe wyjaśnienia pragnę zaznaczyć, że zgłaszane w toku konsultacji publicznych uwagi znajdują swoje odzwierciedlenie w raportach z konsultacji. Ministerstwo Infrastruktury nie ustosunkowuje się do zgłaszanych uwag pismami odrębnymi (ponieważ są one rozpatrywane w trybie konsultacji publicznych), a jedynie, jak zostało to wskazane powyżej, w formie odniesienia się do uwag w ww. raportach z przebiegu konsultacji, które dostępne są dla wszystkich stron biorących udział w procesie stanowienia prawa (również ZZDR PKP oraz innych związków) na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

Odnosząc się do pisma nr 39/DK/09/24 z dnia 3 września 2024 r. należy zauważyć, że zostało ono skierowane bezpośrednio do prezesa zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dlatego też Minister Infrastruktury nie ustosunkował się do jego treści. Niemniej należy zauważyć, również w kontekście pism nr 64/09/2024 z dnia 3 września 2024 r. oraz nr 94/12/2024 z dnia 18 grudnia 2024 r., że instrukcje wewnętrzne spółki nie są konsultowane z Ministerstwem Infrastruktury, niemniej muszą być one zgodne z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa. W przypadku *Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1*, musi być ona spójna z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2025 r. poz. 100, z późn. zm.).

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz stanu