



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

RAPORT ROCZNY ZA ROK 2025

Z DZIAŁALNOŚCI

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW

KOLEJOWYCH



Zatwierdził:



Signed by / Podpisano przez:
Rafał Tadeusz Leśniowski
Ministerstwo Spraw
Wewnętrznych i Administracji
Date / Data: 2026-09-25
15:14

Rafał Leśniowski

Przewodniczący
Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

ul. Domaniewska 36/38, 02-672 Warszawa

tel.: +48 47 72 17 791, fax: +48 47 72 87 715

e-mail: pkbwk@mswia.gov.pl

tel. dyżurny 510 126 711

<https://www.gov.pl/web/mswia/panstwowa-komisja-badania-wypadkow-kolejowych>

SPIS TREŚCI		
Punkt	Tytuł	Strona
1.	Wstęp	3
1.1	Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji	3
1.2	Struktura organizacyjna Komisji.....	5
2.	Czynności i formy prowadzenia działalności przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2025 r.	7
3.	Zdarzenia w sprawie, których prowadzone były postępowania w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2025 r.	12
3.1	Zdarzenia zgłoszone Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy	12
3.2	Podział zdarzeń zgłoszonych Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy	15
3.3	Zdarzenia w odniesieniu, do których Komisja rozpoczęła prowadzenie postępowań w 2025	18
3.3.1	Poważny wypadek kolejowy zaistniały dnia 5 maja 2025 r. o godz. 8:40 na stacji Aleksandrów Kujawski, w torze 101 przejazd kolejowy kategorii A w km 90,472 linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła Główna.....	18
3.3.2	Incydent kolejowy zaistniały w dniu 13 sierpnia 2025 r. o godz. 03:43 na stacji Kraków Główny KGB, tor 2, km -0,090 linii kolejowej nr 629 Kraków Główny – Kraków Bieżanów.....	20
3.3.3	Wypadek kolejowy zaistniały w dniu 15 sierpnia 2025 r. o godz. 13:52 na szlaku Pierzchno - Gądky, w torze nr 1, przejazd kolejowy kategorii D w km 182,466 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny	22
3.3.4	Poważny wypadek kolejowy zaistniały dnia 6 października 2025 r. o godz. 11:45 na stacji Wrocław Nadodrze, tor nr 209, rozjazd nr 205, km 161,089 linii kolejowej nr 143 Kalety – Wrocław Popowice WP2	25
3.3.5	Incydenty kolejowe zaistniały w dniu 16 listopada 2025 r. o godz. 20:15 w km 112,800 w torze nr 1 i 2 oraz o godz. 23:53 w km 115,500 w torze nr 1, na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk	26
3.3.6	Incydent kolejowy zaistniały w dniu 16 listopada 2025 r. o godz. 6:40 w km 90,550 na szlaku Sobolew – Życzyn, linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk	28
3.3.7	Poważny wypadek kolejowy zaistniały w dniu 21 grudnia 2025 r. o godz. 11:04 na przejeździe kolejowym kategorii B, szlak Ziębice – Starczów, w torze szlakowym nr 1 km 59,536 linii nr 276 Wrocław Główny – Międzyzlesie	30
4.	Analiza zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2025 r.	32
5.	Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raporcie rocznym na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	42
5.1	Zalecenia wydane w 2025 r. i opublikowane we wrześniu 2025 r. w Raporcie Rocznym za rok 2024	42
5.2	Zalecenia wydane w 2026 r. przez Komisję w Raporcie Rocznym za rok 2025	45
6.	Realizacja zaleceń wydanych w 2025 r. przez PKBWK (według informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego).....	50
6.1	Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń	52
6.2	Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (według informacji Prezesa UTK)	85
7.	Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2025 r.	86
8.	Podsumowanie	88
9.	Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2026 r.	93
	ZAŁĄCZNIK „A” Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2025 r.	94
	ZAŁĄCZNIK „B” Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2025 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym)	107
	ZAŁĄCZNIK „C” struktura zdarzeń w 2025 r. w stosunku do 2024 r. z podziałem na kategorie	110

1. Wstęp

1.1 Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji

Stała i niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „Komisją” lub „PKBWK”, prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów od dnia 17 kwietnia 2007 r.

Utworzenie Komisji było wynikiem implementacji do prawa krajowego stanowiska ujętego w art. 21 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych uchylonej Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei - Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102 zwanej dalej „Dyrektywą”. Zgodnie z art. 20 i 22 obecnej Dyrektywy Rzeczpospolita Polska zapewniła prowadzenie dochodzenia w sprawie poważnych wypadków i incydentów przez stały podmiot niezależny funkcjonalnie, organizacyjnie i decyzyjnie od władzy bezpieczeństwa, regulatora rynku kolejowego, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury oraz wszelkich innych stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z funkcjonowaniem organu dochodzeniowego. Krajowym Organem dochodzeniowym określonym Dyrektywą, zgodnie z prawem krajowym jest „Komisja”. Komisja jest w pełni niezależna pod względem organizacyjnym, prawnym od podmiotów i Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, o których mowa w art. 22 Dyrektywy. Artykuł ten jednocześnie upoważnia Krajowy Organ Dochodzeniowy do pełnienia funkcji nadzorującej dochodzenie w razie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu.

Komisja działa na podstawie postanowień rozdziału 5a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 poz. 1234 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „ustawą” oraz jest kierowana i reprezentowana na zewnątrz przez Przewodniczącą Komisji, jak stanowi art. 28a ust. 6a ustawy.

Od dnia 1 listopada 2019 roku minister właściwy ds. wewnętrznych zapewnia budżet, a obsługę Komisji stanowi urząd obsługujący tego ministra (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 roku *o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* - Dz. U. poz. 1979).

Podstawowym zadaniem Komisji jest prowadzenie postępowania po każdym poważnym wypadku w transporcie kolejowym (zaistniałym na liniach kolejowych o szerokości torów nie mniejszej niż 300 mm, sieciach kolejowych funkcjonalnie wyodrębnionych z systemu kolejowego oraz bocznicach kolejowych niebędących prywatnymi), mającym oczywisty (negatywny) wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie tym bezpieczeństwem, jak stanowi art. 28e ust. 1 ustawy.

Komisja może również prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie zmienionych warunkach, byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei, jak stanowi art. 28e ust. 2 ustawy. Decyzję o podjęciu

postępowania, o którym mowa wyżej, podejmuje Przewodniczący Komisji nie później niż w ciągu 2 miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia, jak stanowi art. 28e ust. 3a ustawy.

Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu innego niż powyżej przedstawiony, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania, w tym przypadku decyzję o podjęciu postępowania na podstawie art. 28e ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym, podejmuje Przewodniczący Komisji, nie mając określonego terminu.

Inną przesłanką do podjęcia decyzji o prowadzeniu postępowań w sprawie wypadków i incydentów jest ich zaistnienie w powtarzalnych sytuacjach spowodowanych podobnymi przyczynami. Każda decyzja o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu jest poprzedzona uwzględnieniem:

- wagi wypadku lub incydentu;
- czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu, jako całości;
- wpływu wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei na poziomie wspólnotowym;
- wniosków zarządców, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych, ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz ministra właściwego do spraw transportu, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” lub państw członkowskich Unii Europejskiej.

W terminie tygodnia od dnia podjęcia decyzji o rozpoczęciu postępowania Komisja informuje o tym Agencję Kolejową Unii Europejskiej, podając datę, czas i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ranne i odniesione przez nie rany oraz poniesione straty materialne.

W ramach swojej działalności Komisja prowadzi postępowania, których celem jest ustalenie okoliczności zdarzeń, czynników przyczyniających się do powstania zdarzenia, jak również określenie wniosków zapobiegawczych, mających na celu poprawę bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Komisja sporządza raport z postępowania zawierający zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom, przyjmując uchwałę w tym zakresie. Postępowania prowadzone przez Komisję nie rozstrzygają o winie lub odpowiedzialności. Członkowie Komisji są uprawnieni do prowadzenia postępowań w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów jak stanowi art. 28a ust. 3a ustawy.

Członkowie Komisji posiadają legitymacje uprawniające do wykonywania czynności, o których mowa w art. 28h ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Wzór legitymacji określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 23 października 2020 r. w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (Dz. U. poz. 1894).

Legitymację członkowi Komisji wydaje minister właściwy do spraw wewnętrznych.

W przypadku podjęcia przez Komisję postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, komisja kolejowa przekazuje Komisji prowadzenie postępowania. PKBWK sporządza raport z prowadzonego postępowania zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r. *dotyczącym struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań (raportów – w określeniu ustawodawstwa polskiego) z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych*, zwane dalej „Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE)”, które ustanowiło strukturę sprawozdań w odniesieniu do dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20 ust. 1 i 2 Dyrektywy (UE) 2016/798.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r. (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej nr 132 z 27 kwietnia 2020 roku), weszło w życie dnia 14 maja 2020 roku, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

W niniejszym Raporcie stosowane są określenia „przejazd kolejowo-drogowy” lub „przejazd kolejowy”, które oznaczają każde skrzyżowanie w jednym poziomie drogi z linią kolejową oraz boczniką kolejową, inne niż przejście. Określenie „przejazd kolejowo-drogowy”, wynika z rozporządzenia 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 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.) na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r.- Prawo budowlane (Dz.U. z 2025 r. poz. 418 i 1080), natomiast określenie „przejazd kolejowy” jest zdefiniowane i stosowane w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 2024 poz. 1251 z późn. zm.) i Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 2310 z późn. zm.).

1.2 Struktura organizacyjna Komisji

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2025 r. w skład Komisji wchodziło 8 członków stałych w tym Przewodniczący, jeden Zastępca Przewodniczącego oraz Sekretarz Komisji.

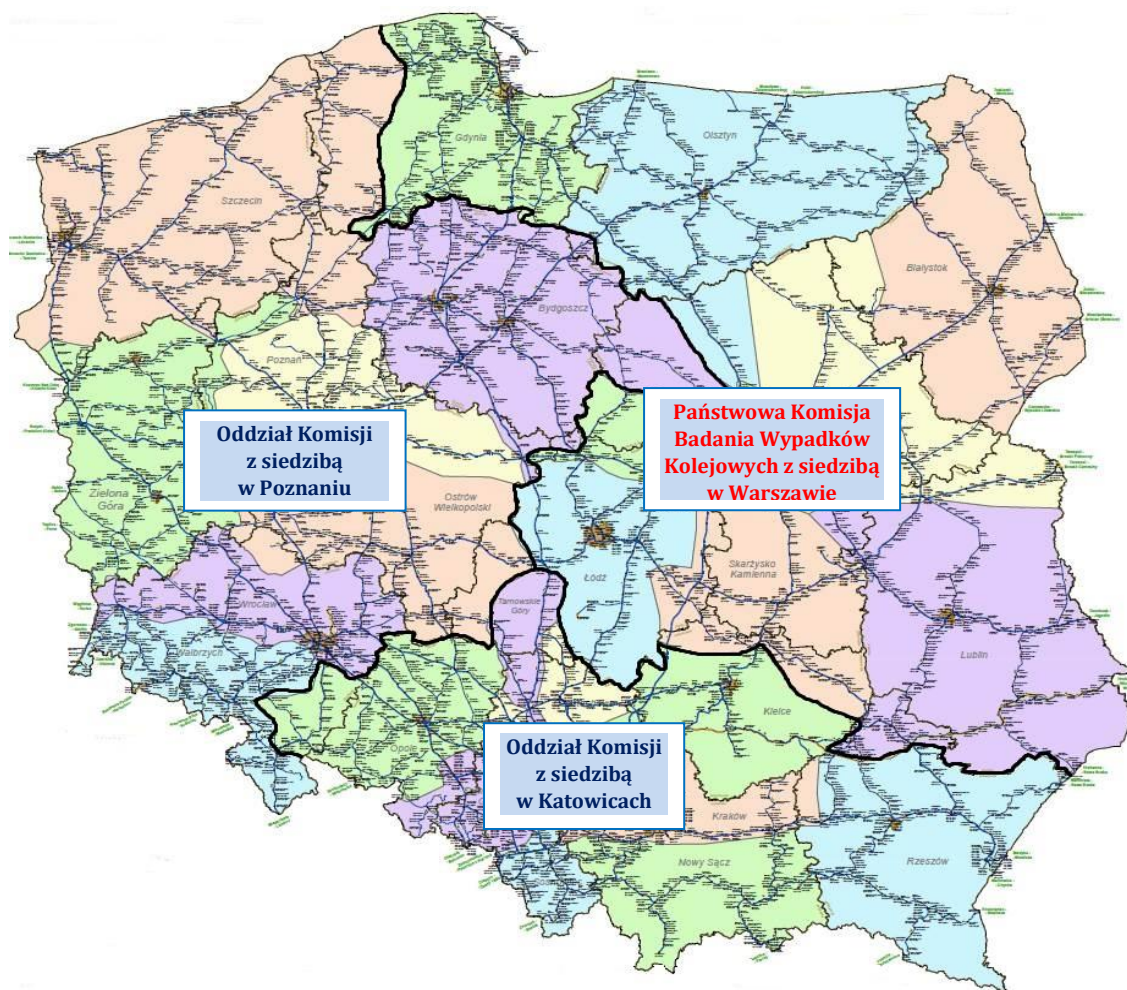
Na podstawie art. 28d ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020), Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji wydał Zarządzenie nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 stycznia 2020 r. w *sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych* (zwany dalej Regulaminem Komisji), opublikowane w Dzienniku Urzędowym Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji pod poz. nr 2.

W załączniku nr 1 do Zarządzenia nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 stycznia 2020 r. (poz. 2) zawarty jest *Regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej zwany „Regulaminem Komisji”)*, obowiązujący od 31 stycznia 2020 r., określający kierunki działania Komisji, strukturę organizacyjną i liczbę członków stałych.

Zgodnie z postanowieniami § 5 ust. 1 Regulaminu Komisji, Przewodniczący koordynuje realizację zadań Komisji, zapewnia właściwą organizację pracy Komisji, jej sprawne działanie oraz reprezentuje Komisję na zewnątrz.

Strukturę organizacyjną PKBWK określa Załącznik Nr 2 do ww. Zarządzenia:

1. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych z siedzibą w Warszawie (5 etatów – członkowie stali):
 - a) Przewodniczący,
 - b) Zastępca Przewodniczącego do spraw badawczych,
 - c) Zastępca Przewodniczącego do spraw technicznych,
 - d) Sekretarz Komisji,
 - e) członek stały.
2. Oddział Komisji z siedzibą w Katowicach (4 etaty):
 - a) członek stały koordynujący pracę oddziału,
 - b) członkowie stali (3 etaty).
3. Oddział Komisji z siedzibą w Poznaniu (3 etaty):
 - a) członek stały koordynujący pracę oddziału,
 - b) członkowie stali (2 etaty).



2. Czynności i formy prowadzenia działalności przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2025 r.

W 2025 r. Komisja prowadziła działalność związaną z zaistniałymi zdarzeniami w transporcie kolejowym, wykonując m.in. następujące czynności:

1. Analizę natychmiastowego zgłoszenia dotyczącego zaistniałego zdarzenia przekazanego przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy.

Celem analizy wstępnej było ustalenie skutków zaistniałego zdarzenia (okoliczności, przyczyny, liczba poszkodowanych, oszacowanie strat oraz innych ważnych danych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia). Był to zakres czynności wykonywanych przez członków Komisji, pod nadzorem Przewodniczącego Komisji.

Wstępne informacje dotyczące zaistniałego zdarzenia były przekazywane Przewodniczącemu Komisji.

2. Decyzję w sprawie wyjazdu członków Komisji na miejsce zaistniałego zdarzenia, celem dokonania oględzin, podejmował Przewodniczący Komisji lub wyznaczony Zastępca Przewodniczącego.

3. Bezpośredni udział członka/ów Komisji w oględzinach miejsca zdarzenia w obecności przewodniczącego komisji kolejowej – stosowany był przede wszystkim w celu sprawdzenia, czy do powstania zdarzenia przyczynił się nieprawidłowo funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz czy zaistniały inne przesłanki wskazujące na konieczność podjęcia postępowania - zgodnie z art. 28e ust. 2a i 3 ustawy o transporcie kolejowym. Z oględzin miejsca zdarzenia członkowie sporządzali notatki, przedkładając rekomendacje Przewodniczącemu PKBWK, odnośnie możliwego podjęcia postępowania przez PKBWK.
4. Zebrane i przekazane informacje wstępne, tj. rodzaj zdarzenia i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ciężko ranne oraz straty materialne, umożliwiały Przewodniczącemu Komisji ocenić konieczność wydania decyzji o podjęciu postępowania w sprawie zaistniałego zdarzenia.
5. Prowadzenie postępowania przez Zespół badawczy Komisji powołany decyzją przez Przewodniczącego Komisji – następuje przez wyznaczenie kierującego Zespołem badawczym, a następnie w porozumieniu z nim ustalenie składu Zespołu badawczego spośród członków stałych i doraźnych Komisji. Zespół badawczy Komisji przeprowadzał czynności mające na celu ustalenie okoliczności i czynniki przyczyniające się do zaistnienia zdarzenia, przygotowanie dokumentacji opisującej proces postępowania, niezbędnej do podjęcia przez Komisję uchwały zamykającej postępowanie w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu. Kierujący Zespołem badawczym wyznaczał i koordynował czynności wykonywane przez osoby wchodzące w skład tego zespołu oraz był odpowiedzialny za prawidłowość przeprowadzonych czynności. Zadania oraz zakres szczegółowy czynności określa Regulamin Komisji. Powyższe czynności wykonywane były pod nadzorem Przewodniczącego Komisji.

Przewodniczący Komisji wydawał na mocy art. 28l ust 1a zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom w trakcie trwania postępowania.

Zakres planu prowadzonego postępowania przez Zespół badawczy, uzależniony był każdorazowo od wniosków, jakie zamierzała uzyskać Komisja w celu poprawy bezpieczeństwa. W 2025 r. raporty były sporządzane przez Zespoły badawcze Komisji w oparciu o postanowienia *Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE)*.

Ostateczna wersja projektu Raportu była przyjmowana uchwałą Komisji, w wyniku analizy i po przyjęciu lub odrzuceniu uwag podmiotów wymienionych art. 28k ust. 2 ustawy.

W 2025 r. Przewodniczący Komisji wydał decyzje o podjęciu postępowania przez Zespół badawczy Komisji w sprawie następujących zdarzeń:

- 1) poważnego wypadku kolejowego zaistniałego dnia 5 maja 2025 r. o godz. 8:40 na stacji Aleksandrów Kujawski, w torze 101 przejazd kolejowy kategorii A w km 90,472 linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła Główna;

- 2) incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 13 sierpnia 2025 r. o godz. 03:43 na stacji Kraków Główny KGB, tor 2, km -0,090 linii kolejowej nr 629 Kraków Główny – Kraków Bieżanów;
- 3) wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 15 sierpnia 2025 r. o godz. 13:52 na szlaku Pierzchno - Gądky, w torze nr 1, przejazd kolejowy kategorii D w km 182,466 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny;
- 4) poważnego^{2*)} wypadku kolejowego zaistniałego dnia 6 października 2025 r o godz. 11:45 na stacji Wrocław Nadodrze, tor nr 209, rozjazd nr 205, km 161,089 linii kolejowej nr 143 Kalety – Wrocław Popowice WP2;
- 5) incydentów kolejowych zaistniałych w dniu 16 listopada 2025 r. o godz. 20:15 w km 112,800 w torze nr 1 i 2 oraz o godz. 23:53 w km 115,500 w torze nr 1, na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk;
- 6) incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 16 listopada 2025 r. o godz. 6:40 w km 90,550 szlaku Sobolew – Życzyn, linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk;
- 7) poważnego^{1*)} wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 21 grudnia 2025 r. o godz. 11:04 na przejeździe kategorii B, szlak Ziębice – Starczów, w torze szlakowym nr 1 km 59,536 linii nr 276 Wrocław Główny – Międzylesie.

Stan realizacji postępowań prowadzonych przez Komisję na dzień 2025-12-31 przedstawia się następująco:

- postępowanie w sprawie zdarzenia wymienionego w pozycji Lp. 1 zostało zakończone w dniu 16 grudnia 2025 r.,
- postępowania w sprawie zdarzeń wymienionych w pozycjach od 2 ÷ 7 zostały rozpoczęte w 2025 r. i w dniu 2025-12-31 były kontynuowane przez powołane Zespoły badawcze Komisji,
- szczegółowe informacje dotyczące prowadzonych postępowań w sprawie tych zdarzeń zamieszczono w dalszej treści raportu.

W 2025 r. Komisja zakończyła postępowania: dwa podjęte ze zdarzeń zaistniałych w 2023 r., pięć podjętych w sprawie zdarzeń zaistniałych w 2024 r. i jedno podjęte ze zdarzenia zaistniałego w 2025 r. oraz sporządziła raporty, które zostały opublikowane na stronie internetowej. W trakcie prowadzonych postępowań Przewodniczący PKBWK wydał 15 zaleceń podmiotom w celu poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i transporcie drogowym.

Opublikowane w 2025 r. raporty z przeprowadzonych postępowań oraz Raportu rocznego za rok 2024 r. zawierają łącznie 42 zalecenia dotyczące bezpieczeństwa kierowane w 2025 roku do różnych podmiotów. Spośród opublikowanych zaleceń, 37 zostało przekazanych Prezesowi UTK. Cztery zalecenia wynikające z raportów opublikowanych w 2025 r., Komisja przekazała do

^{1*)} zdarzenie zakwalifikowane, jako poważny wypadek kolejowy w trakcie prowadzenia postępowania (zmiana w statystyce za rok 2025 z „wypadku - kat. B19” na „poważny wypadek - kat. A19”

^{2*)} zdarzenie zakwalifikowane, jako poważny wypadek kolejowy w trakcie prowadzenia postępowania (zmiana w statystyce za rok 2025 z „wypadku - kat. B34” na „poważny wypadek - kat. A34”

zarządców dróg wojewódzkich i krajowych, a jedno zostało przekazane do organu centralnego (Ministra Infrastruktury).

Ponadto w 2025 r. Komisja opracowała i opublikowała 1 raport tymczasowy:

- RAPORT TYMCZASOWY Nr PKBWK 01/T1/2025 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 1 maja 2024 r. o godz. 10:34 na stacji Rudna Gwizdanów, w torze 1 na rozjeździe nr 2, w km 38,973 linii kolejowej nr 289 Legnica - Rudna Gwizdanów
- 6. Komisja współpracowała z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, m.in. z krajowym organem dochodzeniowym w Czechach i na Litwie, jak stanowi art. 28j ustawy.
- 7. Komisja na podstawie art. 28ja ustawy uczestniczyła w programie wzajemnych ocen realizowanych w ramach współpracy międzynarodowej krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej. Przedstawiciel PKBWK uczestniczył w ocenie krajowego organu dochodzeniowego Austrii i Bułgarii - jako członek zespołu oceniającego.
- 8. Komisja monitorowała zgłaszane zdarzenia kolejowe oraz prowadziła „Ewidencję Zdarzeń Kolejowych (EwZd)”.
- 9. W 2025 roku odbywały się oględziny zaistniałych zdarzeń kolejowych, wykonywane przez członków Komisji z przedstawicielami komisji kolejowych m.in. w zakresie przeprowadzania pomiarów i badań, analizy dokumentacji. W trakcie badania przyczyny i okoliczności zdarzenia, członkowie Komisji uczestniczyli w posiedzeniach komisji kolejowych oraz w spotkaniach z udziałem przedstawicieli UTK. Komisja udzieliła wiele wskazówek mających na celu doprecyzowanie oględzin miejsca zdarzenia.
- 10. Zgodnie z art. 28g ust. 2 ustawy, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego powiadamiał Komisję o trudnościach w ustalaniu przyczyn zaistniałych zdarzeń przez komisje kolejowe, informując o spotkaniach organizowanych z przedstawicielami komisji kolejowych.
- 11. Istotnymi czynnikami mającymi wpływ na funkcjonowanie Komisji były:
 - Współpraca - między organami działającymi równolegle i niezależnie z wzajemnym poszanowaniem kompetencji w związku z zaistnieniem zdarzenia kolejowego, oparta na „Porozumieniu z dnia 27 czerwca 2014 roku zawartym pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych i Prokuratorem Generalnym”. Porozumienie ma zastosowanie również do współpracy z Policją, ABW, Żandarmerią Wojskową oraz Strażą Graniczną (zgodnie z definicją organu prowadzącego postępowanie karne - w § 1 pkt 5 Porozumienia). Wszystkie zapisy odnoszące się do praw PKBWK mają zastosowanie również do komisji kolejowych. W ramach porozumienia Komisja prowadziła szkolenie dla Policji i Prokuratury.

- Porozumienie z dnia 16 grudnia 2014 roku pomiędzy Komendantem Głównym Policji oraz Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych zawarte w celu określenia zasad współpracy w zakresie wzajemnego wspierania działań podejmowanych na płaszczyźnie organizowanych i prowadzonych przez nie przedsięwzięć o charakterze szkoleniowym.
- Porozumienie zawarte w dniu 25 maja 2023 roku pomiędzy Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego a Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w sprawie współpracy w zakresie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.
- W ramach wymiany doświadczeń i podniesienia, jakości systemu badania zdarzeń oraz stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, Członkowie stali Komisji uczestniczą w organizowanych przez inne podmioty szkoleniach, konferencjach, seminariach, naradach, spotkaniach, posiedzeniach plenarnych, zespołach roboczych, warsztatach, spotkaniach organizowanych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej oraz podmioty prowadzące postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

3. Zdarzenia w sprawie, których prowadzone były postępowania w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2025 r.

3.1 Zdarzenia zgłoszone Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy

Obowiązek natychmiastowego zgłaszania Komisji oraz Prezesowi UTK poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych wynikał z art. 28g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Natomiast obowiązek pisemnego zawiadomienia o zdarzeniu przez zarządcę infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej właściwego dla miejsca zdarzenia wynikał z § 7 ust. 1-5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 369), zwanego dalej „rozporządzeniem”. Przepisy krajowe określają podział zdarzeń kolejowych w transporcie kolejowym na następujące ich rodzaje:

- 1) **poważny wypadek** – **każdy wypadek spowodowany** kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem: z przynajmniej **jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami** (ciężko ranny – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności ciała lub rozstroju zdrowia i w wyniku tego przebywająca w szpitalu dłużej niż 24 h), 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;
- 2) **wypadek** – niezamierzone, nagłe zdarzenie lub ciąg zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - kolizje,
 - wykolejenia,
 - zdarzenia na przejazdach,
 - zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - pożar pojazdu kolejowego;
- 3) **incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Ww. określenia rodzaju zdarzeń (poważnego wypadku, wypadku i incydentu) zostały zdefiniowane wg zapisów ustawy o transporcie kolejowym.

W okresie od 01 stycznia do 31 grudnia 2025 r. zostało zgłoszonych do Komisji i zarejestrowanych w systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) ogółem 2710 zdarzeń

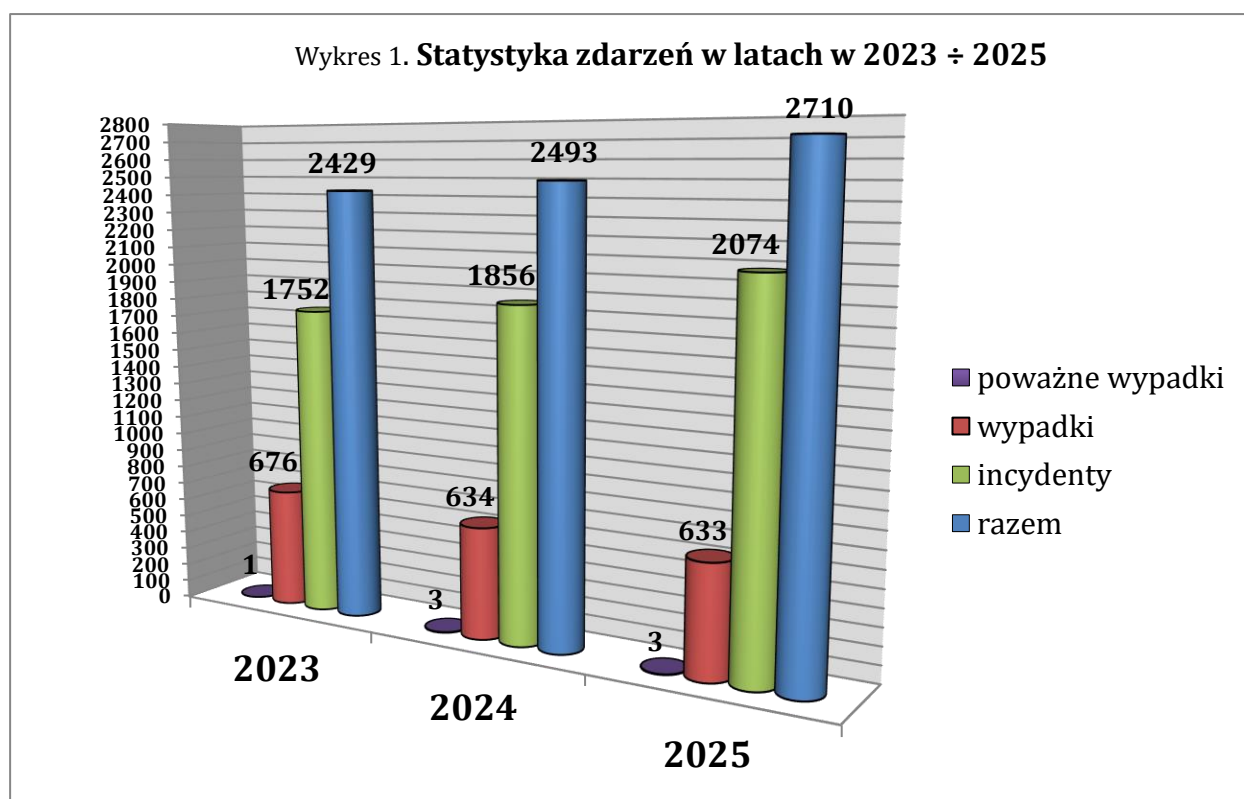
kolejowych wg kwalifikacji przyczyny bezpośredniej wynikającej z rozporządzenia, z czego: 3 poważne wypadki, 633 wypadki i 2074 incydenty.

Liczbę i strukturę zdarzeń z podziałem na rodzaje przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Zdarzenia zgłoszone Komisji w 2025 r. w stosunku do roku 2024.

Rodzaj zdarzenia (PW - poważny wypadek, W - wypadek, I - incydent)	2024	2025	Zmiana 2025/2024
PW (kat. A)	3	3	0 %
W (kat. B)	634	633	-0,2%
I (kat. C)	1856	2074	+11,7%
Łączna liczba zdarzeń kolejowych	2493	2710	+8,7%

Poniższy wykres przedstawia zestawienie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, zaistniałych w latach 2023, 2024 i 2025.



W tym w 2025 r.:

- z bocznic kolejowych – łącznie do ewidencji (EwZd) prowadzonej w PKBWK, zostało zgłoszonych 164 zdarzeń kolejowych (w tym: 136 wypadków i 28 incydentów),
- z linii kolejowych wąskotorowych do ewidencji zostało zgłoszonych 17 zdarzeń kolejowych (w tym 14 wypadków i 3 incydenty).

Tabela poniżej przedstawia liczbę poszkodowanych (zabitych, ciężko rannych i rannych) w zdarzeniach zaistniałych w 2025 r. w stosunku do roku 2024 (opracowane na podstawie dokumentów przekazanych przez obowiązane podmioty).

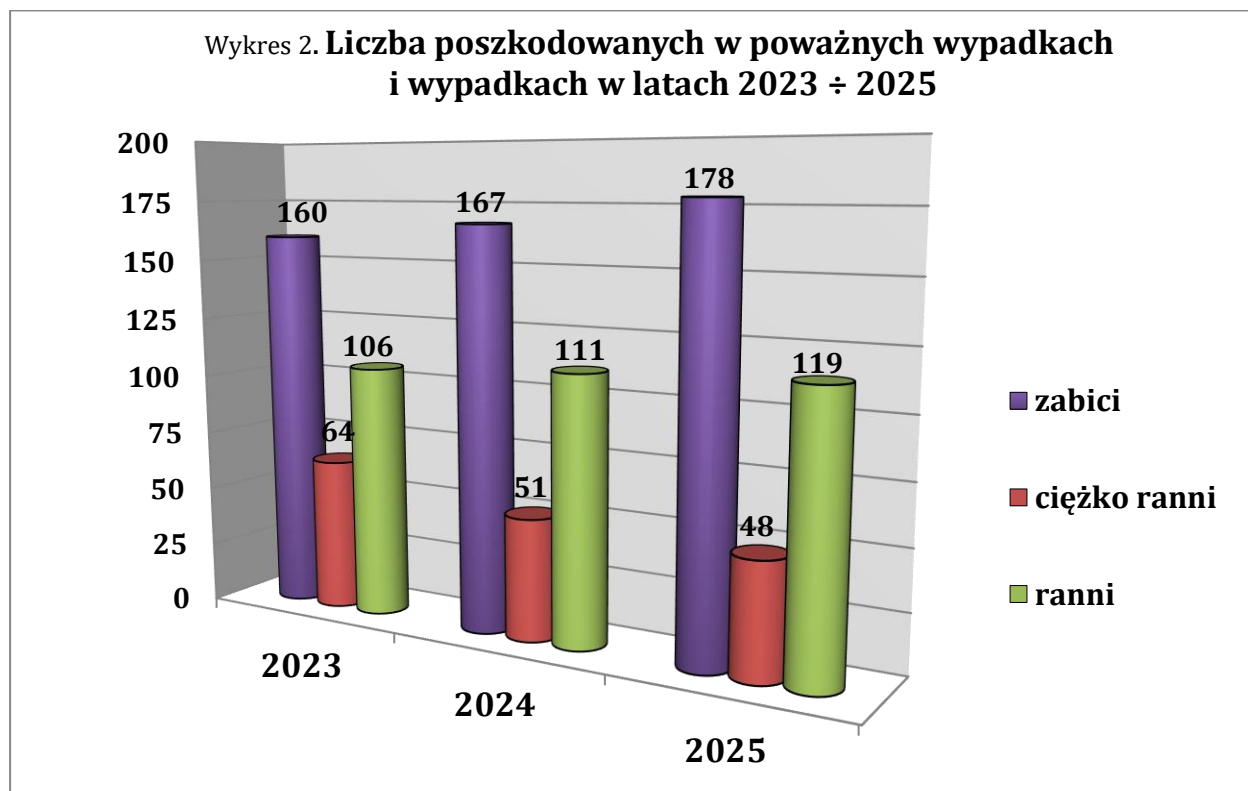
Tabela 2. Poszkodowani w zdarzeniach w 2025 r. w stosunku do roku 2024.

Poszkodowani ^{*)}	2024	2025	Zmiana 2025/2024
Zabici	167 ^{**)}	178 ^{**)}	+6,4%
Ciężko ranni	51 ^{**)}	48 ^{**)}	-5,9%
Ranni	111 ^{**)}	119 ^{**)}	+7,2%

^{*)} Poszkodowani: zabici, ciężko ranni i ranni (z uwzględnieniem bocznic kolejowych) wg informacji przekazanych na dzień sporządzenia Raportu (tj. do dnia 15 sierpnia 2026 r.), nie uwzględniono poszkodowanych zakwalifikowanych w decyzjach prokuratora, jako samobójstwa lub próby samobójcze.

^{**) Statystyka (dane liczbowe): zabitych, ciężko rannych i rannych wykazane na podstawie *Raportów Komisji* oraz *Protokołów ustaleń końcowych* opracowanych przez komisje kolejowe i przekazanych do PKBWK.}

Poniższy wykres przedstawia zestawienie liczby poszkodowanych: zabitych, ciężko rannych i rannych, w zdarzeniach zaistniałych w latach 2023, 2024 i 2025, sporządzony na podstawie *Raportów Komisji* oraz *Protokołów ustaleń końcowych* opracowanych przez komisje kolejowe i przekazanych do PKBWK.



3.2 Podział zdarzeń zgłoszonych Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy

Przypisanie zdarzeń zaistniałych w 2025 r. do odpowiednich rodzajów zdarzeń, dokonane przez PKBWK, przedstawiają poniższe wykresy:

a) poważne wypadki i wypadki – 636

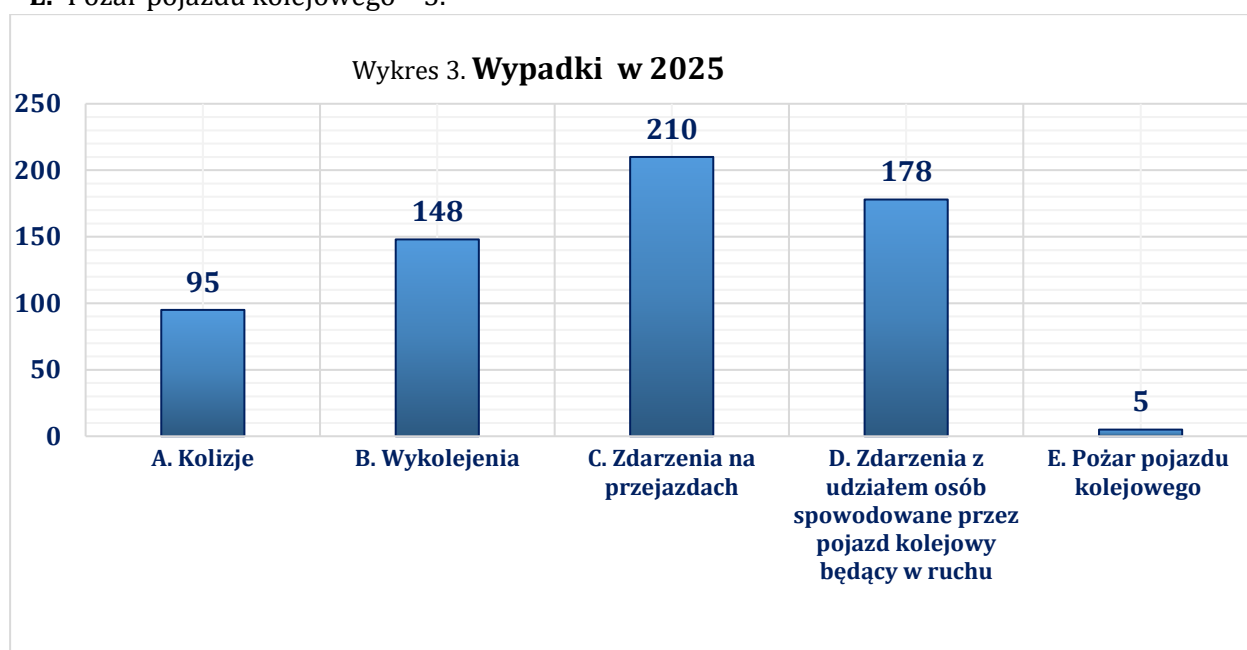
A. Kolizje – 95

B. Wykolejenia – 148

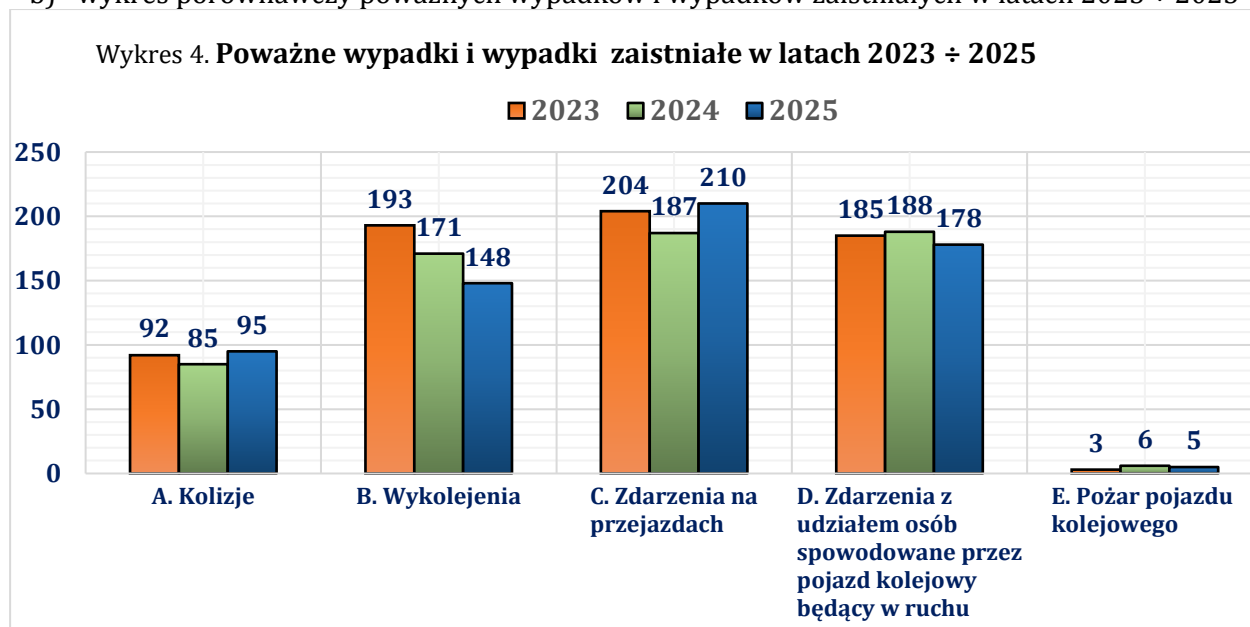
C. Zdarzenia na przejazdach – 210

D. Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu – 178

E. Pożar pojazdu kolejowego – 5.



b) wykres porównawczy poważnych wypadków i wypadków zaistniałych w latach 2023 ÷ 2025



c) **incydenty - 2074**

A. Zdarzenia (incydenty) związane z **eksploatacją oraz obsługą pociągu i pojazdu kolejowego** (w tym: *) incydenty kategorii: C44 – 177; C45 – 7; C46 – 1; C47 – 7).

Liczba incydentów ww. kategoriach: 192

B. Zdarzenia (incydenty) z **osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego**, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska (tj. *) incydenty kategorii C65 – 93)

C. Zdarzenia (incydenty) **na przejazdach kolejowych** – niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (półroгатką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. *) incydenty kategorii C66 – 84); złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu (tj. *) incydenty kategorii C64 – 738).

Liczba incydentów ww. kategoriach: 822

D. Zdarzenia (incydenty) związane z **uszkodzeniem lub złym stanem technicznym pojazdu kolejowego** oraz pożarem (w tym: *) incydenty kategorii: C53 – 53; C54 – 157; C55 – 17).

Liczba incydentów ww. kategoriach: 227

E. Zdarzenia (incydenty) związane **ze zdarzeniami (zakłóceniami) w infrastrukturze** (uszkodzenia, nieprawidłowe zadziałanie urządzeń, najechanie na przeszkodę oraz pożar w obiekcie lub w pobliżu toru, tj. *) incydenty kategorii: C51 – 105; C52 – 10; C57 – 3; C60 – 159; C64 – 20). Liczba incydentów ww. kategoriach: 297

F. Zdarzenia (incydenty) spowodowane **błędym przygotowaniem drogi przebiegu dla pociągu** (wyprawieniem, uruchomieniem, przyjęciem pociągu lub pojazdu kolejowego) oraz przygotowaniem pociągu do jazdy (tj. *) incydenty kategorii: C41 – 2; C42 – 5; C43 – 92; C50 – 27).

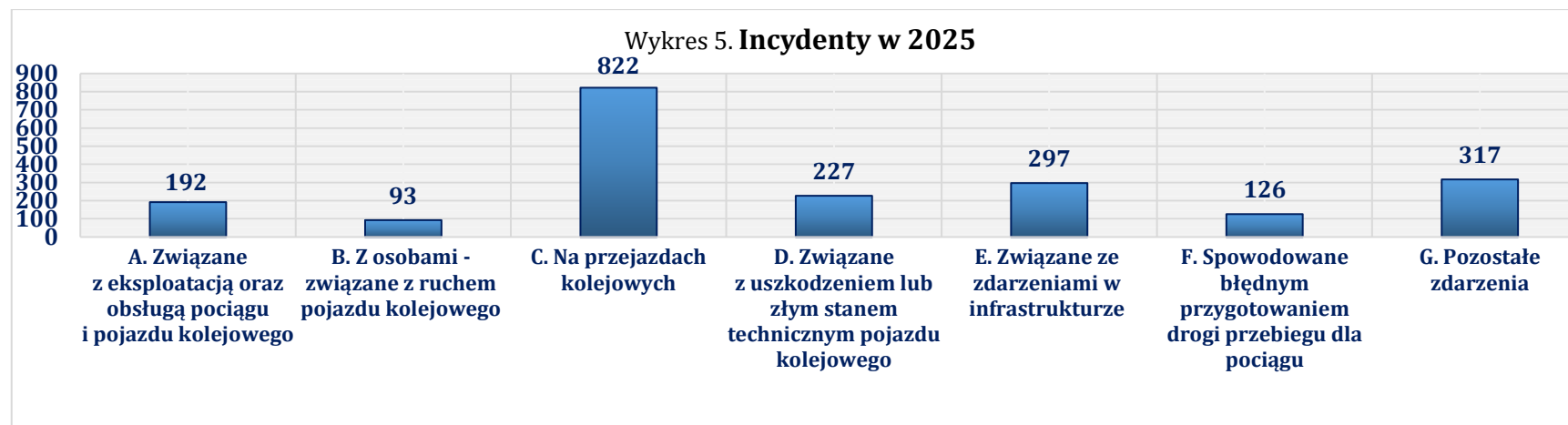
Liczba incydentów ww. kategoriach: 126

G. **Pozostałe zdarzenia:**

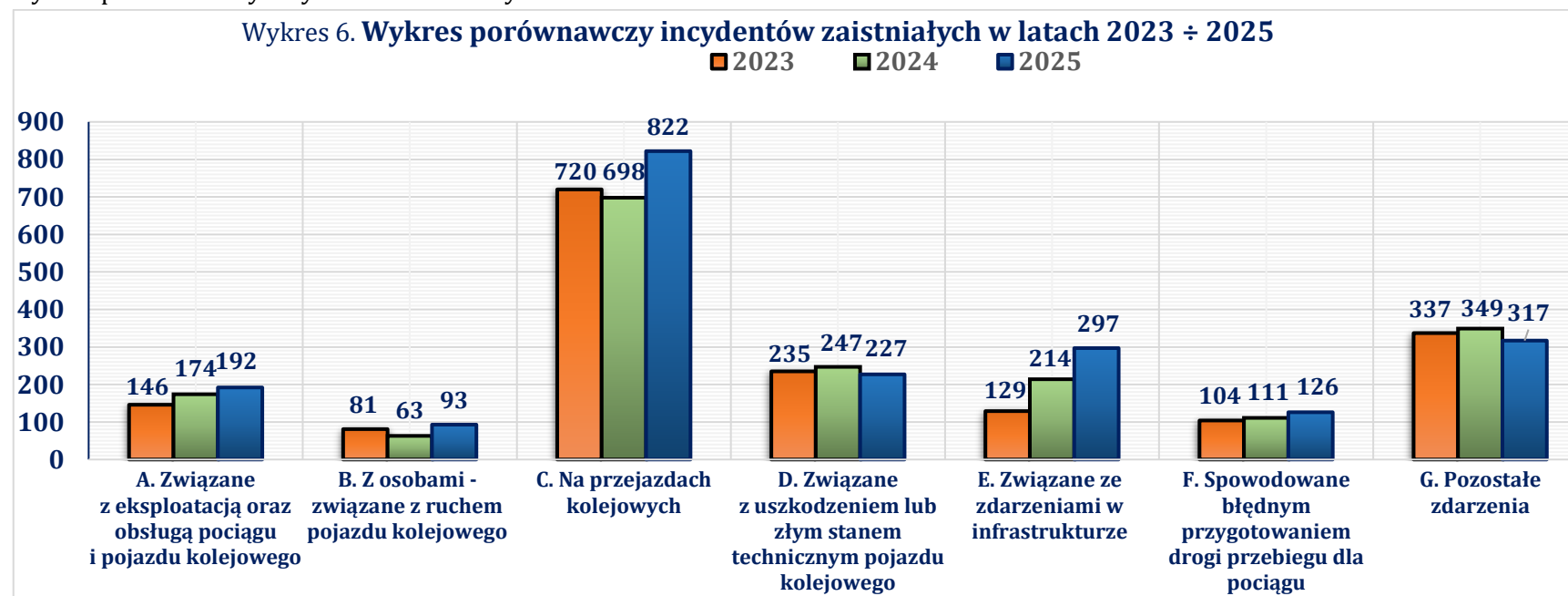
Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego, klęski żywiołowe, złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki itp. obrzucenie pociągu, kradzież ładunku z pociągu itp., rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów, oraz inne przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie (tj. *) incydenty kategorii: C59 – 2; C61-1; C62 – 7; C64 – 99; C68 – 132; C69 – 76).

Liczba incydentów ww. kategoriach: 317.

*) incydenty kategorii (C) - oznaczenie zgodne z kwalifikacją przyczyny bezpośredniej, zawartą w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016 r. poz. 369)



d) wykres porównawczy incydentów zaistniałych w latach 2023 ÷ 2025



3.3 Zdarzenia w odniesieniu, do których Komisja rozpoczęła prowadzenie postępowań w 2025

3.3.1 Poważny wypadek kolejowy zaistniały dnia 5 maja 2025 r. o godz. 8:40 na stacji Aleksandrów Kujawski, w torze 101 przejazd kolejowy kategorii A w km 90,472 linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła Główna

Skutki zdarzenia:

- kierujący samochodem dostawczym (marki Mercedes Sprinter) poniósł śmierć na miejscu
- samochód dostawczy uległ całkowitemu zniszczeniu oraz częściowo został zniszczony przewożony ładunek
- uszkodzeniu uległy również: pierwszy człon pojazdu kolejowego 22WEg-018 oraz infrastruktura kolejowa



Zdjęcie 1 - Widok na przejazd kolejowy i na samochody jadące z przeciwnych kierunków (źródło: dokumentacja z POLREGIO S.A.)



Zdjęcie 2 - Skutki zdarzenia - uszkodzony samochód ciężarowy z naczepą, rozrzucony ładunek (źródło: materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 3 - Skutki zdarzenia - widok uszkodzeń pojazdu kolejowego 22WEg-018 (źródło: dokumentacja z POLREGIO S.A.)

Zdarzenie na przejeździe kolejowym kategorii A – poważny wypadek.

Zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A zlokalizowanym w stacji Aleksandrów Kujawski, polegające na najechaniu pociągu osobowego ROJ 55575 relacji Włocławek – Toruń Główny przewoźnika POLREGIO S.A na przejeżdżający przez przejazd kolejowy samochód marki Mercedes Sprinter (samochód dostawczy z naczepą). Przejazd kolejowy kat. A obsługiwany na miejscu, który nie posiadał uzależnienia sygnałów nadawanych na sygnalizatorach od położenia rogatki.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 7 maja 2025 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia okoliczności oraz ustalenia czynników przyczynowych, przyczyniających się i systemowych, a także opracowania zaleceń poprawy bezpieczeństwa po zaistnieniu poważnego wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, zlokalizowanym na stacji Aleksandrów Kujawski tor nr 101, km 90,472 linii

kolejowej nr 18 Kutno – Piła Główna. Zdarzenie zostało zgłoszone w wyznaczonym terminie do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10680.

W trakcie prowadzonego postępowania nie były wydawane zalecenia w celu poprawy bezpieczeństwa przez Przewodniczącego Komisji. Niemniej jednak zarządca infrastruktury kolejowej:

1. Wprowadził ograniczenie prędkości pociągów do 40 km/h na rozjeździe nr 5 stacji Aleksandrów Kujawski z powodu nierówności poziomej.
2. Dla wyeliminowania przypadków włączania się do ruchu pojazdów drogowych i ich wjazdu na przejazd kolejowy, wjazd na drogę dojazdową został zagrodzony prowizorycznymi barierami przez Sekcję Eksploatacji Toruń Główny.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 08/2025 (dnia 16 grudnia 2025), w którym wydała następujące zalecenia:

Zalecenia i ich adresaci:

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy:

1. Odnowi oznakowanie poziome linii P-4 i P-14 drogi dojazdowej do przejazdu wraz z uzupełnieniem linii P-4 na pomoście przejazdu.
2. Istniejący znak F-6a przy wyjeździe z ulicy Halinowo uzupełni na odgałęzieniu w prawo o znak A-9 (zdjęcie 19).
3. Ustali organizację ruchu tak, aby zjazd z drogi dojazdowej w kierunku przejazdu kolejowego był niedozwolony.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

4. Do czasu modernizacji urządzeń srk w stacji Aleksandrów Kujawski zrealizuje powiązanie półsamocznego systemu zabezpieczenia ruchu na przejeździe z systemem stacyjnym poprzez uzależnienie wskazań sygnałów nadawanych na semaforze od położenia drągów rogatkowych.
5. W trakcie kontroli przejazdów kat. A. dokona sprawdzenia ergonomii stanowisk pracowników obsługujących przejazdy i w przypadku stwierdzenia braku prawidłowej obserwacji pociągów oraz jazd manewrowych, podejmie właściwe działania minimalizujące ryzyko zaistnienia zdarzeń na przejazdach.

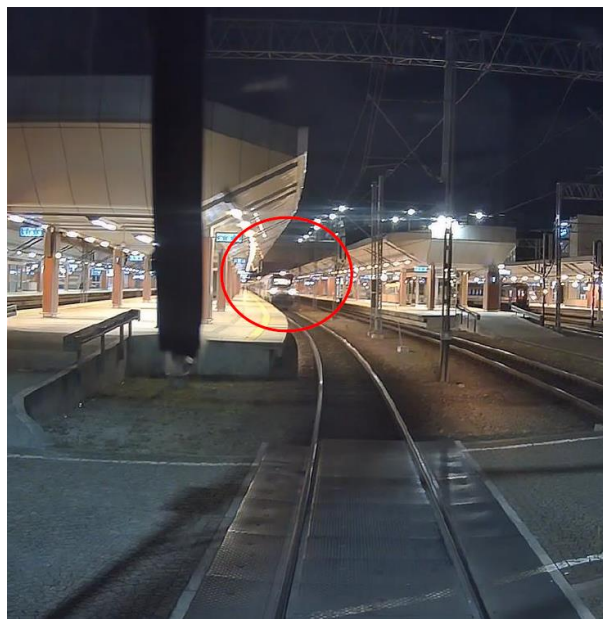
3.3.2 Incydent kolejowy zaistniały w dniu 13 sierpnia 2025 r. o godz. 03:43 na stacji Kraków Główny KGB, tor 2, km -0,090 linii kolejowej nr 629 Kraków Główny – Kraków Bieżanów

Skutki zdarzenia:

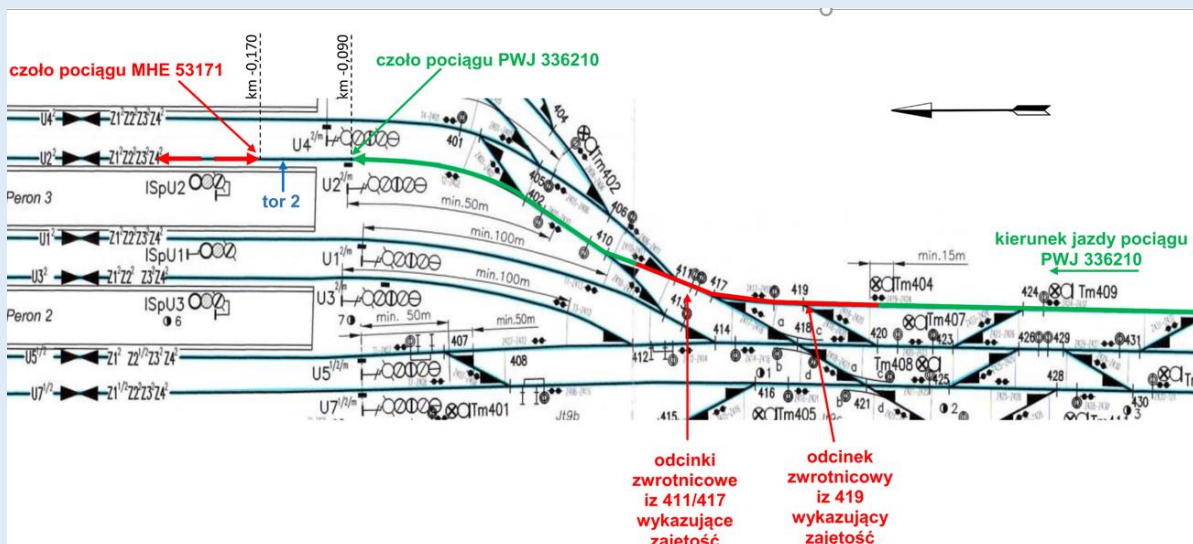
- opóźnienie 21 pociągów pasażerskich – łącznie 214 min
- wprowadzenie komunikacji zastępczej za pociąg RAJ 30753 w relacji Krzeszowice – Kraków



Zdjęcie 4 - Miejsce zdarzenia – widok z kabiny lokomotywy EU160-076 w kierunku czoła pociągu kolejowego e.z.t. EN57-2029 (źródło: dokumentacja „PKP Intercity” S.A.)



Zdjęcie 5 - Miejsce zdarzenia – widok z kabiny e.z.t. EN57-2029 w kierunku czoła lokomotywy EU160-076 (źródło: dokumentacja POLREGIO S.A.)



Rysunek nr 1 - Szkic miejsca zdarzenia (opracowanie PKBWK)

Zdarzenie związane z przyjęciem pociągu na stacji na tor zajęty - kategoria incydent.

W związku z trwającą na stacji Kraków Główny KGB awarią urządzeń srk (utrata kontroli niezajętości izolacji zwrotnicowych Iz411/417, Iz419) zabudowanych w drodze przebiegu zbliżającego się pociągu PWJ 336210, dyżurny ruchu dysponujący przystąpił do układania drogi przebiegu na tor 2 (zamiast na tor 4) i poinformował maszynistę za pomocą radiotelefonu, że wjazd pociągu będzie się odbywał na podstawie sygnału zastępczego „Sz” na tor 2 stacyjny.

O godz. 03:41 dyżurny ruchu nadał na semaforze Z4² sygnał zastępczy „Sz” (na tor zajęty) dla pociągu PWJ 336210 i maszynista uruchomił jazdę, nie przekraczając prędkości 32 km/h. Przejeżdżając przez rozjazd nr 402, wjeżdżając w łuk toru 2, maszynista zauważył czoło lokomotywy EU160-076 oświetlone sygnałem Pc1 stojącej na torze 2 przy peronie 3 pociągu MHE 53171 i wdrożył nagłe hamowanie. Czoło pociągu PWJ 336210 zatrzymało się w km -0,090 w odległości ok. 80 m od czoła pociągu MHE 53171. Elektryczny zespół trakcyjny (e.z.t.) EN57-2029 przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A., jechał jako skład pociągu PWJ 336210 w relacji Kraków Płaszów – Krzeszowice. Pociąg ten jechał torem szlakowym nr 2Z linii nr 629. Pociąg MHE 53171 „Karpaty” relacji Gdynia Główna – Zakopane/Krynica Zdrój przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A.

Ułożenie drogi przebiegu przez dyżurnego ruchu dysponującego stacji Kraków Główny z toru szlakowego nr 2Z (lk 629) na tor 2 stacyjny i nadanie na semaforze wjazdowym Z4² sygnału zastępczego „Sz” dla pociągu PWJ 336210, pomimo że tor ten był zajęty przez stojący przy peronie 3 pociąg MHE 53171, było czynnikiem przyczynowym zaistnienia zdarzenia.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 20 sierpnia 2025 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia okoliczności oraz ustalenia czynników przyczynowych, przyczyniających się i systemowych, a także opracowania zaleceń poprawy bezpieczeństwa po zaistnieniu incydentu w dniu 13 sierpnia 2025 r. o godz. 03:43 na stacji Kraków Główny KGB, tor nr 2, km -0,90 na linii kolejowej nr 629. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL- 10712.

W trakcie prowadzonego postępowania nie zachodziła potrzeba wydawania zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa przez Przewodniczącego Komisji.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 02/2026 (dnia 30 lipca 2026 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie powoła zespół przy udziale przedstawiciela zakładu, inspektora bhp i społecznego inspektora pracy. Celem prac zespołu będzie przeprowadzenie pomiaru obciążenia pracą (chronometraż) stanowisk dyżurnego ruchu dysponującego i pomocniczego na nastawni „KGB”, na podstawie którego Zakład dostosuje odpowiednio zatrudnienie i podział obowiązków w zespole dyżurnych ruchu posterunku.

2. RegioJet a.s. eksploatujący pojazdy kolejowe serii B2xx, Bc2xx, Bc1xx, Bc3xx, Bm1xx, podejmie niezbędne środki naprawcze w celu wyeliminowania zakłóceń w pracy liczników osi i zapewnienia pełnej zgodności tych pojazdów z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei.
3. „PKP Intercity” S.A. eksploatujący pojazdy kolejowe serii Apm61 (Panorama) oraz Bpm61, podejmie niezbędne środki naprawcze w celu wyeliminowania zakłóceń w pracy liczników osi i zapewnienia pełnej zgodności tych pojazdów z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei.
4. ALSTOM Polska S.A. dokona uzupełnienia zapisów „podręcznika obsługi Systemu kierowania ruchem kolejowym EBI SCREEN 300” dla stacji Kraków Główny (posterunki „KGB” oraz „KGA”) w zakresie użycia polecenia SZ przy prawidłowo ułożonej drodze przebiegu, w której znajdują się odcinki kontroli niezajętości, do których wcześniej zostało wysłane polecenie zerowania (odcinki oczekują na pierwszy przejazd kontrolny taboru, a zwrotnice w drodze przebiegu działają prawidłowo) wraz z przykładami wizualizacji zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ie-20 oraz Ie-20a. Powyższe zmiany będą podstawą dla zarządcy infrastruktury do aktualizacji zapisów instrukcji obsługi miejscowego stanowiska EBI SCREEN 300 w stacji Kraków Główny.
5. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie wspólnie z producentem urządzeń srk podejmie działania mające na celu sukcesywną wymianę czujników koła ELS-95 na czujniki nowej generacji.
6. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie wspólnie z producentem urządzeń srk podejmie działania dążące do ograniczenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wdrażając zmiany w urządzeniach srk w celu wyeliminowania na stacji Kraków Główny „bezwartunkowych sygnałów zastępczych bez zależności”.
7. Prezes UTK rozważy możliwość powołania zespołu ekspertów, którego celem będzie pozyskanie opinii i wiedzy umożliwiającej wyeliminowanie przypadków zakłóceń liczników osi typu ELS-95 przez tabor kolejowy.

3.3.3 Wypadek kolejowy zaistniały w dniu 15 sierpnia 2025 r. o godz. 13:52 na szlaku Pierzchno - Gądk, w torze nr 1, przejazd kolejowy kategorii D w km 182,466 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny

Skutki zdarzenia:

- w wyniku zdarzenia kierujący pojazdem drogowym oraz troje pasażerów samochodu osobowego marki BMW X3 ponieśli śmierć na miejscu
- zniszczeniu uległ samochód osobowy BMW X3 oraz uszkodzony został ezt EN57AL-1222



Zdjęcie 7 – Widok na przejazd kolejowy tuż przed wypadkiem z kabiny maszynisty - kadr z zapisu monitoringu na pojeździe kolejowym (źródło: materiał przekazany przez komisję kolejową).



Zdjęcie 6 - Widok miejsca zdarzenia z kierunku jadącego samochodu (źródło: materiał przekazany przez komisję kolejową)



Zdjęcie 8 - Skutki zdarzenia - widok uszkodzonego samochodu osobowego (źródło: materiał przekazany przez komisję kolejową)

Zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D – kategoria wypadek.

Zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D, polegające na najechaniu przez pociąg pasażerski MOJ 17505 (POLREGIO S.A.) relacji Łódź Kaliska - Poznań Główny, prowadzony ezt EN57AL-1222 na pojazd drogowy (samochód osobowy marki BMW X3), który wjechał na przejazd kolejowy bezpośrednio przed czoło tego pociągu.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 21 sierpnia 2025 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia okoliczności oraz ustalenia czynników przyczynowych, przyczyniających się i systemowych oraz opracowania zaleceń poprawy bezpieczeństwa po zaistnieniu wypadku na przejeździe kolejowym kategorii D zlokalizowanym na szlaku Pierzchno – Gądky w km 182,466 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań Główny. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zostało zarejestrowane w jej bazie danych pod numerem PL-10716.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych nie wydał zaleceń wymagających natychmiastowego działania.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 01/2026 (dnia 30 lipca 2026 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. Przewoźnik kolejowy POLREGIO S.A. dokona nadzwyczajnego przeglądu eksploatowanych pojazdów kolejowych pod względem prawidłowego zapisu parametrów jazdy przez rejestratory pokładowe.
2. Przewoźnik kolejowy POLREGIO S.A. wzmocni nadzór nad pracą maszynistów pojazdów trakcyjnych w celu zapewnienia prawidłowego stosowania się do mijanych sygnalizatorów i wskaźników, w tym wskaźników W6b oraz przestrzeganiem zasad przewożenia osób w czynnych kabinach pojazdów trakcyjnych.
3. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w ramach doskonalenia zawodowego pracowników przeprowadzi szkolenia pracowników posterunków ruchu w celu zapewnienia należytego powiadamiania o zdarzeniach kolejowych służb ratunkowych, tj.

zgodnie z §4 Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8.

4. Zarządca drogi nr 332010P, tj. Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik zapewni systematyczne wykaszanie pasa drogi w celu zapewnienia widoczności oznakowania przejazdów kolejowych na terenie Miasta i Gminy Kórnik.

5. Użytkownicy pojazdów kolejowych, tj.:

- certyfikowani przewoźnicy kolejowi,
- przewoźnicy kolejowi działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa,
- autoryzowani zarządcy infrastruktury,
- zarządcy infrastruktury działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa,
- użytkownicy bocznic kolejowych

eksploatujący pojazdy kolejowe wyposażone w elektroniczne systemy rejestracji parametrów jazdy określą w swoich regulacjach wewnętrznych zakres rejestrowanych parametrów. Minimalny wykaz rejestrowanych parametrów w przypadku rejestratorów zgodnych z normą PN-EN 62625-1 „Elektroniczne wyposażenie kolejowe. Pokładowy system rejestracji parametrów jazdy. Część 1: Specyfikacja systemowa” powinien obejmować parametry wskazane w załączniku F przywołanej normy. W przypadku rejestratorów niespełniających wymagań w/w normy adresaci niniejszego zalecenia określą we własnych przepisach wewnętrznych wykaz rejestrowanych parametrów pojazdów. Adresaci niniejszego zalecenia zapewnią system nadzoru wewnętrznego dla zagwarantowania ciągłości zapisów wyselekcjonowanych parametrów, który będzie obejmował systematyczne kontrole poprawności rejestracji parametrów jazdy oraz sprawdzanie poprawności zapisów co najmniej po wykonaniu czynności przeglądowo - naprawczych pojazdów kolejowych, po których wymagane jest wykonanie jazdy próbnej.

6. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz przewoźnicy kolejowi zwolnieni z obowiązku uzyskania certyfikatu, działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, dokonają weryfikacji instrukcji wewnętrznych, a następnie wprowadzą obowiązek, aby przed rozpoczęciem jazdy instruktażowej lub kontrolnej maszynista instruktor weryfikował sposób prowadzenia innych pociągów przez maszynistę podlegającego instruktażowi lub kontroli. Weryfikacja ta powinna obejmować analizę zapisów rejestratorów parametrów jazdy min. 3 losowych pociągów obsługiwanych przez tego maszynistę w okresie poprzedzającym instruktaż lub kontrolę.

3.3.4 Poważny wypadek kolejowy zaistniały dnia 6 października 2025 r o godz. 11:45 na stacji Wrocław Nadodrze, tor nr 209, rozjazd nr 205, km 161,089 linii kolejowej nr 143 Kalety – Wrocław Popowice WP2

Skutki zdarzenia:

- w wyniku zaistniałego zdarzenia śmierć na miejscu poniósł pracownik ochrony



Zdjęcie 9 - Zestawienie składu manewrowego (źródło: materiał przekazany przez komisję kolejową)



Zdjęcie 11 - Kierunek marszu pracownika ochrony po otwarciu bramy przy rozjeździe nr 205. U dołu nadjeżdżający skład manewrowy z platformą załadowaną kontenerem technicznym (źródło: materiał przekazany przez komisję kolejową)



Zdjęcie 10 - Widok z kabiny pojazdu trakcyjnego spychającego skład manewrowy w kierunku jazdy (źródło: materiał przekazany przez komisję kolejową)



Zdjęcie 12 - Pracownicy znajdujący się w drezynie zmierzają w kierunku poszkodowanego (źródło: materiał przekazany przez komisję kolejową)

Zdarzenie zaistniało podczas prac manewrowych na torach postojowych stacji Wrocław Nadodrze – kategoria poważny wypadek kolejowy.

Najechanie składu manewrowego złożonego z drezyny DH350-11-15 pchającej trzy wagony na poruszającego się po torze pracownika ochrony ze skutkiem śmiertelnym, podczas jazdy manewrowej na bazę Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego (SPRT) na stacji Wrocław Nadodrze. Jazda manewrowa składu odbywała się w kierunku toru 209, a wypadek zaistniał na rozjeździe nr 205. Podczas wykonywanej jazdy manewrowej brak pracownika obserwującego drogę przebiegu na pierwszym pchanym wagonie.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 8 października 2025 r. w sprawie wyjaśnienia okoliczności oraz ustalenia czynników przyczynowych, przyczyniających się i systemowych, a także opracowania zaleceń poprawy

bezpieczeństwa po zaistnieniu poważnego wypadku na stacji Wrocław Nadodrze, tor nr 209, rozjazd nr 205 km 161,089 linii kolejowej nr 143 Kalety – Wrocław Popowice WP2. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zostało zarejestrowane w jej bazie danych pod numerem PL-10736.

W trakcie prowadzonego postępowania nie były wydawane zalecenia w celu poprawy bezpieczeństwa przez Przewodniczącego Komisji. Niemniej jednak zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu po zaistnieniu poważnego wypadku na bazie SPRT niezwłocznie przystąpił do usuwania nieprawidłowości, które zostały zidentyfikowane podczas kontroli Państwowej Inspekcji Pracy (PIP), prowadzonej równolegle do postępowania Zespołu badawczego Komisji.

Czynnościami objęte były m. in.:

- aktualizacja RTS Wrocław Nadodrze;
- aktualizacja Regulaminu Organizacyjno – Technicznego SPRT, w tym naniesienie brakującej grupy torów na schemat bazy;
- wytyczenie bezpiecznych dróg dojścia do bram wjazdowych dla taboru kolejowego;
- usunięcie usterek systemu przekazywania informacji o pociągach stacji Wrocław Popowice.

Projekt raportu w sprawie zaistnienia ww. poważnego wypadku kolejowego został sporządzony przez Zespół badawczy Komisji (wg stanu na sierpień 2026 r.) i przekazany na podstawie art. 28k ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym zainteresowanym podmiotom celem zapoznania i wniesienia do niego ewentualnych uwag.

3.3.5 Incydenty kolejowe zaistniałe w dniu 16 listopada 2025 r. o godz. 20:15 w km 112,800 w torze nr 1 i 2 oraz o godz. 23:53 w km 115,500 w torze nr 1, na szlaku Zarzeka – Puławy Azoty linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk

Skutki zdarzenia:

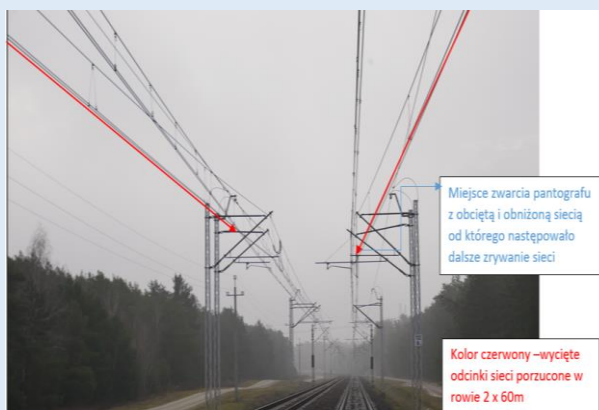
- zerwana sieć trakcyjna i zniszczone elementy sieci w torze nr 1 od lokaty 112-31 do lokaty 113-5 (na długości 244 m)
- uszkodzeniu uległ także pantograf na lokomotywie EU160-016 (drugi w kierunku jazdy pociągu) oraz zostały wybite trzy szyby zewnętrzne w trzecim wagonie za lokomotywą z prawej strony pociągu
- w wyniku zdarzenia zostało opóźnionych 29 pociągów pasażerskich łącznie na 438 minut oraz 11 pociągów towarowych na 1261 min
- osób poszkodowanych nie było



Zdjęcie 13 - Widok uszkodzenia sieci trakcyjnej: zerwane wieszaki podwieszenia przewodu jezdnego; uszkodzony wspornik ramion - brak ramion odciągowych (źródło: materiał przekazany przez komisję kolejową)



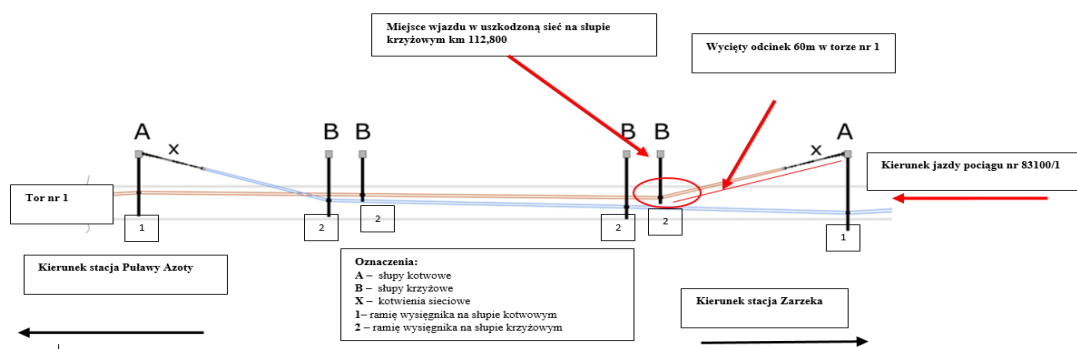
Zdjęcie 15 - Widok uszkodzonego pantografu na lokomotywie EU160-016 (źródło: materiał przekazany przez komisję kolejową)



Zdjęcie 14. Miejsce kradzieży tor nr 1 i tor nr 2 oraz km 112,887 początek zrywania uszkodzonej sieci (zdjęcie poglądowe - materiał PKBWK)



Zdjęcie 16 - Pozostawiony smartfon przy SHP w torze nr 1 (źródło: materiał przekazany przez komisję kolejową)



Rysunek nr 2 - Schemat układu słupów przy torze nr 1 z punktami charakterystycznymi (opracowanie : PKBWK)

Zdarzenia dewastacji i kradzieży elementów sieci trakcyjnej – incydenty.

Incydent wywołany został kradzieżą sieci trakcyjnej typu YC150-2CS150 poprzez wycięcie jednego drutu jezdnego na odcinkach naprężających w torach nr 1 i 2 szlaku Zarzeka – Puławy Azoty linii

kolejowej nr 7. Zdarzenie polegało na wjechaniu lokomotywy elektrycznej ze składem wagonów osobowych w odcinek sieci trakcyjnej z wyciętym drutem jezdny w torze nr 1. W zdarzeniu brał udział pociąg MPE 83100/1 relacji Świnoujście – Rzeszów Główny przewoźnika „PKP Intercity” S.A. prowadzony lokomotywą EU160-016.

Drugi incydent polegał na umieszczeniu przez osoby trzecie blachy nałożonej na prawy tok toru nr 1 i skręconej śrubą od dołu szyny pod jej stopką. Ponadto przy lewym toku szynowym w km 115,534 został ujawniony smartfon z powerbankiem oparty o odbojnicę SHP.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 21 listopada 2025 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia okoliczności oraz ustalenia czynników przyczynowych, przyczyniających się i systemowych, a także opracowania zaleceń poprawy bezpieczeństwa po zaistnieniu incydentów w dniu 16 listopada 2025 r. na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk, szlak Zarzeka – Puławy Azoty o godz. 20:15 w km 112,800 oraz o godz. 23:53 w km 115,500. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod nr PL-10760.

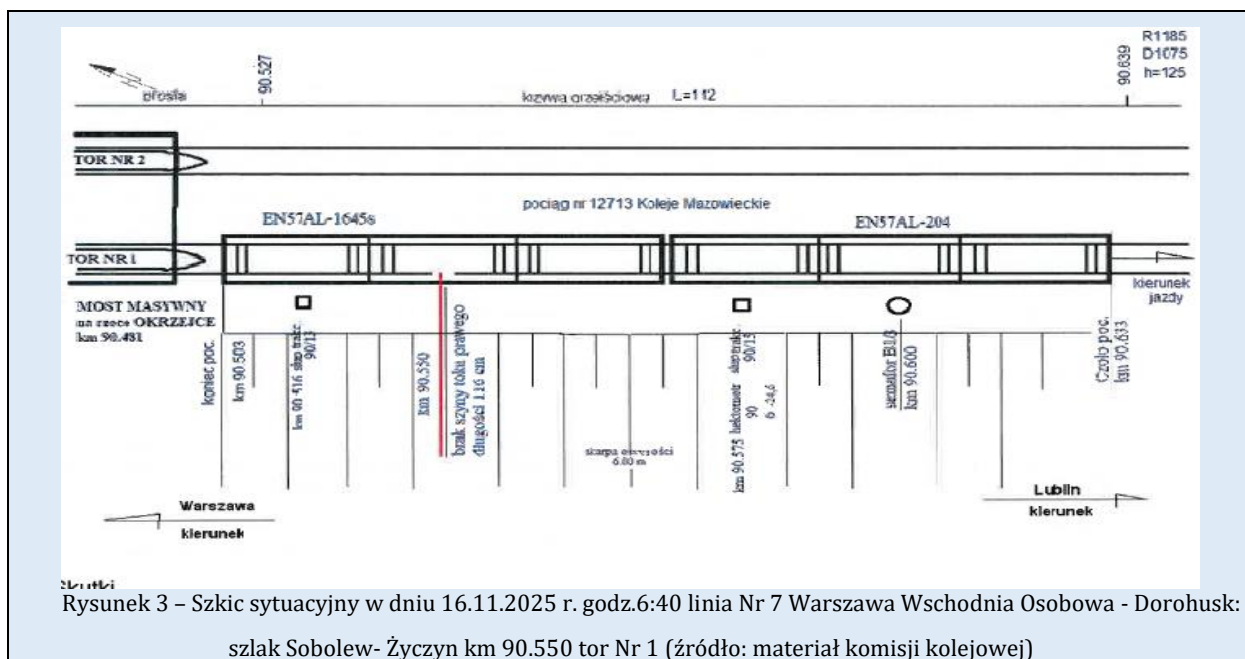
Zespół badawczy w trakcie prowadzonego postępowania zidentyfikował zewnętrzny czynnik związany z zaistnieniem incydentów. Zasadniczym czynnikiem była ingerencja osób trzecich. Polegała ona na wycięciu i próbie kradzieży drutu jeznego sieci trakcyjnej na odciegach pomiędzy słupami kotwowymi a słupami krzyżowymi. Przewodniczący Komisji nie wydawał zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego tego postępowania.

Projekt raportu w sprawie zaistniałych zdarzeń został sporządzony przez Zespół badawczy Komisji (wg stanu na sierpień 2026 r.) i przekazany na podstawie art. 28k ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym zainteresowanym podmiotom celem zapoznania i wniesienia do niego ewentualnych uwag.

3.3.6 Incydent kolejowy zaistniały w dniu 16 listopada 2025 r. o godz. 6:40 w km 90,550 na szlaku Sobolew – Życzyn, linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk

Skutki zdarzenia:

- w wyniku zaistniałego wybuchu stwierdzono brak szyny prawego toku w torze nr 1 na szlaku Sobolew - Życzyn w km 90,550 linii kolejowej nr 7 - długości 116 cm
- uszkodzony wagon platforma



Zdjęcie 17 - Skutki zdarzenia - wykruszona szyna w miejscowości Mika pod pojazdem trakcyjnym (źródło: materiały przekazany przez komisję kolejową)



Zdjęcie 19 - Skutki zdarzenia - wykruszona szyna w miejscowości Mika stwierdzona w dniu 16-11-2025 (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 18 - Skutki zdarzenia - ślady wybuchu na podwoziu wagonu platformy (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 20 - Skutki zdarzenia - ślady wybuchu na podwoziu wagonu platformy (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)

Zdarzenie na linii nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk, km 90,550, szlak Sobolew - Życzyn, tor nr 1 - zakwalifikowane do kategorii incydent - zamach zbrodniczy.

Podczas jazdy pociągu nr 13109 relacji Warszawa Zachodnia - Rzeszów Główny (przewoźnik PKP INTERCITY S.A.) maszynista zgłosił nierówność w torze do dyżurnego ruchu LCS Dęblin stanowisko 1. Dyżurny ruchu LCS 1 polecił maszyniście pociągu nr 12713 (przewoźnik Koleje Mazowieckie Spółka z o.o.) sprawdzenie toru. Maszynista po zatrzymaniu pociągu stwierdził wykruszoną szynę na długości ok. 1,16 m pod składem pociągu.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 21 listopada 2025 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia okoliczności oraz ustalenia czynników przyczynowych, przyczyniających się i systemowych, a także opracowania zaleceń poprawy bezpieczeństwa po zaistnieniu incydentu w dniu 16 listopada 2025 r. na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk, szlak Zarzeka – Puławy Azoty. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod nr PL-10759. Przewodniczący Komisji nie wydawał zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego tego postępowania.

Prognozowany termin zakończenia postępowania i opracowania Raportu – czwarty kwartał 2026 r.

3.3.7 Poważny wypadek kolejowy zaistniał w dniu 21 grudnia 2025 r. o godz. 11:04 na przejeździe kolejowym kategorii B, szlak Ziębice – Starczów, w torze szlakowym nr 1 km 59,536 linii nr 276 Wrocław Główny – Międzyzlesie

Skutki zdarzenia:

- w wyniku zaistniałego zdarzenia kierujący samochodem osobowym i pasażer ponieśli śmierć na miejscu
- całkowitemu zniszczeniu uległ samochód osobowy marki KIA Sportage
- uszkodzeniu uległa lokomotywa elektryczna X4EA-490 Vectron, której stan techniczny nie pozwalał na dalsze prowadzenie pociągu
- uszkodzona infrastruktura: zerwane przewody łączeniowe do puszki wyłączającej czujniki torowe CTI-3



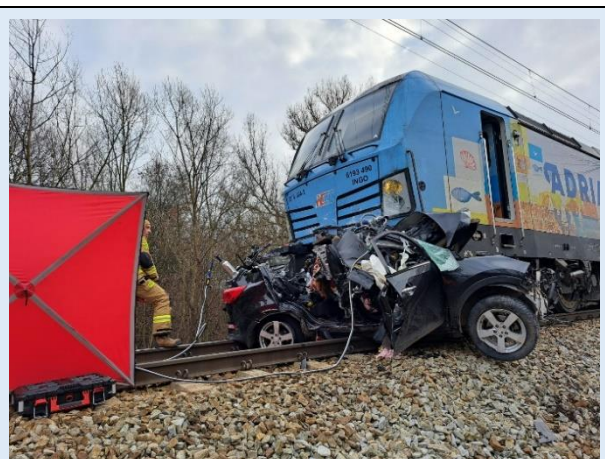
Zdjęcie 21 - Przejazd kategorii B na którym zaistniało zdarzenie (źródło: materiał komisji kolejowej)



Zdjęcie 23 - Skutki zdarzenia - najechnięcie lokomotywy prowadzącej pociąg X4EA-490 na samochód osobowy wypadku (źródło: materiał komisji kolejowej)



Zdjęcie 22 - Skutki zdarzenia na przejeździe kolejowym (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 24 Skutki zdarzenia - najechanie lokomotywy prowadzącej pociąg X4EA-490 na samochód osobowy wypadku (źródło: materiał komisji kolejowej)

Zdarzenie na przejeździe kolejowym kategorii B – poważny wypadek.

Zdarzenie na przejeździe kolejowym kat. B, polegające na wjechaniu samochodu osobowego marki KIA Sportage na pomost przejazdu, przy podniesionych pionowo drogach rogatkowych i wyłączonej sygnalizacji świetlnej, wprost przed czoło nadjeżdżającego pociągu pasażerskiego ECE PWE 65004. Pociąg relacji Lichkov – Gdynia Główna prowadzony lokomotywą X4EA-490 Vectron, przewoźnika „PKP Intercity” S.A. Czoło lokomotywy uderzyło w bok samochodu od strony kierowcy z prędkością 118,5 km/h i pojazd został pchany po torowisku ok. 446 m, aż do chwili zatrzymania pociągu w km 59,090.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Rafał Leśniowski wydał decyzję z dniem 22 grudnia 2025 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia okoliczności oraz ustalenia czynników przyczynowych, przyczyniających się i systemowych, a także opracowania zaleceń poprawy bezpieczeństwa po zaistnieniu poważnego wypadku w dniu 21 grudnia 2025 r. o godz. 11:04 na przejeździe kolejowo - drogowym kat. B w km 59,536 szlaku Ziębice – Starczów linia nr 276 Wrocław Główny – Międzyzlesie. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10767.

Projekt raportu jest w trakcie opracowania przez Zespół badawczy Komisji. W trakcie prowadzonego postępowania wykonano m.in.:

- 1) Badania czujników samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (SSP) podczas jazd testowych zrealizowanych na polecenie PKBWK. W czasie stwierdzonych prób (podczas wizji lokalnej) stwierdzono nieprawidłowości w pracy dwóch czujników zlokalizowanych w km 58,500 (od strony Starczowa).
- 2) Po próbach czujniki uruchamiające SSP (2 sztuki), które zlokalizowane były od strony Starczowa, zostały zdemonstrowane i zabezpieczone przez PKBWK do dalszych badań.
- 3) PKP PLK S.A. przekazała do badań czujniki wykazujące nieprawidłowości w pracy urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej do jednostki badawczej celem wykonania badań szczegółowych.

Planowany termin opracowania projektu raportu – czwarty kwartał 2026 r.

4. Analiza zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2025 r.

Wzrost ogólnej liczby zdarzeń

W roku 2025 ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych właściwych dla miejsca zdarzenia zwiększyła się o 8,7 % w stosunku do roku 2024, z czego:

- odnotowano trzy poważne wypadki w odniesieniu, do których Komisja prowadziła postępowania (w 2024 roku, odnotowano również trzy poważne wypadki kolejowe),
- nastąpił spadek liczby wypadków o 0,2% (z 634 zaistniałych w 2024 r. do 633 w 2025 r.),
- liczba incydentów wzrosła o 11,7% (z 1856 zaistniałych - w 2024 r. do 2074 w 2025 r.).

Bocznic kolejowe

Z analizy zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2025 r. wynika, że nastąpił spadek o 3 % ogólnej liczby zaistniałych zdarzeń kolejowych na bocznicach kolejowych w porównaniu do roku 2024 r.

W 2025 roku na bocznicach kolejowych zaistniało 164 zdarzeń: w tym 136 zakwalifikowanych zostało do kategorii wypadki kolejowe i 28 do kategorii incydenty kolejowe, a w 2024 r. odpowiednio ogółem zaistniało 169 zdarzeń kolejowych: w tym 131 zakwalifikowanych do kategorii wypadki kolejowe oraz 38 do kategorii incydenty kolejowe.

Koleje wąskotorowe

Zarządcy infrastruktury kolei wąskotorowych w 2025 r. zgłosili 17 zdarzeń kolejowych: 14 wypadków (kategorii B) i 3 incydenty (kategorii C). W 2024 roku odpowiednio zgłoszono 14 wypadków (kategorii B) i jeden incydent.

Struktura zdarzeń w 2025 r. w stosunku do 2024 r. z podziałem na kategorie (z uwzględnieniem kwalifikacji przyczyny bezpośredniej) zawarta jest w Załączniku „C” do niniejszego raportu na str. 110.

Wypadki

Spadek liczby wypadków w stosunku do roku poprzedniego nastąpił w 12 kategoriach*) (z 40 wszystkich zdarzeń kategorii B), tj.: B02 – 0; B03 – 32; B04 – 31; B08 – 14; B10 – 3; B11 – 5; B13 – 48; B16 – 1; B30 – 3; B32 – 8; B33 – 11; B34 – 164.

Niewielki wzrost liczby wypadków nastąpił w 12 kategoriach*), tj.: B00 – 22; B07 – 2; B09 – 42; B17 – 14; B19 – 12; B20 – 39; B21 – 124; B23 -8; B31 – 9; B35 – 12; B39 - 1 oraz jeden w kategorii nieustalonej.

Największy wzrost wypadków nastąpił w kategoriach:

*) kategoria zdarzenia (A, B, C) - oznaczenie zgodne z kwalifikacją przyczyny bezpośredniej, zawartą w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 369)

- B09** – wzrost o 10 - zdarzeń spowodowanych uszkodzeniem lub złym utrzymaniem budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwego wykonywania robót, na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli – w 2024 r. zaistniały 32 zdarzenia, a w 2025 r. – 42 zdarzenia;
- B21** – wzrost o 8 – zdarzeń najechania pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D) – w 2024 r. zaistniało 116 zdarzeń, a w 2025 r. – 124 zdarzenia;
- B20** – wzrost o 7 – zdarzeń najechania pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C) – w 2024 r. zaistniało 32 zdarzenia, a w 2025 r. – 39 zdarzeń;
- B31** – wzrost o 7 - zdarzeń najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym – w 2024 r. zaistniało 2 zdarzenia, a w 2025 r. – 9 zdarzeń.
- B19** – wzrost o 6 - zdarzeń spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B) – w 2024 r. zaistniało 6, a w 2025 r. – 12 zdarzeń;

Największy spadek liczby wypadków nastąpił w kategoriach:

- B34** – spadek o 11 - zdarzeń spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, zakwalifikowanych do tej kategorii – w 2024 r. zostało 175 zdarzeń, a w 2025 r. – 164 zdarzeń;
- B04** – spadek o 8 – zdarzeń niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia - w 2024 r. zaistniało – 39, a w 2025 r. – 31 zdarzeń;
- B03** – spadek o 7 – zdarzeń wyprawienia, przyjęcia lub jazdy pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwej obsłudze urządzeń sterowania ruchem kolejowym – w 2024 r. zaistniało 39 zdarzeń, a w 2025 r. – 32 zdarzenia;
- B08** – spadek o 5 – zdarzeń zbiegnięcia pojazdu kolejowego – w 2024 r. zaistniało 19, a w 2025 r. – 14 zdarzeń;

Incydenty

W stosunku do roku poprzedniego, w 2025 r. nastąpił wzrost liczby zgłoszonych incydentów o 11,7 % - tj. o 218 (w 2024r. zaistniało 1856 incydentów, a w 2025 r. zaistniały 2074 incydenty).

Wzrost liczby incydentów nastąpił w 12 kategoriach*) (z 27 wszystkich zdarzeń kategorii C), tj.:

C43 – 92; C44 – 177; C50 – 27; C51 – 105; C52 – 10; C53 – 53; C60 – 159; C61 – 1; C64 – 857; C65 – 93; C66 – 84; C69 – 76).

Nieznaczny spadek liczby incydentów nastąpił w 12 kategoriach*), tj.: C41 – 2; C42 – 5; C45 – 7; C47 – 7; C54 – 157; C55 – 17; C57 – 3; C59 – 2; C62 – 7; C68 – 132 oraz nie zgłoszono zdarzeń (całkowity spadek) w kategoriach: C48 – 0; C67 – 0.

Największy wzrost liczby incydentów nastąpił w kategoriach:

- **C64** – z zaistniałych 743 w 2024 r. wzrost do 857 w roku 2025 (+114) – w kategorii: 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 poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu;
- **C60** – z zaistniałych 102 w 2024 r. wzrost do 159 w roku 2025 (+57) – najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub poszkodowanych;
- **C66** – z zaistniałych 53 w 2024 r. wzrost do 84 w roku 2025 (+31) - niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym;
- **C65** – z zaistniałych 63 w 2024 r. wzrost do 93 w roku 2025 (+30) zdarzeń z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska;
- **C69** – z zaistniałych 50 w 2024 r. wzrost do 76 w roku 2025 (+26) – w kategorii inne przyczyny
- **C43** – z zaistniałych 71 w 2024 r. wzrost do 92 w roku 2025 (+21) zdarzeń: wyprawienia, przyjęcia lub jazdy pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- **C44** – z zaistniałych 157 w 2024 r. wzrost do 177 w roku 2025 (+20) zdarzeń:

Z analizy wypadków i poważnych wypadków (wg podziału na rodzaj zdarzenia) wynika, że w 2024 r. zaistniało 637 zdarzeń w kategorii (A i B), a w 2025 r. zaistniało 636 zdarzeń (dotyczy to łącznej liczby wypadków na liniach kolejowych, bocznicach kolejowych oraz liniach kolejowych wąskotorowych).

Z analizy poszczególnych rodzajów zdarzeń, w PKBWK wynika, że:

- **kolizji** – z zaistniałych 85 w 2024 r. wzrost do 95 zaistniałych w roku 2025; kolizje stanowią – 15 % ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 636);
- **wykolejenia** – z zaistniałych 171 w 2024 r. spadek do 148 zaistniałych w roku 2025; - wykolejenia stanowią 23,2 % ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 636);
- **zdarzenia na przejazdach** – z zaistniałych 187 w 2024 r. wzrost do 210 zaistniałych w roku 2025 (tj. z uwzględnieniem kategorii A18+B18, A19+B19, B20, B21, B22, B31, B32, B33); - zdarzenia na przejazdach stanowią 33 % ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 636);
- **zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu** – z zaistniałych 188 w 2024 r. spadek do 178 zaistniałych w roku 2025 (tj. kategorie B34 i B35); - zdarzenia te stanowią 28 % ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 636).

Ponadto w ewidencji w rodzaju zdarzenia **pożary** - zanotowano 6 w 2024 r. (5 w kategorii B24 i jeden zakwalifikowany do kategorii B30), a w 2025 roku – 5 pożarów (wg kategorii B24). Stanowią one ok. 0,8 % ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 636). zdarzeń zakwalifikowanych do rodzaju zdarzenia pożary.

Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych

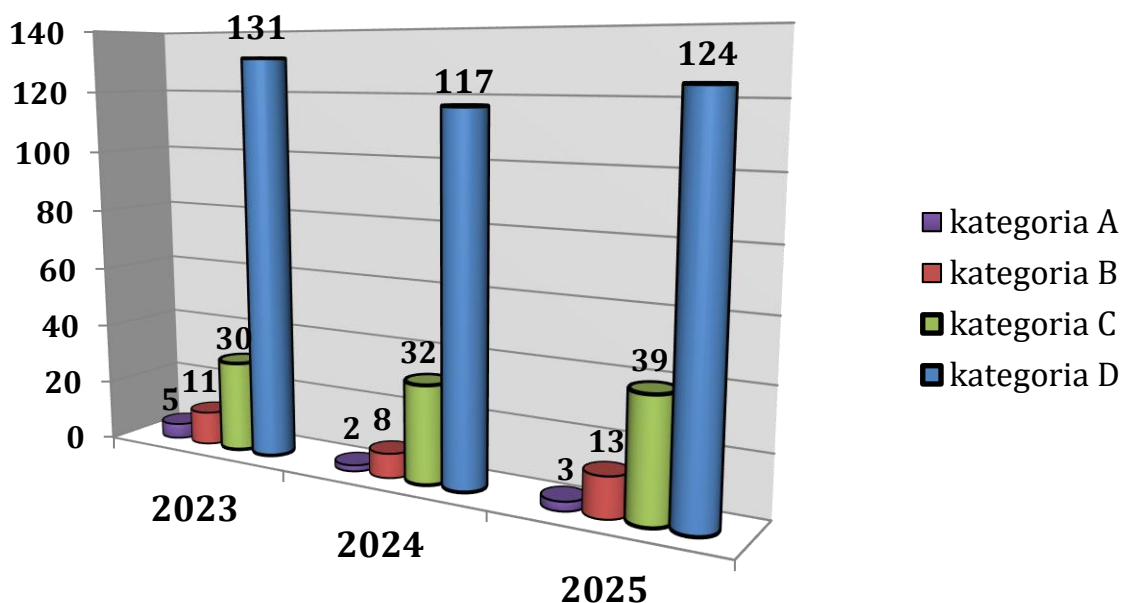
W 2025 r. w porównaniu do roku 2024 nastąpił **wzrost o 20** zdarzeń z ogólnej liczby poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C, D, tj. o **10,2%** (w 2024 r. – zaistniało 159 wypadków, a w 2025 r. - 179) w tym:

- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A zanotowano **wzrost** o 1 wypadek,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B **wzrost** o 5 wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C **wzrost** o 7 wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D nastąpił **wzrost** o 7 wypadków.

Powyższe statystyki uwzględniają również wypadki zaistniałe na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D: użytkowników bocznic kolejowych - 8 wypadków oraz na liniach kolejowych wąskotorowych - 10 wypadków.

Zestawienie porównawcze poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych poszczególnych kategorii z udziałem pojazdów drogowych i kolejowych w latach 2023 ÷ 2025 przedstawiono na wykresie poniżej.

Wykres 7. Poważne wypadki i wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych poszczególnych kategorii z udziałem pojazdów drogowych i kolejowych w latach 2023 ÷ 2025



Podstawowymi przyczynami zdarzeń przy przekraczaniu przejazdów kolejowych są nadal w szczególności:

- niezastosowanie się do zakazu wjazdu na przejazd poza sygnalizator drogowy nadający sygnał zakaz wjazdu poprzez dwa sygnały czerwone na przemian migające,
- niezatrzymanie się w wyniku ustawionego znaku „Stop” i niezachowanie należytej ostrożności przez kierujących pojazdami drogowymi,
- przejeżdżanie pod zamykającymi się rogatkami,
- omijanie półrogatek,
- brak wymaganego trójkąta widoczności,
- niezachowanie szczególnych środków ostrożności przed przejazdem kolejowym przy zamkniętych rogatkach i prawidłowo działającej sygnalizacji świetlnej oraz brak reakcji kierowcy pojazdu drogowego na sygnał dźwiękowy „Baczność” podawany przez maszynistę pociągu,
- blokowanie przejazdu przez wjeżdżające na tory pojazdy drogowe bez możliwości zjazdu,
- niedostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych, powodując wjazd w bok pociągu na przejazdach kat. D lub na urządzenia rogatkowe na przejazdach kat. B,
- nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów drogowych,
- niewłaściwe zachowanie, gdy pojazd drogowy zostanie unieruchomiony na torach,

- brak reakcji kierującego pojazdem drogowym, na podawane przez maszynistę pociągu sygnały „Bacność”, przy przekraczaniu przejazdu kolejowego oraz w konsekwencji wjechanie na przejazd bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg,
- niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed sygnalizatorem drogowym z włączoną sygnalizacją świetlną zabraniającą wjazdu pojazdów na przejazd oraz dźwiękową i wjazd bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem na prawidłowo zabezpieczonym i osygnalizowanym przejeździe kategorii C,
- wjechanie pojazdem drogowym na przejazd kolejowy, pomimo załączonego ostrzegania na sygnalizatorach drogowych - niezachowanie ostrożności przez kierowcę na przejeździe kategorii B i zatrzymanie pojazdu drogowego w strefie przejazdu przed rogatek zamykającą zjazd,
- niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed sygnalizatorami drogowymi, pomimo braku możliwości kontynuowania jazdy ze względu na korek uliczny i utknięcie na przejeździe kolejowym po zamknięciu rogatek.

Z prowadzonej ewidencji w PKBWK wynika, że zaistniało 44 zdarzeń kolejowych, polegających na wjechaniu pojazdu drogowego na przejeździe w bok pojazdu kolejowego znajdującego się w składzie pociągu, a będącego na tym przejeździe. Nastąpił wzrost o 5 tych zdarzeń w roku 2025 - w roku 2024 zaistniało 39 takich zdarzeń.

Główne przyczyny wypadków i incydentów na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A to:

- wjazd samochodu dostawczego na przejazd kolejowy kat. A, przy załączonej sygnalizacji świetlnej zabraniającej wjazdu za sygnalizator drogowy S2,
- niezachowanie należytej ostrożności przez kierującego samochodem osobowym podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo-drogowego oraz nie zatrzymanie się przed zamkniętymi rogatekami przejazdowymi z prawidłowo działającą sygnalizacją świetlną,
- podniesienie drągów rogatkowych przez pracownika, który je obsługiwał, w czasie gdy do stacji odbywał się wjazd pociągu pasażerskiego,
- niezamknięcie rogatek przejazdowych przez dyżurną ruchu przed podaniem sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowo-wyjazdowym dla przejazdu pociągu.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B obserwuje się nadal **masowe zjawisko wjazdu** na te przejazdy pojazdów drogowych (w momencie uruchomienia sygnalizatorów drogowych i/lub zamykania się rogatek) i zamykania ich między rogatekami. Z analizy *Protokołów ustaleń końcowych* (PUK) przekazanych przez komisje kolejowe (Wykres 5 i 6) wynika, że w 2025 r. zarejestrowano ponad 822 zdarzeń (incydentów) na przejazdach kolejowo-drogowych, tj. niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogateką (półrogateką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. incydenty kategorii C66 – 84) oraz złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę,

bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu – zamknięcie pojazdów drogowych między rogatkami (tj. incydenty z kategorii C64 – 738).

W 2025 r. nastąpił wzrost incydentów kategorii C64 (z 743 w 2024 r. do 857 w 2025 r.), a w kategorii C66 zanotowano również znaczny wzrost (z zaistniałych 53 zdarzeń w 2024 r. do 84 w 2025 r.). Należy nadmienić, że w zaistniałych incydentach nie doszło do kolizji pojazdów drogowych z pojazdami kolejowymi.

Bardzo duża liczba tego rodzaju incydentów (kategorii C64 i C66) świadczy o lekkomyślnym postępowaniu kierujących pojazdami drogowymi lub braku zachowania ostrożności podczas zbliżania się i przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych, jak również braku znajomości postanowień art. 28 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2024 poz. 1251 z późn. zm.).

Niepokojąco duży wzrost incydentów kategorii C66 i C64 świadczy o braku podejmowania skutecznych działań, w celu ograniczenia ich wielkości.

Okoliczności i przyczyny zaistniałych incydentów powinny być wnikliwie analizowane przez komisje kolejowe i zarządców infrastruktury kolejowej oraz powinny być podejmowane odpowiednie (bardziej skuteczne) środki zapobiegające zdarzeniom w przyszłości.

Negatywnym zjawiskiem jest wzrost liczby wypadków na przejazdach kategorii B (w 2024 r. zaistniało 8, a w 2025 r. – 13 wypadków). Utrzymująca się od trzech lat duża liczba incydentów w kategorii C64 (Wykres 6), jest również zjawiskiem negatywnym.

W 2025 roku, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C zaistniało 39 wypadków, natomiast w 2024 r. zaistniały 32 wypadki, co stanowi wzrost o 21,9 % (+7).

W 2025 r. na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, nastąpił wzrost o 6,0% (+7) liczby wypadków kolejowych (tj. z zaistniałych 117 w 2024 r. – wzrost do 124 w 2025 r.), co należy ocenić, jako zjawisko negatywne.

Kierowcy prowadzący pojazdy drogowe, mają znaczący wpływ na liczbę i powstawanie zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii. W 2025 r. na wszystkich kategoriach przejazdów (A, B, C, D) nastąpił wzrost liczby wypadków. Szczegółowo liczbę wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych przedstawiono na wykresie Nr 7. Łącznie na przejazdach kolejowo-drogowych (kategorii A, B, C i D) w 2025 roku, zaistniało ogółem 179 wypadków kolejowych, – co stanowi 28,1% ogólnej liczby wypadków zaistniałych w 2025 r. (636), natomiast w 2024 r. zaistniało 159 wypadków, – co stanowi 25,0% ogólnej liczby wypadków zaistniałych w 2024 r.

W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych w 2025 r. zginęło 28 osób i 19 zostało ciężko rannych, a w 2024 r. zginęło 27 i 11 zostało ciężko rannych. Natomiast na przejazdach kolejowo-

drogowych i przejściach z udziałem osób w 2025 r., tj. ogółem w kategoriach B18, B19, B20, B21, B22 oraz B31, B32 i B33 zanotowano: 52 osoby zabite i 20 ciężko rannych, a w 2024 r. zanotowano: 45 osoby zabite i 17 ciężko rannych.

W 2025 r. nastąpił znaczący wzrost liczby wypadków w kategoriach A18 + B18, B19, B20, B21, B22, B31, B32, B33 (z zaistniałych 187 w 2024 r. wzrost do 210 w 2025 r.). Pomimo znaczącego wzrostu liczby (+20) wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych w (kategoriach A, B, C i D), liczba zabitych wzrosła w 2025 r. o 3,7% (+1), natomiast ciężko rannych znacząco się zwiększyła się w 2025 r. o 72,7% (+8) w odniesieniu do roku 2024.

Poprawie bezpieczeństwa służy wdrożenie i doskonalenie dodatkowego oznakowania zastosowanego przez zarządcę PKP PLK S.A. przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia w poziomie szyn, **naklejkami z indywidualnym numerem identyfikacyjnym i numerem telefonu alarmowego wdrożonym przez zarządców infrastruktury kolejowej** – projekt tzw. „Żółta Naklejka”. Dodatkowe oznakowanie umożliwia szybki kontakt użytkownika drogi, będącego uczestnikiem lub świadkiem awarii czy zdarzenia ze służbami ratowniczymi. Baza danych z indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi została zintegrowana z systemem informatycznym wykorzystywanym przez operatorów numeru alarmowego 112.

W przypadku awarii lub zdarzenia na przejeździe, po połączeniu z numerem 112 (w razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem) lub numerem awaryjnym (w razie awarii), zgłaszający podaje indywidualny numer identyfikacyjny przejazdu z żółtej naklejki.

Dzięki przekazanej informacji operator numeru 112 lub pracownik kolejowy może precyzyjnie określić lokalizację przejazdu, co skraca czas reakcji działania służb w przypadku wystąpienia zagrożenia. Skuteczność wdrożenia tego projektu jest uzależniona od przekazania informacji o „Żółtej naklejce”, jak największej liczbie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych. Aby wdrożony program był bardziej skuteczny w poprawie bezpieczeństwa, wymaga nadal dużego zaangażowania i systematycznego zapoznawania społeczeństwa, w szczególności osób korzystających z przejazdów i przejść kolejowych.

Ponadto PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. bierze udział w projekcie próbnie zainstalowanego monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych (a nie będącego w systemie PLK S.A.), odnośnie wykazania nieprawidłowego zachowania kierowców. W ramach projektu wdrażany jest system automatycznego monitorowania i rejestracji wykroczeń na przejazdach kolejowo-drogowych. Jego głównym celem jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego.

System obejmuje instalację urządzeń rejestrujących przejazdy pojazdów przez przejazdy kolejowe w momencie nadawania czerwonego sygnału świetlnego.

Spółka prowadzi działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych poprzez testowanie i wdrażanie nowoczesnych rozwiązań monitorujących oraz

wspomagających egzekwowanie przepisów ruchu drogowego. Obejmują one zarówno funkcjonujące już systemy RedLight (realizowane we współpracy z: GITD - *Głównym Inspektorem Transportu Drogowego*, CANARD - *Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym*, zastosowane obecnie na 10 przejazdach kolejowo-drogowych), jak również pilotaże innowacyjnych urządzeń, takich jak:

- aktywny znak B-20 „STOP” – do pilotażu wyznaczono 85 przejazdów kolejowo-drogowych kategorii „D”;
- system AMSTA-D – do testowego pilotażu wyznaczono cztery przejazdy kolejowo-drogowe kategorii „D”;
- system detekcji przeszkód Kyosan 2D - pilotażowo zostanie wdrożony na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii „B” w miejscowości Ołtarzew, w km 17,211 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice.

Celem prowadzonych działań jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, ograniczenie liczby wykroczeń popełnianych przez kierujących pojazdami, poprawa przestrzegania obowiązujących przepisów oraz skuteczniejsze zapobieganie zdarzeniom mogącym zagrozić bezpieczeństwu ruchu kolejowego i drogowego. **Na podstawie informacji przekazanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:**

Od 1 czerwca 2018 r. do 31 grudnia 2025r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali 51 660 zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych i terenach kolejowych.

W roku 2025 odnotowano łącznie 9 603 przypadków potencjalnych zagrożeń. Dzięki połączeniu alarmowemu z numerem 112 podjęto następujące działania:

- w 820 przypadkach wprowadzono ograniczenie prędkości jazdy pociągów w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i osób korzystających z przejazdów kolejowo-drogowych,
- w 280 przypadkach wstrzymano ruch pociągów na linii kolejowej i wezwano pomoc.

Z uwagi na skutki wypadków i incydentów na przejazdach kolejowych, należy przyspieszyć realizację projektów dotyczących systemów monitoringu i analizy zdarzeń pozwalających na podniesienie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym także identyfikujących przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego.

Ponadto w celu uniknięcia zdarzeń kolejowych w 2025 roku odnotowano użycie sygnału „Alarm” nadanego drogą radiową w systemie Radio-stop.

Łącznie w 2025 roku w PKP PLK S.A. odnotowano 1006 przypadków użycia sygnału „Alarm”, z czego:

- 740 to przypadki nadane spoza systemu kolei, niezasadne;
- 266 to przypadki nadane w systemie kolejowym, w tym:

- 80 to przypadki zasadne – zapobiegające zdarzeniom kolejowym,
- 186 to przypadki niezasadne – nadane przez maszynistę, dyżurnego ruchu, dróżnika przejazdowego lub innego pracownika.

W odniesieniu do roku 2024 liczba przypadków użycia sygnału „Alarm” w 2025 r. spadła o 2,6% (z 1033 do 1006 przypadków), a liczba uzasadnionych przypadków użycia w systemie kolejowym (zapobiegających zdarzeniom kolejowym) wzrosła o 27,0% (wzrost z 63 w 2024 r. do 80 przypadków w 2025 r.). Liczba przypadków niezasadnego nadania sygnału „Alarm” w systemie kolejowym wzrosła ze 164 odnotowanych w 2024 r. do 186 w 2025 r. (tj. wzrost o 13,4 %).

Na ogólną liczbę 1006 przypadków użycia sygnału „Alarm”, niezasadne użycie spoza systemu kolei stanowiło 73,6% (tj. 740 przypadków).

Poszkodowani w zdarzeniach

W 2025 r. w porównaniu do roku 2024 liczba zabitych w zdarzeniach kolejowych wzrosła o 6,4 %, natomiast liczba ciężko rannych spadła o 5,9% (Tabela 2). W grupie poszkodowanych (zabitych i ciężko rannych) przeważającą większość stanowią: osoby przechodzące przez tory w miejscach niedozwolonych lub na przejściach w poziomie szyn, potrącone przez pojazdy kolejowe, osoby wskakujące i wyskakujące z pojazdów kolejowych w ruchu oraz użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych. Liczba rannych wzrosła ze 111 w 2024 r. do 119 w 2025 r. tj. o 7,2%.

Tabela 3. Poszkodowani w zdarzeniach zaistniałych w 2025 r.

Kategoria poszkodowanych w zdarzeniach zaistniałych w 2025 r.	Zabici	Ciężko ranni	Ranni
a) pasażerowie	2	2	19
b) pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców	3	4	12
c) użytkownicy przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia	51	20	55
d) osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym	121	21	29
e) inni	1	1	4
Ogółem	178	48	119

5. Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raporcie rocznym na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

5.1 Zalecenia wydane w 2025 r. i opublikowane we wrześniu 2025 r. w Raporcie Rocznym za rok 2024

Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym Komisja wydała w 2025 r. nw. zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa.

Z „Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2025 roku” przekazanej Komisji wynika, że Prezes UTK pismem UTK o sygn.: DPN-WPOA.464.9.2025.2.MF z dnia 21 października 2025 r. – na podstawie art. 28l ust. 8b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – przekazał je do realizacji podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei. Ponadto Prezes UTK, sprawujący nadzór nad realizacją zaleceń, dokonał analizy planowanego sposobu postępowania i udzielonych informacji przez te podmioty, m.in.: o etapie i sposobie realizacji tych zaleceń.

Zalecenia Komisji przekazane podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK zawiera poniższe zestawienie w tabeli pt. „Zalecenia wydane w 2025 r. przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2024”.

Zalecenia wydane w 2025 r. przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2024	
Zalecenia wydane przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2024 i zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WPOA.464.9.2025.2.MF z dnia 21 października 2025 r.
1. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem oraz podmioty prowadzące proces szkolenia kandydatów na maszynistów podejmą stosowne działania celem zmniejszenia liczby wypadków kategorii B04 i incydentów kategorii C44, tj. zdarzeń „Niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia”.	Raport roczny za 2024_1 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem oraz podmioty prowadzące proces szkolenia kandydatów na maszynistów podejmą stosowne działania celem zmniejszenia liczby wypadków kategorii B04 i incydentów kategorii C44, tj. zdarzeń „Niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia”.
2. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ECM) oraz certyfikowane podmioty w funkcji utrzymania (dostawcy usług utrzymaniowych) – w ramach Systemów Zarządzania Utrzymaniem – wdrożą rekomendacje Prezesa UTK z 29 grudnia 2024 r. w zakresie badań nieniszczących - NDT (<i>non-destructive testing</i>) osi zestawów kołowych w wagonach towarowych, w tym dla osi zestawów kołowych w wieku powyżej 40 lat.	Raport roczny za 2024_2 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ECM) oraz certyfikowane podmioty w funkcji utrzymania (dostawcy usług utrzymaniowych) - w ramach Systemów Zarządzania Utrzymaniem - wdrożą rekomendacje Prezesa UTK z 29 grudnia 2024 r. w zakresie badań nieniszczących - NDT (<i>non-destructive testing</i>) osi zestawów kołowych w wagonach towarowych, w tym dla osi zestawów kołowych w wieku powyżej 40 lat.
3. Autoryzowani zarządcy infrastruktury dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego przyspieszą wdrażanie, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, systemów monitorowania stref niebezpiecznych na przejazdach kolejowych i analizy zdarzeń (wykrywanie zbliżającego się pojazdu drogowego, ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, rejestrowanie zachowania pojazdu drogowego na przejeździe), a także identyfikujących przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego.	Raport roczny za 2024_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego przyspieszą wdrażanie, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, systemów monitorowania stref niebezpiecznych na przejazdach kolejowo-drogowych i analizy zdarzeń (wykrywanie zbliżającego się pojazdu drogowego, ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, rejestrowanie zachowania pojazdu drogowego na przejeździe), a także identyfikujących przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego.
4. Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach zaplanowanych kontroli stanowisk pracy na posterunkach ruchu oraz dróżników przejazdowych,	Raport roczny za 2024_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach zaplanowanych kontroli stanowisk pracy na posterunkach ruchu oraz dróżników

dokonają sprawdzenia pod kątem dostępności prawidłowej ciągłej obserwacji pojazdów kolejowych i szlaków tak, aby pozostawało to w zakresie określonym przepisami oraz zgodnie z regulaminem technicznym posterunku. W przypadku nieprawidłowości podejmą stosowne działania.	przejazdowych, dokonają sprawdzenia pod kątem dostępności prawidłowej ciągłej obserwacji pojazdów kolejowych i szlaków tak, aby pozostawało to w zakresie określonym przepisami oraz zgodnie z regulaminem technicznym posterunku. W przypadku nieprawidłowości podejmą stosowne działania.
5. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w ramach posiadanych systemów zarządzania podejmą działania mające na celu wyeliminowanie zdarzeń spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płoze hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.), tj. kolizji i wykolejenia kat. B13 oraz incydentów kat. C60 spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płoze hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych.	Raport roczny za 2024_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w ramach posiadanych systemów zarządzania podejmą działania mające na celu wyeliminowanie zdarzeń spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płoze hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.), tj. kolizji i wykolejenia kat. B13 oraz incydentów kat. C60 spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płoze hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy, itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych.
6. Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą udokumentowane działania zapobiegawcze i prewencyjne związane z kształtowaniem proaktywnych postaw pracowników (na wszystkich etapach od rozpoczęcia do zakończenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych), ukierunkowanych na przeciwdziałanie zagrożeniom bezpieczeństwa ruchu kolejowego z udziałem (uwzględnieniem) i zaangażowaniem kierownictwa przedsiębiorstw (z uwzględnieniem wykonawców i podwykonawców) zgodnie z zasadami Kultury Bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach zarządzania infrastrukturą kolejową. W szczególności zarządcy infrastruktury w podejmowanych działaniach uwzględnią: wszystkie etapy robót inwestycyjnych i modernizacyjnych, odbiorów wstępnych i wewnętrznych, odbiorów technicznych, odbiorów końcowych, przekazania do eksploatacji a także wyłączenia z eksploatacji (szlaków i odcinków linii kolejowych, innych urządzeń i infrastruktury kolejowej itp.), przerw w trakcie prowadzonych robót i zabezpieczenia infrastruktury wyłączonej z eksploatacji.	Raport roczny za 2024_6 Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą udokumentowane działania zapobiegawcze i prewencyjne związane z kształtowaniem proaktywnych postaw pracowników (na wszystkich etapach od rozpoczęcia do zakończenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych), ukierunkowanych na przeciwdziałanie zagrożeniom bezpieczeństwa ruchu kolejowego z udziałem (uwzględnieniem) i zaangażowaniem kierownictwa przedsiębiorstw (z uwzględnieniem wykonawców i podwykonawców) zgodnie z zasadami kultury bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach zarządzania infrastrukturą kolejową. W szczególności zarządcy infrastruktury w podejmowanych działaniach uwzględnią: wszystkie etapy robót inwestycyjnych i modernizacyjnych, odbiorów wstępnych i wewnętrznych, odbiorów technicznych, odbiorów końcowych, przekazania do eksploatacji a także wyłączenia z eksploatacji (szlaków i odcinków linii kolejowych, innych urządzeń i infrastruktury kolejowej itp.), przerw w trakcie prowadzonych robót i zabezpieczenia infrastruktury wyłączonej z eksploatacji.

5.2 Zalecenia wydane w 2026 r. przez Komisję w Raporcie Rocznym za rok 2025

Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Komisja wydaje następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

1. W związku ze wzrostem liczby zdarzeń kat. C44 polegających w szczególności na niezatrzymaniu pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo na uruchomieniu pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia, Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zaleca przewoźnikom kolejowym, zarządcom infrastruktury oraz innym podmiotom odpowiedzialnym za prowadzenie i organizację ruchu kolejowego podjęcie działań mających na celu ograniczenie ryzyka występowania zdarzeń typu SPAD (*Signal Passed at Danger – minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie*). W szczególności zaleca się, aby w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem lub przepisów wewnętrznych:
 - a) dokonywać przeglądu i oceny ryzyka występowania zdarzeń typu SPAD, z uwzględnieniem czynników organizacyjnych, technicznych i ludzkich;
 - b) zapewnić systematyczne monitorowanie i analizowanie okoliczności oraz przyczyn tych zdarzeń, w tym identyfikowanie zdarzeń powtarzalnych i obszarów zwiększonego ryzyka;
 - c) wykorzystywać wyniki analiz do podejmowania skutecznych działań korygujących i zapobiegawczych oraz oceny ich skuteczności;
 - d) uwzględniać w procesie zarządzania kompetencjami i szkolenia personelu wnioski wynikające z analiz zdarzeń typu SPAD.

Celem zalecenia jest ograniczenie ryzyka występowania zdarzeń typu SPAD (Signal Passed at Danger) sygnału informującego o niebezpieczeństwie) oraz zapewnienie ciągłego doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

2. W związku ze wzrostem liczby zdarzeń kat. B09 polegających w szczególności na uszkodzeniu lub złym stanie infrastruktury kolejowej Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zaleca zarządcom infrastruktury:
 - a) zwiększenie nadzoru nad infrastrukturą, w tym wzmocnienie nadzoru nad stanem torów i budowli oraz niezwłoczne usuwanie uszkodzeń zagrażających ruchowi kolejowemu;
 - b) zwiększenie nadzoru nad rozładunkiem i składowaniem materiałów oraz nie pozostawianiem materiałów w torze ani w skrajni;
 - c) zwiększenie nadzoru nad odbiorem toru i pozostałych budowli po pracach, w tym przed dopuszczeniem toru do ruchu - potwierdzeniem braku przeszkód oraz zachowanie skrajni;

d) w ramach SMS lub przepisów wewnętrznych wdrożenie lub doskonalenie:

- i. procesów monitorowania i analizy zagrożeń związanych ze złym stanem infrastruktury, przeszkodami w torze i naruszeniem skrajni oraz podejmowania działań korygujących i zapobiegawczych,
- ii. wykorzystywania wyników analiz i kontroli do doskonalenia procedur i instrukcji związanych z wykonywaniem robót i procesem inwestycyjnym,

Celem zalecenia jest ograniczenie liczby zdarzeń związanych z przeszkodami w torze, stanem budowli oraz organizacją prac, a także poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

3. W związku ze wzrostem liczby zdarzeń (kat. B19, B20, B21, C64, C66) na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B, C i D, Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zaleca zarządcom infrastruktury kolejowej podjęcie, w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem lub przepisów wewnętrznych, działań ukierunkowanych na ograniczenie ryzyka wystąpienia zdarzeń z udziałem użytkowników przejazdów.

W szczególności zaleca się doskonalenie lub kontynuowanie:

- a) analizy miejsc, okoliczności i przyczyn wypadków oraz identyfikacji przejazdów o podwyższonym poziomie ryzyka, z uwzględnieniem m.in. natężenia ruchu, warunków widoczności, sposobu oznakowania, stanu technicznego urządzeń oraz powtarzalności niebezpiecznych zachowań użytkowników dróg,
- b) komunikacji z zarządcami dróg informującej o zagrożeniach lub nieprawidłowościach na przejazdach kolejowych lub drogach dojazdowych do przejazdów,
- c) wykorzystywania wyników analiz i ustaleń postępowań prowadzonych w związku ze zdarzeniami do podejmowania adekwatnych działań korygujących i zapobiegawczych, w szczególności w zakresie poprawy stanu technicznego i widoczności na przejazdach, zapewnienia właściwego funkcjonowania urządzeń zabezpieczenia ruchu oraz, w uzasadnionych przypadkach, wdrażania dodatkowych środków technicznych lub organizacyjnych, w tym systemów detekcji przeszkód na przejeździe, systemów wzmacniających uwagę kierujących i informujących o zbliżaniu się do przejazdów,
- d) kampanii społecznych mających na celu zapobieganie zdarzeniom na przejazdach, w tym w szczególności uświadamiające użytkownikom przejazdów o możliwości wyłamania drągów rogatkowych w sytuacji niebezpiecznej w celu uniknięcia wystąpienia zdarzenia oraz wykorzystywania powiadamiania za pomocą tzw. „żółtej naklejki” w celu zatrzymania ruchu kolejowego przez przejazd.

Celem zalecenia jest ograniczenie liczby zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B, C i D poprzez systematyczne zarządzanie ryzykiem oraz podejmowanie działań adekwatnych do zidentyfikowanych zagrożeń.

4. Autoryzowani zarządcy infrastruktury przyspieszą realizację wdrażania, na przejazdach kolejowych kategorii D, systemów monitorowania stref niebezpiecznych na przejazdach kolejowych i analizy zdarzeń (wykrywanie zbliżającego się pojazdu drogowego, ostrzeżenie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowego, rejestrowanie zachowania pojazdu drogowego na przejeździe), a także identyfikujących przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego.

Powyższe Zalecenie jest powtórzeniem treści Zalecenia nr 3 wydanego w 2025 r. przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2024. z uwagi na potrzebę zwiększenia zaangażowania i przyspieszenia realizacji tej tematyki.

5. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przygotuje harmonogram wdrażania na przejazdach kolejowo-drogowych innowacyjnych systemów zabezpieczenia umożliwiających:
 - a) ostrzeżenie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu;
 - b) monitorowanie przestrzegania przez kierowców obowiązujących przepisów ruchu drogowego.

Harmonogram powinien obejmować wytypowanie przejazdów przewidzianych do zabudowy systemów oraz określenie etapów i terminów ich wdrażania.

Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych należą do najczęściej występujących zdarzeń w systemie kolejowym. W 2025 roku na wszystkich kategoriach (A, B, C, D) przejazdów kolejowo-drogowych nastąpił wzrost (Wykres 7) wypadków do 179 w porównaniu do roku 2024 (159). Utrzymująca się skala zdarzeń wskazuje na potrzebę dalszego wzmocnienia technicznych środków ograniczających ryzyko. Przygotowanie harmonogramu przez zarządcę infrastruktury pozwoli na określenie kolejności i terminów wdrażania tych rozwiązań, z uwzględnieniem przejazdów kolejowo-drogowych o najwyższym poziomie ryzyka.

6. W związku z zaistniałymi wypadkami oraz znacznym ryzykiem zaistnienia kolejnych zdarzeń na przejazdach kolejowo - drogowych, zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wspólnie z zarządcami dróg dojazdowych do przejazdów kolejowych będą kontynuować działania w zakresie realizacji jednego z poniższych działań w celu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D:

- 1) zmiany konfiguracji odcinka drogi dojazdowej do linii kolejowej, aby kąt skrzyżowania z linią kolejową był zbliżony do 90° przy zachowaniu obecnej kategorii przejazdu lub
- 2) zmiany kategorii przejazdu na wyższą lub
- 3) likwidacji przejazdu.

Celem zalecenia jest poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D. W roku 2025 na przejazdach kategorii D nastąpił wzrost liczby wypadków na przejazdach kategorii D. (ze 117 zaistniałych w 2024, do 124 – w 2025 r.).

Zalecenie to jest rozszerzeniem zalecenia z Raportu Nr PKBWK 01/2025 skierowanego tylko do jednej lokalizacji zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. i jednego zarządcy drogi dojazdowej (wskazanego przejazdu kolejowo-drogowego). Szczególnie wypadki zaistniałe na przejazdach kolejowych kategorii D stwarzają zagrożenie dla pasażerów, osób postronnych i pracowników oraz powodują duże straty materialne.

7. Minister Infrastruktury rozważy podjęcie działań zmierzających do podniesienia znaczenia/rangi stosowanych na przejazdach kolejowych „Żółtych Naklejek” – zawierających Indywidualny Numer Identyfikacyjny i numer telefonu alarmowego, poprzez uzupełnienie tego oznakowania w ustawie - Prawo o ruchu drogowym.

Zdaniem PKBWK, znaczenie tej naklejki jest bardzo duże, może ratować życie, a wiedza o niej trafia do społeczeństwa – kierowców, jedynie przez kampanie społeczne. Zmiany do przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym spowodują obowiązek znajomości ich przez wszystkich użytkowników dróg. Zarządcy infrastruktury kolejowej aktywnie włączyli się do wdrożenia tego zadania, lecz z doświadczenia PKBWK wynika, że w tej sprawie niezbędne jest wsparcie narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej, gdyż straty powstające z tytułu np. niezastosowania tego rozwiązania z powodu braku wiedzy przez użytkowników przejazdów kolejowych, mogą być znaczne.

Przykładem ewidentnym zasadności wsparcia, jest np. brak wdrożenia tego rozwiązania po zaistnieniu zdarzenia w dniu 2026-01-25 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B zlokalizowanym w km 27,556 linii nr 3 szlaku Błonie – Ożarów Mazowiecki. Podczas zaistnienia tego zdarzenia nastąpiło najechanie pociągu nr 8334 (prowadzonego lokomotywą EU160-090) na samochód osobowy (uległ nagłej awarii na przejeździe) znajdujący się na międzytorzu toru 1 i 2, przy prawidłowo działającej sygnalizacji świetlnej, dźwiękowej i zamkniętych rogatek, a następnie najechanie przez pociąg nr 17008/9 prowadzonego przez PKP Intercity S.A. na odrzucony na tor nr 1 wrak tego samochodu co spowodowało zapalenie auta i lokomotywy EU44-09.

8. Kolejowa Medycyna Pracy (KMP) przeprowadzi analizę wpływu czynników medycznych i psychofizycznych na występowanie zdarzeń kolejowych związanych z czynnikiem ludzkim, ze

szczególnym uwzględnieniem zdarzeń typu SPAD. W ramach prowadzonej analizy KMP oceni zasadność wprowadzenia zmian w obowiązujących przepisach dotyczących badań maszynistów oraz pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Zdarzenia typu SPAD, polegające na niezatrzymaniu pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój”, pozostają jednym z istotnych wyzwań dla bezpieczeństwa transportu kolejowego. W 2025 r. odnotowano 208 takich zdarzeń, tj. o 6,1% więcej niż rok wcześniej (w 2024 r.- zanotowano 196_zdarzeń typu SPAD).

Zdarzenia te mają złożone uwarunkowania, obejmujące m.in. czynniki ludzkie, organizacyjne, szkoleniowe i techniczne. Najczęściej wskazywaną przyczyną zdarzeń jest niedostateczna obserwacja przedpola jazdy. Jednym z obszarów wymagających pogłębionej analizy jest zatem wpływ kondycji psychofizycznej maszynistów na ryzyko ich wystąpienia, w szczególności w odniesieniu do pracowników o krótkim stażu pracy. Kolejowa Medycyna Pracy dysponuje danymi i wiedzą ekspercką pozwalającymi na przeprowadzenie analizy czynników medycznych i psychofizycznych. Jej wyniki powinny pozwolić na ocenę znaczenia tych czynników dla bezpieczeństwa oraz sformułowanie wniosków dotyczących ewentualnej potrzeby podjęcia dalszych działań, w tym w obszarze badań lekarskich i psychologicznych pracowników kolejowych. Przeprowadzenie takiej analizy pozwoli na ocenę znaczenia czynników medycznych i psychofizycznych w powstawaniu zdarzeń oraz sformułowanie na tej podstawie wniosków dotyczących ewentualnej potrzeby podjęcia dalszych działań, w tym zmian w obowiązujących rozwiązaniach prawnych.

9. Minister właściwy do spraw transportu rozważy zasadność podjęcia inicjatywy legislacyjnej mającej na celu wprowadzenie rozwiązań umożliwiających stosowanie na przejazdach kolejowo-drogowych innowacyjnych systemów zabezpieczenia, w szczególności systemów umożliwiających:

- a) ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego oraz o zagrożeniach związanych z ruchem kolejowym;
- b) monitorowanie przestrzegania przez kierowców obowiązujących przepisów ruchu drogowego w obrębie przejazdów kolejowo- drogowych.

Przygotowane rozwiązania powinny określać w szczególności warunki stosowania tych systemów, zasady wykorzystywania i przetwarzania danych przez nie rejestrowanych oraz zakres współpracy właściwych podmiotów przy ich wdrażaniu i eksploatacji.

Utrzymująca się skala zdarzeń na przejazdach kolejowych wskazuje na potrzebę wzmocnienia technicznych środków ograniczających ryzyko zaistnienia zdarzeń. W celu usprawnienia realizacji tych zadań potrzebne jest stworzenie jednoznacznych ram prawnych dla upowszechniania nowoczesnych rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Wprowadzenie

odpowiednich regulacji umożliwi spójne wdrażanie systemów ostrzegających kierowców oraz systemów wspierających identyfikowanie przypadków naruszania przepisów ruchu drogowego, z uwzględnieniem wymagań dotyczących ochrony danych osobowych. Dotyczy to w szczególności monitoringu oraz wykazania nieprawidłowego zachowania kierowców w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych, który nie jest w systemie PLK S.A.

10. Minister właściwy do spraw transportu przeanalizuje możliwość wprowadzenia do ustawy o transporcie kolejowym rozwiązań umożliwiających wymianę pomiędzy podmiotami zatrudniającymi maszynistów lub korzystającymi z ich usług informacji o czasie wykonywania przez maszynistów czynności na rzecz innych podmiotów, w zakresie niezbędnym do zapewnienia tym podmiotom możliwości skutecznego zarządzania ryzykiem zmęczenia, z uwzględnieniem wymagań dotyczących ochrony danych osobowych.

W 2025 r. Prezes UTK przeprowadził dwie tury tzw. kontroli krzyżowych, polegających na równoległym prowadzeniu kontroli u podmiotów zatrudniających tych samych maszynistów. Skontrolowano 35 przewoźników kolejowych i zweryfikowano 210 maszynistów. Łącznie w obszarach objętych kontrolami stwierdzono 503 nieprawidłowości. Skala i charakter stwierdzonych naruszeń skutkowały wydaniem 8 decyzji administracyjnych o cofnięciu certyfikatu bezpieczeństwa.

Problem wielokrotnego zatrudnienia był już przedmiotem zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Niemniej jednak stanowisko Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych wskazuje na potrzebę stworzenia jednoznacznej podstawy prawnej do systemowej wymiany niezbędnych informacji pomiędzy podmiotami, przy zachowaniu zasady ograniczenia zakresu przetwarzanych danych do informacji niezbędnych do zarządzania ryzykiem zmęczenia.

Docelowym rozwiązaniem powinno być stworzenie ustawowego mechanizmu wymiany niezbędnych informacji pomiędzy podmiotami. Do czasu jego wprowadzenia przedsiębiorstwa kolejowe powinny zarządzać tym ryzykiem w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem, w szczególności poprzez pozyskiwanie niezbędnych informacji bezpośrednio od maszynistów i uwzględnianie ich przy planowaniu pracy.

6. Realizacja zaleceń wydanych w 2025 r. przez PKBWK (według informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego)

Komisja otrzymała w dniu 30 kwietnia 2026 r. od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanym dalej „UTK”, informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w 2025 r.

W 2025 roku, PKBWK przekazała Prezesowi UTK, 8 raportów z zakończonych postępowań w 2025 r. w sprawie zaistniałych zdarzeń kolejowych w latach 2023 - 2025 roku oraz Raport Roczny za rok 2024 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wraz z zaleceniami:

- 1) Raport Nr PKBWK 01/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 10 stycznia 2024 r. o godz. 07:58 na szlaku Rogoźno Wielkopolskie - Budzyń, w torze nr 1, km 56,055 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D;
- 2) Raport Nr PKBWK 02/2025 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 5.10.2023 r. o godz. 07:00 na stacji Gdynia Główna, tor 5 rozjazd 45, km 21,522 linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard;
- 3) Raport Nr PKBWK 03/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 3.12.2023 r. o godz. 10:06 na stacji Jaszczów na rozjeździe nr 1 zabudowanym w torze 1, w km 201,000 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk;
- 4) Raport Nr PKBWK 04/2025 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 1 maja 2024 r. o godz. 10:34 na stacji Rudna Gwizdanów, w torze 1 na rozjeździe nr 2, w km 38,973 linii kolejowej nr 289 Legnica – Rudna Gwizdanów;
- 5) Raport Nr PKBWK 05/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 1 lipca 2024 r. o godz. 09:19 na szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 17,211 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice;
- 6) Raport Nr PKBWK 06/2025 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 listopada 2024 r. o godz. 16:30 na szlaku Spychowo - Pisz, w torze nr 1, przejazd kolejowy kategorii D w km 76,274 linii kolejowej nr 219 Olsztyn Główny – Ełk;
- 7) Raport Nr PKBWK 07/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 26 listopada 2024 r. o godz. 12:30 na szlaku Sochaczew – Bednary, w torze nr 1, km 61,941 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice;
- 8) Raport Nr PKBWK 08/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 5 maja 2025 r. o godz. 08:40 w stacji Aleksandrów Kujawski, w torze 101, przejazd kolejowy kategorii A w km 90,472 linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła Główna;
- 9) Raport Roczny za Rok 2024 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

W ramach nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, Prezes UTK dokonał analizy skierowanych do niego zaleceń i po wprowadzeniu zmian do ich treści przekazał je do realizacji zarządom infrastruktury, przewoźnikom kolejowym, podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz podmiotom eksploatującym pojazdy specjalne.

Adresaci zaleceń, którzy nie posiadają wdrożonego systemu zarządzania bezpieczeństwem/ utrzymaniem powinni wdrażać zalecenia w oparciu o funkcjonujące w tych podmiotach regulacje wewnętrzne.

Zalecenia wynikające z powyższych raportów zostały przekazane przez Prezesa UTK podmiotom wraz z kartami bezpieczeństwa, które w sposób syntetyczny przedstawiają przebieg zdarzenia, opis czynników przyczynowych oraz adresatów i treść zaleceń w zakresie bezpieczeństwa.

Zalecenia wydane przez PKBWK w 2025 r., Prezes UTK przekazywał do realizacji podmiotom sukcesywnie. Każdorazowo, wszelkie materiały i informacje dotyczące przekazywanych zaleceń z danego raportu umieszczane były na stronie internetowej UTK.

UTK opracował ankietę i na jej podstawie podmioty przekazywały informację o etapach realizacji zaleceń otrzymanych od Prezesa UTK.

6.1 Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń

Prezes UTK dokonał analizy skierowanych do niego zaleceń uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.

Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji zarządom, przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, podlegającym regulacji na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

W 2025 roku Komisja opublikowała 42 zalecenia - w 8 ww. raportach oraz w Raporcie Rocznym za Rok 2024. Komisja skierowała 42 zalecenia do Prezesa UTK, z których 37 dotyczyło podmiotów rynku kolejowego nad którymi ustawowy nadzór sprawuje Prezes UTK oraz cztery do zarządców dróg wojewódzkich w sprawie dróg dojazdowych do przejazdów kolejowych, a jedno do organu centralnego (Ministra Infrastruktury).

Po naniesieniu zmian Prezes UTK, skierował 37 zaleceń do realizacji, tj. autoryzowanym zarządom infrastruktury, certyfikowanym przewoźnikom kolejowym, użytkownikom bocznic kolejowych, zarządom kolei wąskotorowych, zarządom sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych (prowadzącym działalność na podstawie świadectw bezpieczeństwa) oraz dysponentom pojazdów specjalnych. Pozostałe cztery zalecenia zostały skierowane bezpośrednio przez Komisję do właściwych zarządców dróg wojewódzkich, a jedno zalecenie skierowane do Ministra Infrastruktury.

W oparciu o przekazane informacje podmiotów rynku, UTK dokonał analizy i oceny sposobu postępowania wobec wydanych zaleceń PKBWK.

W 2025 roku zalecenia PKBWK zostały przekazane łącznie 3510 adresatom. Przez adresata rozumiany jest każdy podmiot, któremu przekazano zalecenia z danego raportu. Adresaci stanowią sumaryczną liczbę podmiotów, którym przekazano zalecenia ze wszystkich 9 raportów wydanych w 2025 roku. Odpowiedzi dotyczące realizacji zaleceń przekazało 2997 adresatów, co stanowi 85,4%, 12,9% nie udzieliło odpowiedzi, zaś 59 adresatów (1,7%) zaprzestało działalności w okresie sprawozdawczym.

Poniżej przedstawiono analizę danych dotyczących sposobu realizacji zaleceń PKBWK przez podmioty, do których zostały skierowane oraz ocenę Prezesa UTK otrzymanych odpowiedzi.

„Ocena pozytywna” wskazuje, że przyjęto zaproponowany sposób wdrażania zaleceń, uznając, że zadeklarowane działania zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji rekomendacji PKBWK.

Pozytywnie oceniono 67% wszystkich udzielonych odpowiedzi. W przypadkach określonych, jako **„odpowiedź niekompletna”** stwierdzono, że przekazane informacje są niepełne bądź nie przedstawiono uzasadnienia. Natomiast wobec podmiotów, które nie przekazały informacji o realizacji zaleceń („brak odpowiedzi”) podejmowane są czynności administracyjne m.in. wezwania do udzielenia informacji, pisemne ostrzeżenia, a w przypadkach rażących zaniedbań mogą zostać wszczęte postępowania w sprawie cofnięcia dokumentów uprawniających do prowadzenia działalności.

Ponadto przedstawiony uśredniony etap realizacji zaleceń (w poniższej analizie, jako **średni procent realizacji**) został wyznaczony w oparciu o przekazane dane, które wpłynęły do Prezesa UTK w okresie sprawozdawczym. W przypadkach, gdy przedstawiony przez podmiot harmonogram realizacji działań nie budził wątpliwości, brak 100% realizacji zalecenia nie wpływał negatywnie na ocenę przedstawionych działań.

Stan analizy informacji o realizacji zaleceń według informacji przekazanych przez Prezesa UTK przedstawia się następująco:

Ad. 1) RAPORT Nr PKBWK 01/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 10 stycznia 2024 r. o godz. 07:58 na szlaku Rogoźno Wielkopolskie - Budzyń, w torze nr 1, w km 56,055 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WDZK.464.1.2025.2.KG z dnia 19 lutego 2025 r.
1. W związku z zaistniałymi wypadkami oraz znacznym ryzykiem zaistnienia kolejnych zdarzeń na przejeździe, zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wspólnie z zarządcą drogi Wójtem Gminy Budzyń uzgodnią realizację jednego z poniższych działań w celu poprawy bezpieczeństwa na przejeździe: 1) zmianę konfiguracji odcinka drogi dojazdowej do linii kolejowej, aby kąt skrzyżowania z linią kolejową był zbliżony do 90° przy zachowaniu obecnej kategorii przejazdu lub 2) zmianę kategorii przejazdu na wyższą lub 3) likwidację przejazdu.	PKBWK 01/2025_1 W związku z zaistniałymi wypadkami oraz znacznym ryzykiem zaistnienia kolejnych zdarzeń na przejeździe, zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wspólnie z zarządcą drogi Wójtem Gminy Budzyń uzgodnią realizację jednego z poniższych działań w celu poprawy bezpieczeństwa na przejeździe: 1) zmianę konfiguracji odcinka drogi dojazdowej do linii kolejowej, aby kąt skrzyżowania z linią kolejową był zbliżony do 90° przy zachowaniu obecnej kategorii przejazdu lub 2) zmianę kategorii przejazdu na wyższą lub 3) likwidację przejazdu.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. do czasu realizacji jednego z działań określonych w zaleceniu 1 z uwagi na zagrożenie bezpieczeństwa na przejeździe, wprowadzi stałe ograniczenia prędkości dla czoła pociągu do 20 km/h na szerokości przejazdu kolejowego kategorii D w kilometrze 56,055 linii kolejowej 354 Poznań Główny POD – Piła Główna w obu kierunkach.	PKBWK 01/2025_2 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. do czasu realizacji jednego z działań określonych w zaleceniu 1 z uwagi na zagrożenie bezpieczeństwa na przejeździe, wprowadzi stałe ograniczenia prędkości dla czoła pociągu do 20 km/h na szerokości przejazdu kolejowego kategorii D w kilometrze 56,055 linii kolejowej 354 Poznań Główny POD – Piła Główna w obu kierunkach.
3. Minister Infrastruktury przeanalizuje treść rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 poz.1744 z późn. zm.) w zakresie dotyczącym uzupełnienia szczegółowych warunków sprawdzania widoczności czoła pociągu z drogi z uwzględnieniem warunków zbliżonych do tych, w jakich znajdują się użytkownicy drogi (m.in. kierujący różnymi pojazdami drogowymi. Uzasadnienie w rozdziale IV punkcie 3.4 niniejszego Raportu).	Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.

4. Przewoźnicy kolejowi eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem dokonają sprawdzenia zabudowanych systemów rejestracji obrazu przedpola jazdy pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu. W przypadku systemów z opóźnionym zapisem obrazu dokonają modyfikacji w układach zasilania tak, aby zapewnić jego ciągłość nawet w przypadku utraty zasilania zewnętrznego.	PKBWK 01/2025_3 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem dokonają sprawdzenia zabudowanych systemów rejestracji obrazu przedpola jazdy pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu. W przypadku systemów z opóźnionym zapisem obrazu dokonają modyfikacji w układach zasilania tak, aby zapewnić jego ciągłość nawet w przypadku utraty zasilania zewnętrznego.
5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona na zarządzanej sieci kolejowej, sprawdzenia obecności „Wskaźników kanału radiowego” W 28 w miejscach zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej.	PKBWK 01/2025_4 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona na zarządzanej sieci kolejowej, sprawdzenia obecności „Wskaźników kanału radiowego” W 28 w miejscach zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej.
Zalecenia nr 1 i 2 oraz 4 i 5 przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK. Zalecenie nr 3 przyjęte uchwałą PKBWK, zostało zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Ministra Infrastruktury.	

Tabela 4. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 01/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

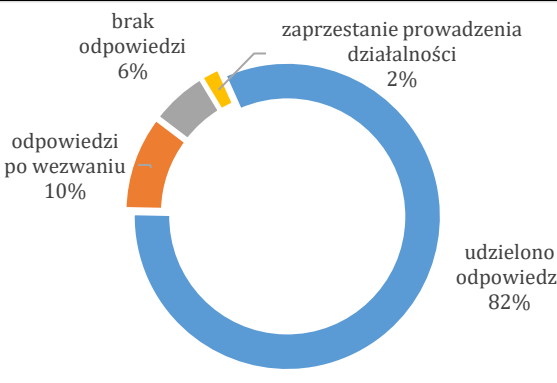
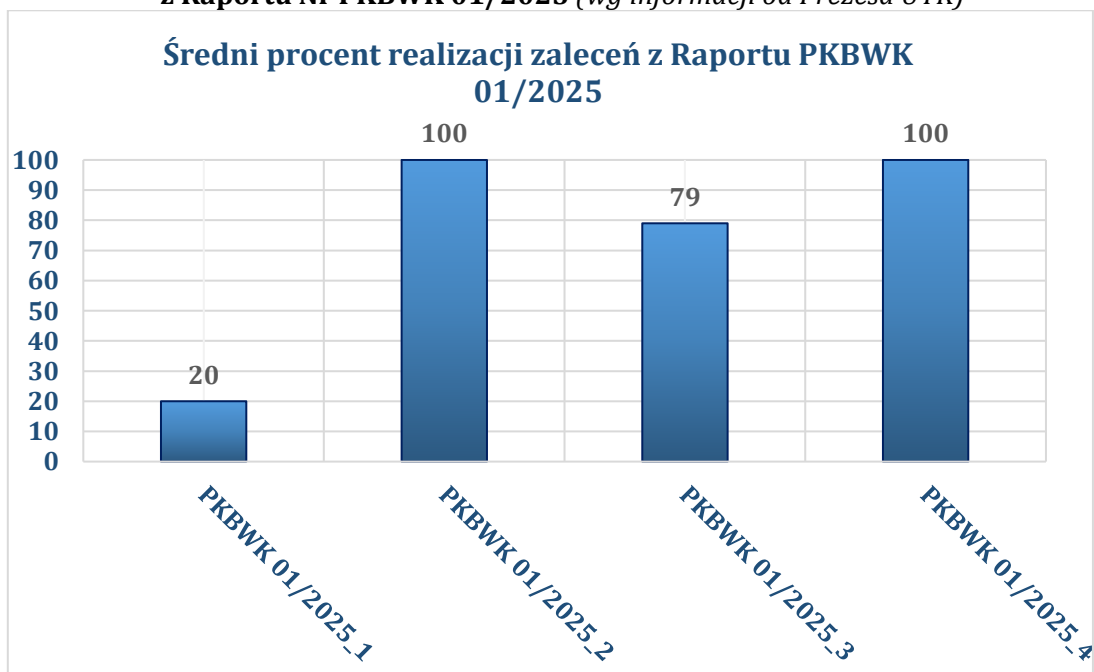
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 01/2025		
Liczba adresatów zaleceń	152	 brak odpowiedzi 6% zaprzeszanie prowadzenia działalności 2% odpowiedzi po wezwaniu 10% udzielono odpowiedzi 82%
Odpowiedzi udzielone w terminie	125	
Brak odpowiedzi w terminie	24	
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	23	
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	15	
Brak odpowiedzi na wezwanie	9	
Liczba podmiotów, które zaprzestały działalności w okresie sprawozdawczym	3	

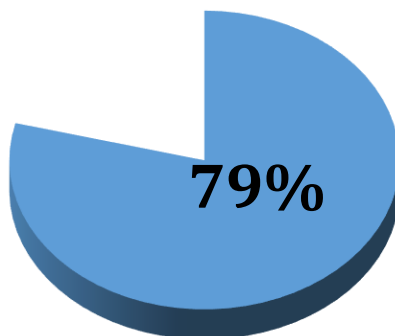
Tabela 5. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 01/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 02/2025				
Zalecenia	PKBWK 01 /2025_1	PKBWK 01 /2025_2	PKBWK 01 /2025_3	PKBWK 01 /2025_4
Ocena pozytywna	1	1	105	1
Odpowiedź niekompletna	0	0	34	0
Średni procent realizacji zalecenia	20	100	79	100

Wykres 8. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK – z Raportu Nr PKBWK 01/2025** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 9. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 01/2025 (wg informacji od Prezesa UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak zalecenia z poziomem realizacji 100% wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 6. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 01/2025 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2026 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 01/2025 (wyd. w 2025 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	¹⁾ PKP PLK S.A.	2026-12-31	20 (% – w trakcie realizacji przez – PKP PLK)
Zalecenie 2	PKP PLK	2025-12-31	100 (% – zrealizowane przez – PKP PLK)
Zalecenie 3	Minister Infrastruktury	³⁾	W sprawie realizacji - stanowisko zawarte w piśmie DTK-4.42.46.2026.AG.1 z dnia 10 lipca 2026 r
Zalecenie 4	²⁾ PK	2025-12-31	79 (% – w trakcie realizacji przez – PK) ^{*)}
Zalecenie 5	PKP PLK	2025-08-29	100 (% – zrealizowane przez – PKP PLK)

^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2025 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WPOA.464.5.2026.1.JK z dnia 30 kwietnia 2026 r. – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

¹⁾ PKP PLK S.A. – oznacza: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zwana dalej „PKP PLK”

²⁾ PK – oznacza: certyfikowanych przewoźników kolejowych

³⁾ Pismem PKBWK.590.1.26.2025 z dnia 13 stycznia 2025 roku Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych przekazała Raport PKBWK 01/2025 do Ministra Infrastruktury wraz z informacją o wyżej wymienionym Zaleceniu Nr 3 zawartym w raporcie. Zalecenie to wynikające z przeprowadzonego postępowania jest w kompetencji ministra właściwego ds. transportu i wymaga zajęcia stanowiska w zakresie jego realizacji, na podstawie art. 28l ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym

Ad. 2) RAPORT Nr PKBWK 02/2025 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 5.10.2023 r. o godz. 07:00 na stacji Gdynia Główna, tor 5 rozjazd 45, km 21,522 linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WDZK.464.2.2025.2.KG z dnia 1 kwietnia 2025 r.
1. Autoryzowani zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic oraz pozostałe podmioty zwolnione z obowiązku posiadania autoryzacji bezpieczeństwa, posiadające komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz Systemy Zdalnego Sterowania Radiołącznością, podejmą działania mające na celu zapewnienie możliwości natychmiastowego zainicjowania funkcji RADIO-STOP przez dyżurnych ruchu, w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego za pomocą dedykowanego i łatwo dostępnego dla obsługi przycisku dla każdej stacji bazowej.	PKBWK 02/2025_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic oraz pozostałe podmioty zwolnione z obowiązku posiadania autoryzacji bezpieczeństwa, posiadające komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz systemy zdalnego sterowania radiołącznością, podejmą działania mające na celu zapewnienie możliwości natychmiastowego zainicjowania funkcji RADIO STOP przez dyżurnych ruchu, w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego za pomocą dedykowanego i łatwo dostępnego dla obsługi przycisku dla każdej stacji bazowej.
2. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona zmiany organizacji ruchu kolejowego w obrębie stacji Gdynia Główna polegającej na: 1. wykluczeniu możliwości nadawania sygnału zezwalającego Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” dla realizacji przebiegów manewrowych od tarczy manewrowej Tm37 do Tm30 na czas realizacji przebiegów pociągowych z torów stacyjnych 1, 2, 3, 4, 5 w kierunku torów szlakowych nr: 1Ch, 2Ch, 301 i 302. W czasie realizacji ww. przebiegów pociągowych odcinki torowe i zwrotnicowe Jt15a, iz80, iz73, iz70 powinny być wolne od taboru; lub 2. wprowadzeniu zapisów w Regulaminie Technicznym Stacji Gdynia Główna stanowiących, że przed realizacją przebiegu pociągowego dyżurny ruchu dysponujący ma obowiązek: przerwać manewry stwarzające ryzyko wjazdu w drogę przebiegu pociągowego oraz upewnić się o skuteczności przerwania i potwierdzenia tego faktu przez maszynistę realizującego jazdę manewrową (Instrukcja Ir-1 §12 ust.2).	PKBWK 02/2025_2 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona zmiany organizacji ruchu kolejowego w obrębie stacji Gdynia Główna polegającej na: 1. wykluczeniu możliwości nadawania sygnału zezwalającego Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” dla realizacji przebiegów manewrowych od tarczy manewrowej Tm37 do Tm30 na czas realizacji przebiegów pociągowych z torów stacyjnych 1, 2, 3, 4, 5 w kierunku torów szlakowych nr: 1Ch, 2Ch, 301 i 302. W czasie realizacji ww. przebiegów pociągowych odcinki torowe i zwrotnicowe Jt15a, iz80, iz73, iz70 powinny być wolne od taboru; lub 2. wprowadzeniu zapisów w Regulaminie Technicznym Stacji Gdynia Główna stanowiących, że przed realizacją przebiegu pociągowego dyżurny ruchu dysponujący ma obowiązek: przerwać manewry stwarzające ryzyko wjazdu w drogę przebiegu pociągowego oraz upewnić się o skuteczności przerwania i potwierdzenia tego faktu przez maszynistę realizującego jazdę manewrową (Instrukcja Ir-1 § 12 ust. 2).

3. Przewoźnik POLREGIO S.A. zapewni prawidłową rejestrację parametrów jazdy pojazdów kolejowych z napędem, zgodną ze stanem rzeczywistym.	PKBWK 02/2025_3 Przewoźnik POLREGIO S.A. zapewni prawidłową rejestrację parametrów jazdy pojazdów kolejowych z napędem, zgodną ze stanem rzeczywistym.
4. Przewoźnicy kolejowi ujmą w przepisach wewnętrznych konieczność przeprowadzania okresowych przeglądów rejestratorów pokładowych pojazdów kolejowych, w zakresie i terminach zalecanych przez producentów rejestratorów obejmujących w szczególności poprawność rejestracji parametrów stanu rzeczywistego eksploatacji pojazdu. Przeglądy powinny być realizowane przez producentów rejestratorów lub upoważnione przez producentów podmioty.	PKBWK 02/2025_4 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi ujmą w przepisach wewnętrznych konieczność przeprowadzania okresowych przeglądów rejestratorów pokładowych pojazdów kolejowych, w zakresie i terminach zalecanych przez producentów rejestratorów obejmujących w szczególności poprawność rejestracji parametrów stanu rzeczywistego eksploatacji pojazdu. Przeglądy powinny być realizowane przez producentów rejestratorów lub upoważnione przez producentów podmioty.
5. Przewoźnik POLREGIO S.A oraz zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni zapewnią realizację postanowień ujętych w uwagach (kolumna 20) w planie obiegu składów pociągów PR Gdynia związanych ze zjazdem po paliwo. Nieplanowe tankowania pojazdów kolejowych z napędem, mogą się odbywać tylko w uzasadnionych sytuacjach awaryjnych.	PKBWK 02/2025_5 Przewoźnik POLREGIO S.A oraz zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni zapewnią realizację postanowień ujętych w uwagach (kolumna 20) w planie obiegu składów pociągów PR Gdynia związanych ze zjazdem po paliwo. Nieplanowe tankowania pojazdów kolejowych z napędem, mogą się odbywać tylko w uzasadnionych sytuacjach awaryjnych.
6. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych przez Zespół badawczy w trakcie prowadzonego postępowania, a ujętych w pkt. V.3. ppkt. 6÷10.	PKBWK 02/2025_6 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych przez Zespół badawczy w trakcie prowadzonego postępowania, a ujętych w pkt. V.3. ppkt. 6÷10 Raportu nr PKBWK/02/2025:
Powyższe zalecenia przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.	6) Działka 28 Regulaminu Technicznego Stacji Gdynia Główna nie zawiera jazd pociągowych na semafor wyjazdowy K4 dla przebiegów P21 i P22. 7) Nakładanie się rozmów radiotelefonicznych na kanale pociągowym nr 4 ze stacji Gdynia Główna i Gdynia Port powodujące zakłócenia w nadawaniu i odbieraniu komunikatów na stanowisku LCS GO. 8) Ograniczona możliwość rozpoznania sygnałów nadawanych w porze dziennej przez tarczę manewrową karzełkową Tm30 przy pogodzie słonecznej. 9) Brak oznakowania myszek komputerowych dla obsługi systemu radiołączności. 10) Niewłaściwe nadawanie komunikatów przy pomocy radiołączności pociągowej przez dyżurnego ruchu LCS GO niezgodne ze wzorami radiogramów.

Tabela 7. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 02/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

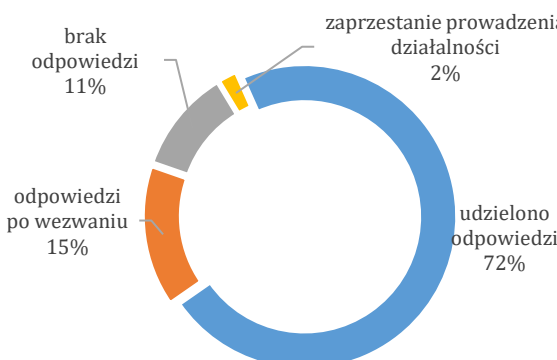
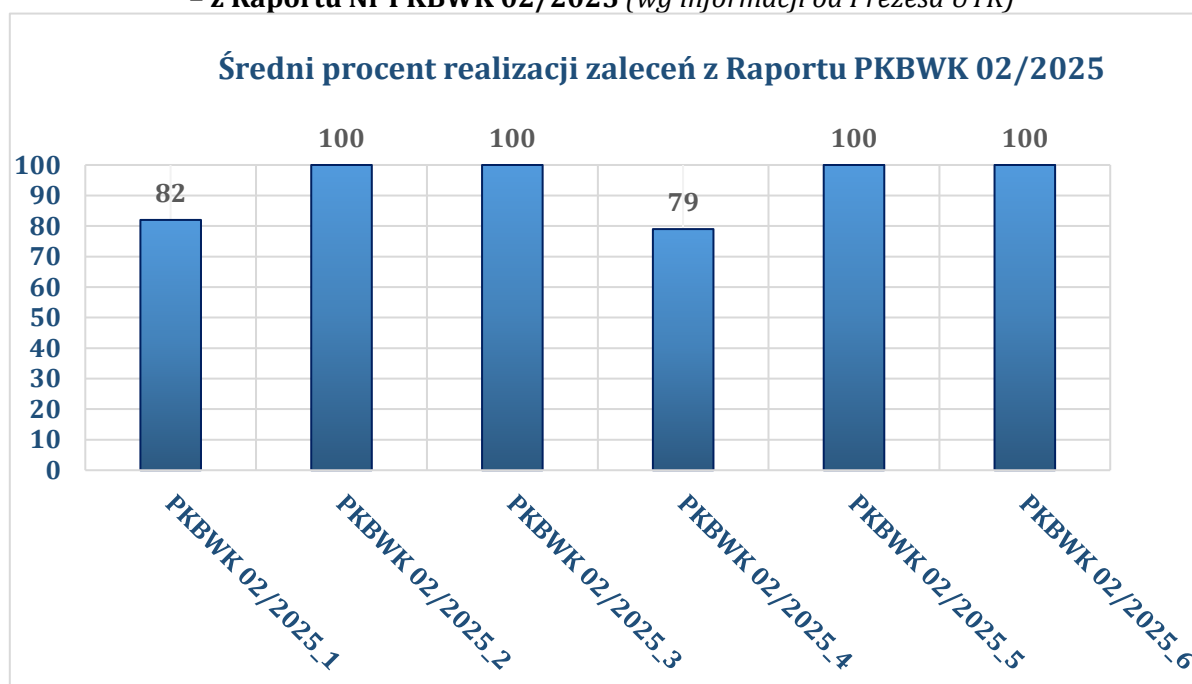
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 02/2025		
Liczba adresatów zaleceń	700	
Odpowiedzi udzielone w terminie	504	
Brak odpowiedzi w terminie	184	
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	184	
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	106	
Brak odpowiedzi na wezwanie	78	
Liczba podmiotów, które zaprzestały działalności w okresie sprawozdawczym	12	

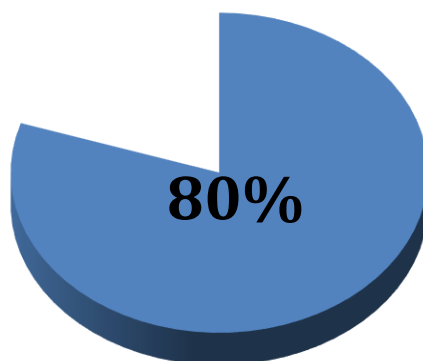
Tabela 8. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 02/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 02/2025						
Zalecenia	PKBWK 02 /2025_1	PKBWK 02 /2025_2	PKBWK 02 /2025_3	PKBWK 02 /2025_4	PKBWK 02 /2025_5	PKBWK 02 /2025_6
Ocena pozytywna	433	1	1	126	1	1
Odpowiedź niekompletna	81	0	0	12	1	0
Średni procent realizacji zalecenia	82	100	100	79	100	100

Wykres 10. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK – z Raportu Nr PKBWK 02/2025** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 11. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK
- z Raportu Nr PKBWK 02/2025 (wg informacji od Prezesa UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak zalecenia z poziomem realizacji 100% wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 9. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 02/2025 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2026 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 02/2025 (wyd. w 2025 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	⁴⁾ ZI + ⁵⁾ UŻb + ⁶⁾ ZIŚb	2025-12-31	82 (% – w trakcie realizacji przez - ⁴⁾ ZI + ⁵⁾ UŻb + ⁶⁾ ZIŚb) *)
Zalecenie 2	PKP PLK	2025-08-25	100 (% – zrealizowane przez - PKP PLK)
Zalecenie 3	⁷⁾ POLREGIO S.A.	2025-12-31	100 (% – zrealizowane przez - POLREGIO)
Zalecenie 4	²⁾ PK	2025-12-31	79 (% – zrealizowane przez - ²⁾ PK) *)
Zalecenie 5	POLREGIO + PKP PLK	2025-12-31	100 (% – zrealizowane przez – POLREGIO i PKP PLK) *)
Zalecenie 6	PKP PLK	2025-04-30	100 (% – zrealizowane przez - PKP PLK)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2025 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2026.1.JK z dnia 30 kwietnia 2026 r. – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

⁴⁾ ZI – oznacza: autoryzowanego zarządcę infrastruktury kolejowej

⁵⁾ UŻb – oznacza: użytkownika bocznicy kolejowej

⁶⁾ ZIŚb – oznacza: zarządcę infrastruktury zwolnionego z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnionego do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

⁷⁾ POLREGIO S.A. – oznacza: przewoźnika kolejowego – zwanego dalej: „POLREGIO”

Ad. 3) RAPORT Nr PKBWK 03/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego dnia 03.12.2023 r. o godz. 10:06 na stacji Jaszczów na rozjeździe nr 1 zabudowanym w torze 1, w km 201,000 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WDZK.464.6.2025.2.KG z 22 maja 2025 r.
1. PKP PLK S.A. przeprowadzi ocenę ryzyka w zakresie używania dmuchaw plecakowych do prac odśnieżnych.	PKBWK 03/2025_1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadzi ocenę ryzyka w zakresie używania dmuchaw plecakowych do prac odśnieżnych.
2. PKP PLK S.A. bezzwłocznie opracuje i przekaże podległym jednostkom organizacyjnym, wykorzystującym dmuchawy plecakowe przy robotach w torach kolejowych lub w ich pobliżu, wymagania dotyczące warunków bezpieczeństwa pracy przy użyciu tego sprzętu oraz wzmocni nadzór w zakresie ich przestrzegania.	PKBWK 03/2025_2 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. bezzwłocznie opracuje i przekaże podległym jednostkom organizacyjnym, wykorzystującym dmuchawy plecakowe przy robotach w torach kolejowych lub w ich pobliżu, wymagania dotyczące warunków bezpieczeństwa pracy przy użyciu tego sprzętu oraz wzmocni nadzór w zakresie ich przestrzegania.
3. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie dokona przestawienia kamery Skp (stwierdzania końca pociągu) tak, aby obejmowała miejsce sygnałowe i jednocześnie rozjazdy nr 1 i 2 w stacji Jaszczów.	PKBWK 03/2025_3 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie dokona przestawienia kamery Skp (stwierdzania końca pociągu) tak, aby obejmowała miejsce sygnałowe i jednocześnie rozjazdy nr 1 i 2 w stacji Jaszczów.
4. Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem dokonają wewnętrznej kontroli poprawności rejestracji parametrów jazdy w elektronicznych rejestratorach zainstalowanych w użytkowanych pojazdach kolejowych.	PKBWK 03/2025_4 Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem dokonają wewnętrznej kontroli poprawności rejestracji parametrów jazdy w elektronicznych rejestratorach zainstalowanych w użytkowanych pojazdach kolejowych.
5. POLREGIO S.A. dokona przeglądu zainstalowanych kamer rejestrujących obraz przedpola jazdy w użytkowanych pojazdach kolejowych pod kątem czytelności obrazu i synchronizacji czasu.	PKBWK 03/2025_5 POLREGIO S.A. dokona przeglądu zainstalowanych kamer rejestrujących obraz przedpola jazdy w użytkowanych pojazdach kolejowych pod kątem czytelności obrazu i synchronizacji czasu.
Powyższe zalecenia nr 1÷5 przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.	

Tabela 10. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 03/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

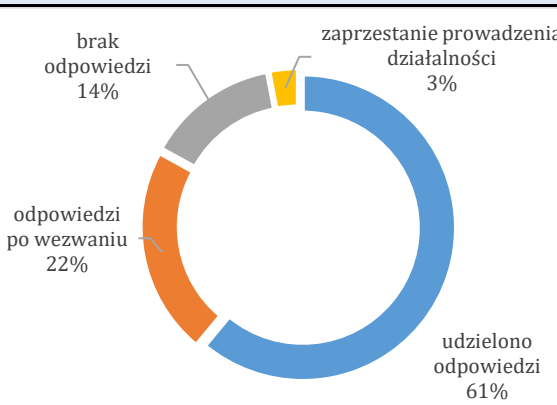
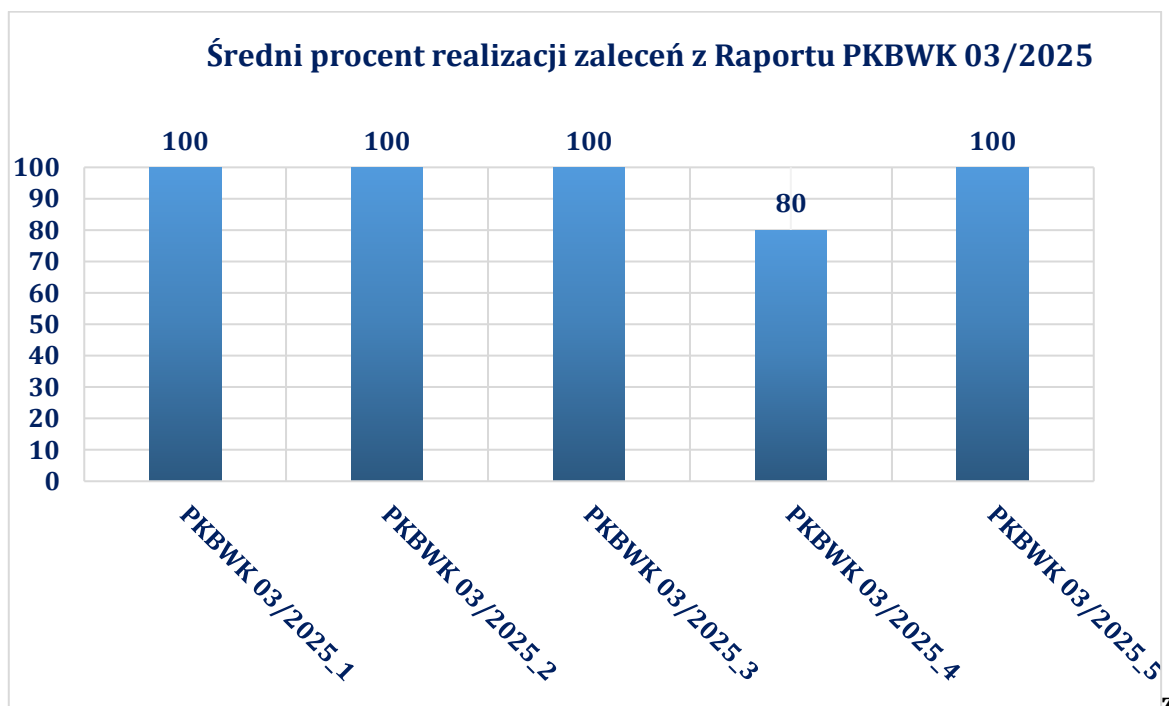
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 03/2025		
Liczba adresatów zaleceń	745	 brak odpowiedzi 14% zaprzeszanie prowadzenia działalności 3% odpowiedzi po wezwaniu 22% udzielono odpowiedzi 61%
Odpowiedzi udzielone w terminie	453	
Brak odpowiedzi w terminie	271	
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	271	
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	169	
Brak odpowiedzi na wezwanie	102	
Liczba podmiotów, które zaprzestały działalności w okresie sprawozdawczym	21	

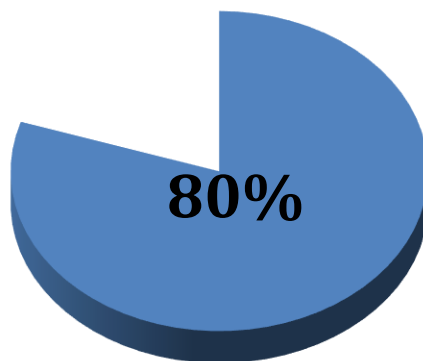
Tabela 11. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 03/2025 przekazanych przez Prezesa UTK (wg informacji od Prezesa UTK)**

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 03/2025					
Zalecenia	PKBWK 03 /2025_1	PKBWK 03 /2025_2	PKBWK 03 /2025.3	PKBWK 03 /2025.4	PKBWK 03 /2025_5
Ocena pozytywna	1	1	1	546	1
Odpowiedź niekompletna	0	0	0	69	0
Średni procent realizacji zalecenia	100	100	100	80	100

Wykres 12. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK Raportu Nr PKBWK 03/2025 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 13. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 03/2025 (wg informacji od Prezesa UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak zalecenia z poziomem realizacji 100% wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 12. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 03/2025 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2026 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 03/2025 (wyd. w 2025 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK	2025-05-07	100 (% – zrealizowane przez – PKP PLK)
Zalecenie 2	PKP PLK	2025-08-28	100 (% – zrealizowane przez – PKP PLK)
Zalecenie 3	PKP PLK	2026-31-01	100 (% – zrealizowane przez – PKP PLK)
Zalecenie 4	⁸⁾ PKnap	2025-12-31	80 (% – zrealizowane przez – PKnap) ^{*)}
Zalecenie 5	POLREGIO	2025-12-31	100 (% – zrealizowane przez – POLREGIO)

^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2025 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2025.1.JK z dnia 30 kwietnia 2026 r. – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

⁸⁾ PKnap – oznacza: podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem

Ad. 4) RAPORT Nr PKBWK 04/2025 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 1 maja 2024 r. o godz. 10:34 na stacji Rudna Gwizdanów, w torze 1 na rozjeździe nr 2, w km 38,973 linii kolejowej nr 289 Legnica – Rudna Gwizdanów	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WPOA.464.1.2025.2.MF z 9 lipca 2025 r.
1. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) dokonają aktualizacji dokumentacji systemu utrzymania (DSU) w zakresie wzoru dokumentu (protokołu) z badania nieniszczącego dla umożliwienia identyfikacji obszaru objętego badaniem osi, zgodnie z Załącznikiem nr 1 do Rekomendacji Prezesa UTK w sprawie badań NDT osi zestawów kołowych w wagonach towarowych z 29 grudnia 2024 r.	PKBWK 04/2025_1 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) dokonają aktualizacji dokumentacji systemu utrzymania (DSU) w zakresie wzoru dokumentu (protokołu) z badania nieniszczącego dla umożliwienia identyfikacji obszaru objętego badaniem osi, zgodnie z Załącznikiem nr 1 do Rekomendacji Prezesa UTK w sprawie badań NDT osi zestawów kołowych w wagonach towarowych z 29 grudnia 2024 r.
2. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) wprowadzą od natychmiast obowiązek przeprowadzania dokumentowanych szczegółowych¹⁾ badań nieniszczących osi zestawów kołowych przed ich ponownym wprowadzeniem do eksploatacji zgodnie z Zaleceniem nr 6 zawartym w Raporcie PKBWK 02/2024.	PKBWK 04/2025_2 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) wprowadzą od natychmiast obowiązek przeprowadzania dokumentowanych szczegółowych badań nieniszczących osi zestawów kołowych przed ich ponownym wprowadzeniem do eksploatacji zgodnie z Zaleceniem nr 6 zawartym w Raporcie PKBWK 02/2024.
3. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) dokonają identyfikacji, a następnie przeprowadzą udokumentowane szczegółowe badania nieniszczące wszystkich staro-użytecznych osi zestawów kołowych wprowadzonych do obrotu i/lub eksploatacji w ciągu ostatnich pięciu lat, dla których brak jest udokumentowanej historii eksploatacji i utrzymania. <i>1) W zakres szczegółowego badania nieniszczącego osi zastawu kołowego wagonu towarowego, użytego w treści Raportu wchodzi m.in.: oględziny zgodnie z katalogiem EVIC, demontaż zestawów kołowych spod wagonu towarowego, demontaż łożysk i odsłonięcie części środkowej osi. Badanie należy przeprowadzić metodą ultra dźwiękową (UT) i magnetyczno-proszkową (MT) po zdjęciu warstwy zabezpieczającej z powierzchni bocznej czopów oraz części środkowej osi.</i>	PKBWK 04/2025_3 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) dokonają identyfikacji, następnie przeprowadzą udokumentowane szczegółowe badania nieniszczące a wszystkich staro-użytecznych osi zestawów kołowych wprowadzonych do obrotu i/lub eksploatacji w ciągu ostatnich pięciu lat, dla których brak jest udokumentowanej historii eksploatacji i utrzymania.
Powyższe zalecenia przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.	

Tabela 13. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 04/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

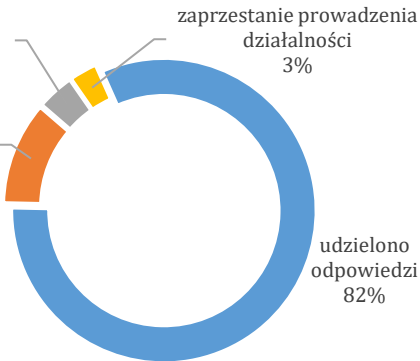
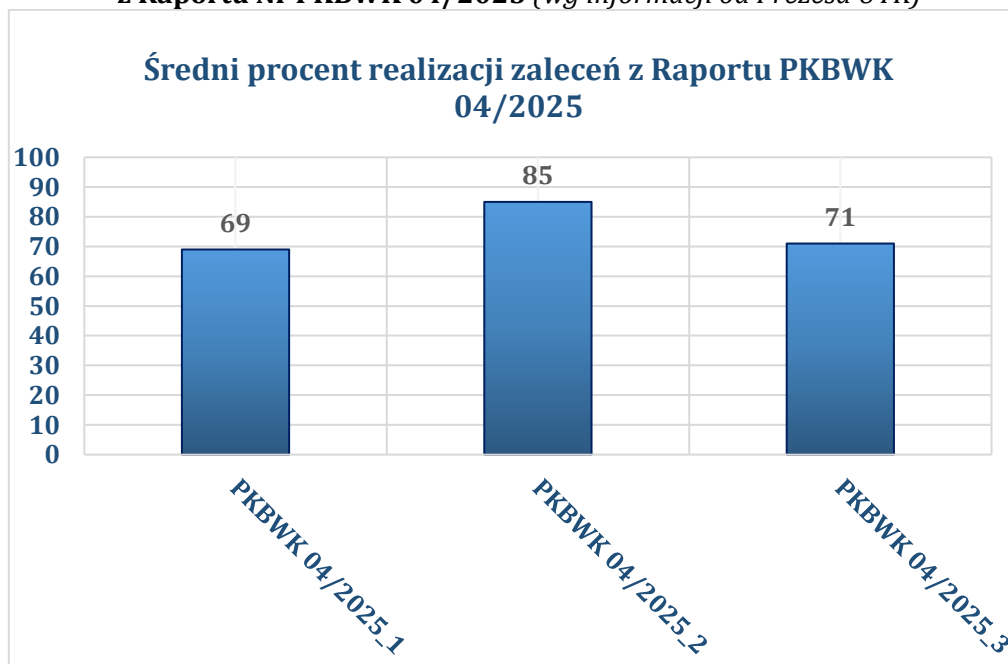
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 04/2025		
Liczba adresatów zaleceń	90	 brak odpowiedzi 4% zaprzeszanie prowadzenia działalności 3% odpowiedzi po wezwaniu 11% udzielono odpowiedzi 82%
Odpowiedzi udzielone w terminie	74	
Brak odpowiedzi w terminie	13	
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	13	
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	10	
Brak odpowiedzi na wezwanie	3	
Liczba podmiotów, które zaprzestały działalności w okresie sprawozdawczym	3	

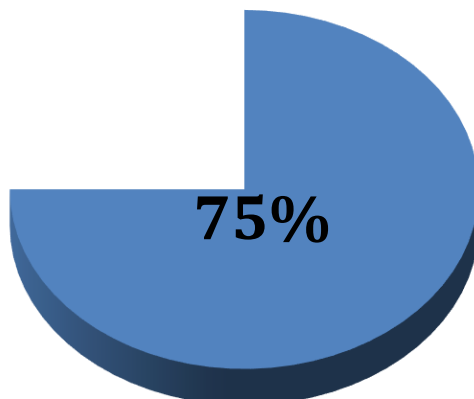
Tabela 14. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 04/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 04/2025			
Zalecenia	PKBWK 04/2025_1	PKBWK 04/2025_2	PKBWK 04/2025_3
Ocena pozytywna	70	70	70
Odpowiedź niekompletna	14	14	0
Średni procent realizacji zalecenia	69	85	71

Wykres 14. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 04/2025 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 15. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK
- z Raportu Nr PKBWK 04/2025 (wg informacji od Prezesa UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak zalecenia z poziomem realizacji 100% wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 15. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 04/2025 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2026 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 04/2025 (wyd. w 2025 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	⁹⁾ ECM	2025-12-31	69 (% – w trakcie realizacji przez – ECM) ^{*)}
Zalecenie 2	ECM	2025-12-31	85 (% – w trakcie realizacji przez – ECM) ^{*)}
Zalecenie 3	ECM	2025-12-31	71 (% – w trakcie realizacji przez – ECM) ^{*)}

^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2025 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2026.1.JK z dnia 30 kwietnia 2026 r. – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

⁹⁾ECM – oznacza: podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych

Ad. 5) RAPORT Nr PKBWK 05/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 1 lipca 2024 r. o godz. 09:19 na szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 17,211 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice,	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie`	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WDZK.464.3.2025.2.KG z 1 sierpnia 2025 r.
1. Podmioty odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą kolejową na podstawie zgłoszeń od przewoźników kolejowych, użytkowników przejazdów i innych zgłoszeń dotyczących organizacji ruchu drogowego - zatorów na przejazdach kolejowych, przeprowadzą wspólnie z zarządcami dróg nadzwyczajne kontrole tych przejazdów kolejowych i podejmą natychmiastowe działania mające na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na tych przejazdach.	PKBWK 05/2025_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, na podstawie zgłoszeń od przewoźników kolejowych, użytkowników przejazdów i innych zgłoszeń dotyczących organizacji ruchu drogowego - zatorów na przejazdach kolejowych, przeprowadzą wspólnie z zarządcami dróg nadzwyczajne kontrole tych przejazdów kolejowych i podejmą natychmiastowe działania mające na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na tych przejazdach.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie ujmie w Regulaminie Technicznym Posterunku Ruchu wyposażonego w urządzenie zdalnej kontroli (UZK) dla przejazdu kolejowego w km 17,211 linii kolejowej nr 3, obowiązek użycia przez dyżurnego ruchu sygnału „Alarm” za pomocą systemu RADIOSTOP w przypadku wystąpienia usterki samoczynnego systemu przejazdowego (SSP) kat. I w trakcie zbliżania się pociągu do tego przejazdu. Powyższe obowiązuje do czasu realizacji jednego z rozwiązań ujętych w zaleceniu nr 7 niniejszego raportu.	PKBWK 05/2025_2 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie ujmie w Regulaminie Technicznym Posterunku Ruchu wyposażonego w urządzenie UZK dla przejazdu kolejowego w km 17,211 linii kolejowej nr 3, obowiązek użycia przez dyżurnego ruchu sygnału „Alarm” za pomocą systemu RADIOSTOP w przypadku wystąpienia usterki SSP kat. I w trakcie zbliżania się pociągu do tego przejazdu. Powyższe obowiązuje do czasu realizacji jednego z rozwiązań: a) przebudowy skrzyżowań drogi wojewódzkiej z drogami równoległymi do linii kolejowej, tak aby zapewnić ciągłość drogi dojazdowej i aby na długości 30 m od urządzeń rogatekowych nie było skrzyżowań tych dróg z drogą wojewódzką z obu stron przejazdu i z każdej strony drogi wojewódzkiej lub b) zastosowania rozwiązania projektowego, o którym mowa w § 21 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać

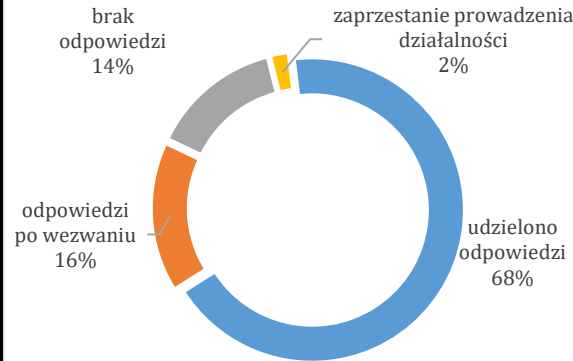
	skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (rozwiązań projektowych w obrębie przejazdu zapewniających sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu (Dz.U. poz.1744 z późn. zm.), stanowiącym: „Rozwiązania projektowe stosowane w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego powinny zapewniać sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu kolejowo-drogowego i włączanie się ich do ruchu w ciąg komunikacyjny znajdujący się w sąsiedztwie przejazdu kolejowo-drogowego, w szczególności przez uzależnienie (powiązanie) działania systemów przejazdowych z systemami kierowania ruchem drogowym”.
3. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu wdrożenie systemów wykrywających obecność pojazdów drogowych na przejazdach pomiędzy zamkniętymi rogatkami, które będą informować prowadzących pojazdy kolejowe i dyżurnych ruchu o zagrożeniu, w tym na przejeździe w km 17,211 linii kolejowej nr 3.	PKBWK 05/2025_3 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu wdrożenie systemów wykrywających obecność pojazdów drogowych na przejazdach pomiędzy zamkniętymi rogatkami, które będą informować prowadzących pojazdy kolejowe i dyżurnych ruchu o zagrożeniu, w tym na przejeździe w km 17,211 linii kolejowej nr 3.
4. Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Urzędem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki będą kontynuować działania mające na celu zrealizowanie postanowień Porozumienia nr 25/MZDW/2018 zawartego w dniu 22.05.2018 r., w tym doprowadzą do wybudowania wiaduktu nad linią kolejową nr 3, który docelowo zastąpiłby przejazd w km 17,211 tej linii.	PKBWK 05/2025_4 Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Urzędem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki będą kontynuować działania mające na celu zrealizowanie postanowień Porozumienia nr 25/MZDW/2018 zawartego w dniu 22.05.2018 r., w tym doprowadzą do wybudowania wiaduktu nad linią kolejową nr 3, który docelowo zastąpiłby przejazd w km 17,211 tej linii.
5. Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem, a posiadające monitoring przedpola jazdy przed pojazdem zapewnią, że urządzenia te będą zapewniały ciągłość zapisu obrazu i dźwięku, w szczególności w sytuacjach zaistnienia zdarzeń kolejowych. Należy rozważyć przeniesienie rejestratora zapisów monitoringu w bezpieczne miejsce w pojazdach kolejowych, zapewniające ciągłość zapisu w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych.	PKBWK 05/2025_5 Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem, a posiadające monitoring przedpola jazdy przed pojazdem zapewnią, że urządzenia te będą zapewniały ciągłość zapisu obrazu i dźwięku, w szczególności w sytuacjach zaistnienia zdarzeń kolejowych. Należy rozważyć przeniesienie rejestratora zapisów monitoringu w bezpieczne miejsce w pojazdach kolejowych, zapewniające ciągłość zapisu w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych.
6. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doprecyzuje w przepisach wewnętrznych sposób postępowania dyżurnego ruchu w przypadku sygnalizowania usterki SSP kat. I przez urządzenia UZK w	PKBWK 05/2025_6 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doprecyzuje w przepisach wewnętrznych sposób postępowania dyżurnego ruchu w przypadku sygnalizowania usterki SSP kat. I przez

przypadku zbliżania się pociągu do przejazdu z sygnalizowaną usterką (w szczególności Ie-119 § 18 oraz Ir-7 § 25 ust. 6, pkt 1).	urządzenia UZK w przypadku zbliżania się pociągu do przejazdu z sygnalizowaną usterką (w szczególności Ie-119 § 18 oraz Ir-7 § 25 ust. 6, pkt 1).
7. Do czasu zrealizowania zalecenia nr 4 niniejszego Raportu, Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie we współpracy z zarządcą dróg dojazdowych Urzędem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki (na podstawie Porozumienia z PKP S.A.) w celu poprawy bezpieczeństwa na przejeździe rozważą zastosowanie jednego z następujących rozwiązań: a) przebudowę skrzyżowań drogi wojewódzkiej z drogami równoległymi do linii kolejowej, tak aby zapewnić ciągłość drogi dojazdowej i aby na długości 30 m od urządzeń rogatek nie było skrzyżowań tych dróg z drogą wojewódzką z obu stron przejazdu i z każdej strony drogi wojewódzkiej lub b) zastosowanie rozwiązania projektowego, o którym mowa w § 21 ust. 2 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 (rozwiązań projektowych w obrębie przejazdu zapewniających sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu (Dz.U. poz.1744 z późn. zm.), stanowiącym: „Rozwiązania projektowe stosowane w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego powinny zapewniać sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu kolejowo-drogowego i włączanie się ich do ruchu w ciąg komunikacyjny znajdujący się w sąsiedztwie przejazdu kolejowo-drogowego, w szczególności przez uzależnienie (powiązanie) działania systemów przejazdowych z systemami kierowania ruchem drogowym”.	Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
8. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (dalej „zarządcy kolei”), w przypadku otrzymania od zarządcy drogi powiadomienia o zamiarze przeprowadzenia pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo- drogowym, zwrócą się do zarządcy drogi o przekazanie informacji zwrotnej dotyczącej charakterystyki ruchu drogowego w obrębie	PKBWK 05/2025.8 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (dalej „zarządcy kolei”), w przypadku otrzymania od zarządcy drogi powiadomienia o zamiarze przeprowadzenia pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym, zwrócą się do zarządcy drogi o przekazanie informacji zwrotnej dotyczącej charakterystyki

przejazdu ze szczególnym uwzględnieniem prawdopodobieństwa powstawania zatorów pojazdów drogowych. W przypadkach zidentyfikowania tworzenia się zatorów w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego, zarządcy kolei dokonają analizy wynikających z nich zagrożeń oraz wdrożą właściwe środki bezpieczeństwa.	ruchu drogowego w obrębie przejazdu ze szczególnym uwzględnieniem prawdopodobieństwa powstawania zatorów pojazdów drogowych. W przypadkach zidentyfikowania tworzenia się zatorów w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego, zarządcy kolei dokonają analizy wynikających z nich zagrożeń oraz wdrożą właściwe środki bezpieczeństwa.
Zalecenia nr 1÷6 oraz 8 przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK. Zalecenia nr 7 przyjęte uchwałą PKBWK, zostało zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane (7 oraz 4) do Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie (adresatem zalecenia nr 4 są: zarządca drogi a także zarządca infrastruktury - PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie).	

Tabela 16. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 05/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 05/2025	
Liczba adresatów zaleceń	759
Odpowiedzi udzielone w terminie	514
Brak odpowiedzi w terminie	231
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	231
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	126
Brak odpowiedzi na wezwanie	105
Liczba podmiotów, które zaprzestały działalności w okresie sprawozdawczym	14

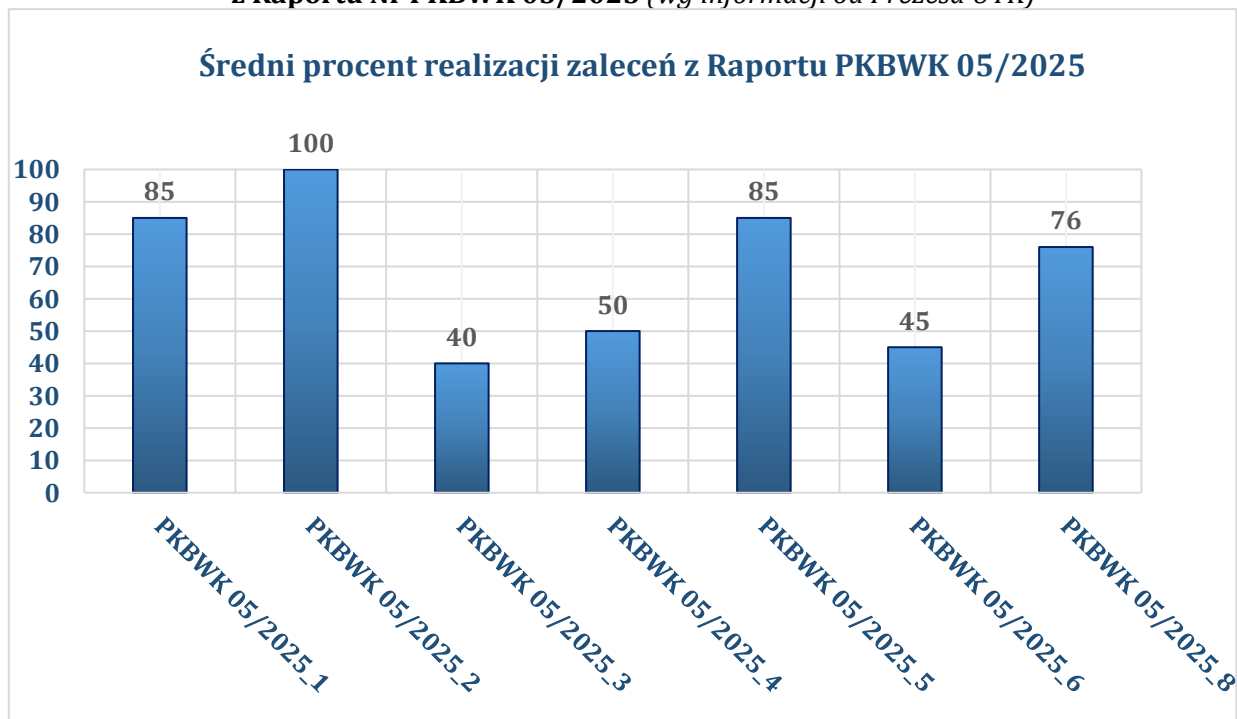


Kategoria	Procent
udzielono odpowiedzi	68%
odpowiedzi po wezwaniu	16%
brak odpowiedzi	14%
zaprzestanie prowadzenia działalności	2%

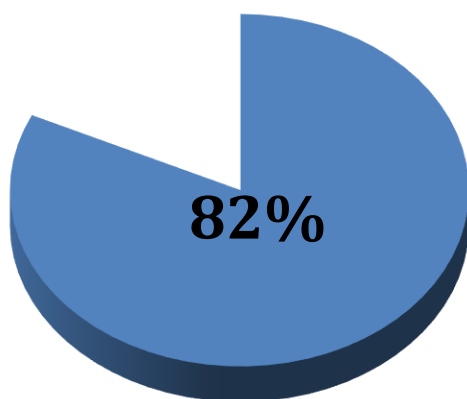
Tabela 17. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 05/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Zalecenia	PKBWK 05 /2025_1	PKBWK 05 /2025_2	PKBWK 05 /2025_3	PKBWK 05 /2025_4	PKBWK 05 /2025_5	PKBWK 05 /2025_6	PKBWK 05 /2024_8
Ocena pozytywna	266	1	1	1	140	1	247
Odpowiedź niekompletna	278	0	0	0	150	0	277
Średni procent realizacji zalecenia	85	100	40	50	85	45	76

Wykres 16. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK – z Raportu Nr PKBWK 05/2025 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 17. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 05/2025 (wg informacji od Prezesa UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak zalecenia z poziomem realizacji 100% wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 18. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 05/2025 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2026 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 05/2025 (wyd. w 2025 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	ZI + ZIśb + UŻb	2025-12-31	85 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + ZIśb + UŻb) *)
Zalecenie 2	¹¹⁾ PKP PLK (ZLK Warszawa)	2025-07-14	100 (% – zrealizowane przez PKP PLK (ZLK Warszawa))
Zalecenie 3	PKP PLK	2025-12-05	40 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK)
Zalecenie 4	¹²⁾ Zdrogi woj. + PKP PLK	2025-12-31	50 (% – w trakcie realizacji przez - Zdrogi woj. + PKP PLK) *)
Zalecenie 5	⁸⁾ PKnap	2025-12-31	85 (% – w trakcie realizacji przez - PKnap) *)
Zalecenie 6	PKP PLK	2025-12-31 2026-12-31	45 (% – w trakcie realizacji przez - PKP PLK) (szacunkowy termin realizacji 2026-12-31)
Zalecenie 7	¹²⁾ Zdrogi woj. + PKP PLK	2025-12-31	W trakcie realizacji przez Zdrogi woj. + PKP PLK
Zalecenie 8	ZI + UŻb + ¹³⁾ OKW + ZIśb	2025-12-31	76 (% – w trakcie realizacji przez – ZI + UŻb + OKW + ZIśb) *)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2025 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2026.1.JK z dnia 30 kwietnia 2026 r. – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

¹⁰⁾ ZIśb – oznacza: zarządcę infrastruktury zwolnionego z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnionego do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (posiadające komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz systemy zdalnego sterowania radiolącznością)

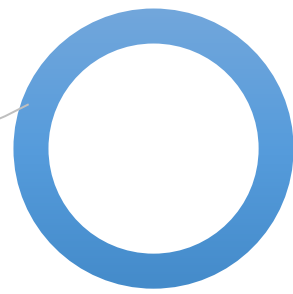
¹¹⁾ PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie - oznacza: zakład autoryzowanego zarządcy infrastruktury kolejowej – zwanego dalej „PKP PLK (ZLK Warszawa)”

¹²⁾ „ZI – drogi wojewódzkiej” – oznacza: Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie oraz Urząd Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki – zwane dalej: „Zdrogi woj.”

¹³⁾ OKW – oznacza: operatora kolei wąskotorowej – zwanego dalej „OKW”

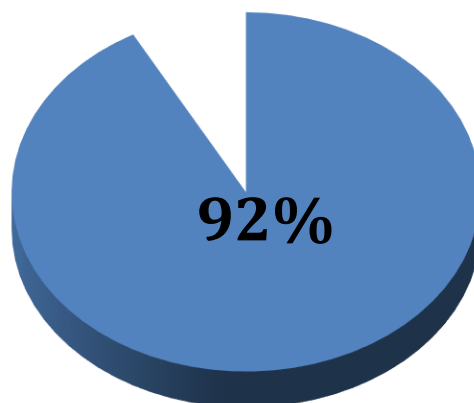
Ad. 6) RAPORT Nr PKBWK 06/2025 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 listopada 2024 r. o godz. 16:30 na szlaku Spychowo - Pisz, w torze nr 1, przejazd kolejowy kategorii D w km 76,274 linii kolejowej nr 219 Olsztyn Główny – Ełk	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WDZK.464.12.2025.2.MF z 28 listopada 2025 r.
1. Przewoźnik PKP Intercity S.A. dokona sprawdzenia systemów zapisu obrazu przedpola jazdy zabudowanych na eksploatowanych pojazdach kolejowych z napędem pod kątem prawidłowości i ciągłości zapisu obrazu. Ponadto zapewni, aby pole widzenia kamery nie było w żadnym zakresie przysłonięte przez elementy konstrukcyjne pojazdu, a jej pole widzenia obejmuje pełne przedpole jazdy. W przypadku stwierdzenia przysłonięcia lub zniekształceń obrazu, dokona korekty położenia kamery lub zmian w sposobie montażu.	PKBWK 06/2025_1 Przewoźnik PKP Intercity S.A. dokona sprawdzenia systemów zapisu obrazu przedpola jazdy zabudowanych na eksploatowanych pojazdach kolejowych z napędem pod kątem prawidłowości i ciągłości zapisu obrazu. Ponadto zapewni, aby pole widzenia kamery nie było w żadnym zakresie przysłonięte przez elementy konstrukcyjne pojazdu, a jej pole widzenia obejmuje pełne przedpole jazdy. W przypadku stwierdzenia przysłonięcia lub zniekształceń obrazu, dokona korekty położenia kamery lub zmian w sposobie montażu.
Zalecenie przyjęte uchwałą PKBWK, zostało zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.	

Tabela 19. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 06/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 06/2025		
Liczba adresatów zaleceń	1	
Odpowiedzi udzielone w terminie	1	
Brak odpowiedzi w terminie	0	

Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zalecenia z Raportu Nr PKBWK 06/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)

Odpowiedzi na temat realizacji zaleceń wydanych w Raporcie Nr PKBWK 06/2025 zostały w całości ocenione pozytywnie.

Wykres 18. **Procent realizacji poszczególnych zalecenia przekazanych przez Prezesa UTK – z Raportu Nr PKBWK 06/2025** (wg informacji od Prezesa UTK)

Procent realizacji zalecenia został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresata danego zalecenia. Brak zalecenia z poziomem realizacji 100%, wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 20 **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 06/2025** – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2026 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 06/2025 (wyd. w 2025 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	¹⁴⁾ „PKP Intercity” S.A.	2025-12-31	92 (% – w trakcie realizacji przez - PKP Intercity)

¹⁴⁾ „PKP Intercity” S.A. – oznacza przewoźnika kolejowego - zwany dalej „PKP Intercity”

Ad. 7) RAPORT Nr PKBWK 07/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 26 listopada 2024 r. o godz. 12:30 na szlaku Sochaczew – Bednary, w torze nr 1, km 61,941 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice, przejazd kolejowo-drogowy kategorii B	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WPOA.464.15.2025.2.MF z 22 stycznia 2026 r.
1. Zarządcy infrastruktury, którzy nie zrealizowali w 100% „Zalecenia nr 2 z Raportu Rocznego PKBWK za rok 2018” przyspieszą jego realizację oraz przedstawiają Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego harmonogram działań zmierzających do likwidacji półrogatek zjazdowych na przejazdach kolejowo-drogowych kat B.	PKBWK 07/2025_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, którzy nie zrealizowali w 100% „Zalecenia nr 2 z Raportu Rocznego PKBWK za rok 2018” przyspieszą jego realizację oraz przedstawiają Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego harmonogram działań zmierzających do likwidacji półrogatek zjazdowych na przejazdach kolejowo-drogowych kat B.
2. Przewoźnicy kolejowi eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem dokonają przeglądu kabin maszynistów w aspekcie bezpieczeństwa, w szczególności, czy nie jest utrudniona ewakuacja maszynistów w nagłych przypadkach, gdy w kabinie znajdują się dwa fotele. W przypadku stwierdzenia utrudnień podejmą stosowne działania w celu ich eliminacji.	PKBWK 07/2025_2 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz przewoźnicy kolejowi działający na podstawie świadectwa bezpieczeństwa eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem dokonają przeglądu kabin maszynistów w aspekcie bezpieczeństwa, w szczególności, czy nie jest utrudniona ewakuacja maszynistów w nagłych przypadkach, gdy w kabinie znajdują się dwa fotele. W przypadku stwierdzenia utrudnień podejmą stosowne działania w celu ich eliminacji.
3. Zarządcy infrastruktury podejmą działania zmierzające do doposażenia przejazdów kolejowych w system detekcji przeszkód w strefie przejazdu.	PKBWK 07/2025_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz zarządcy infrastruktury działający na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (oprócz użytkowników bocznicy kolejowych oraz zarządców kolei wąskotorowych) podejmą działania zmierzające do doposażenia przejazdów kolejowych w system detekcji przeszkód w strefie przejazdu.
Zalecenie przyjęte uchwałą PKBWK, zostało zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 28l ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.	

Tabela 21. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 07/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

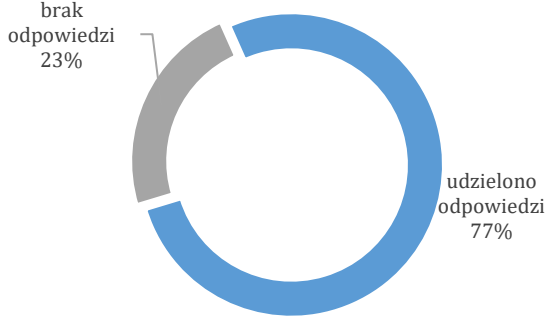
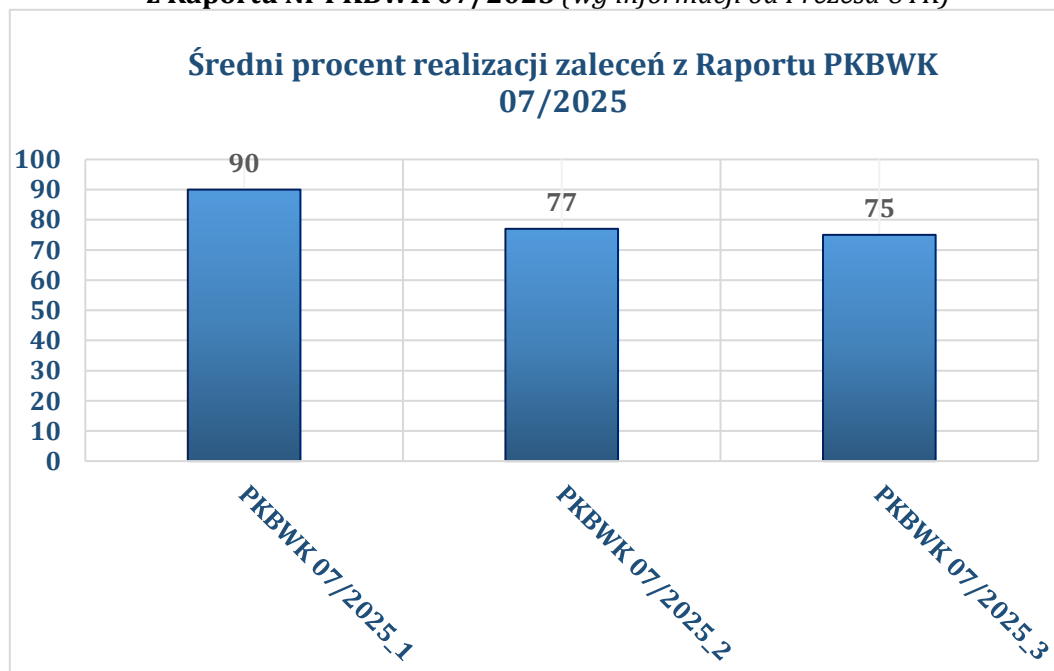
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 07/2025		
Liczba adresatów zaleceń	225	
Odpowiedzi udzielone w terminie	173	
Brak odpowiedzi w terminie	52	

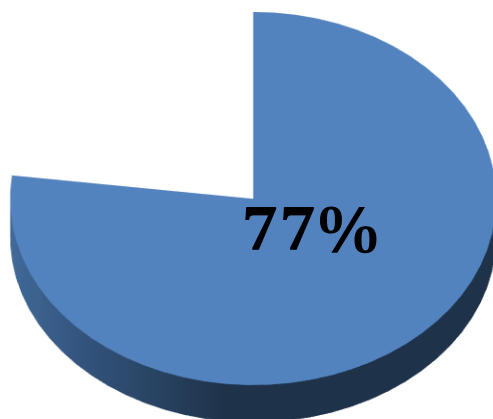
Tabela 22. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 07/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 07/2025			
Zalecenia	PKBWK 07 /2025_1	PKBWK 07 /2025_2	PKBWK 07 /2025_3
Ocena pozytywna	4	107	10
Odpowiedź niekompletna	11	46	12
Średni procent realizacji zalecenia	90	77	75

Wykres 18. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 07/2025** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 19. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 07/2025 (wg informacji od Prezesa UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak zalecenia z poziomem realizacji 100% wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 23. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 07/2025 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2026 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 07/2025 (wyd. w 2025 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	ZI	2025-12-31	90 (% – w trakcie realizacji przez - ZI) *)
Zalecenie 2	PK + ¹⁵⁾ PKŚb	2025-12-31	77(% – w trakcie realizacji przez: PK + PKŚb) *)
Zalecenie 3	ZI + ZIŚb – ¹⁶⁾ (UŻb + OKW)	2025-12-31	75 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + ZIŚb – (UŻb + OKW) *)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2025 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2026.1.JK z dnia 30 kwietnia 2026 r. – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

¹⁵⁾ PKŚb – oznacza: przewoźnika kolejowego działającego na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

¹⁶⁾ ZIŚb – (UŻb + OKW) – oznacza: autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz zarządców infrastruktury działających na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (oprócz użytkowników bocznic kolejowych oraz zarządców kolei wąskotorowych)

Ad. 8) RAPORT Nr PKBWK 08/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 5 maja 2025 r. o godz. 08:40 w stacji Aleksandrów Kujawski, w torze 101, przejazd kolejowy kategorii A w km 90,472 linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła Główna	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Zalecenia przekazane do realizacji podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK, pismem o sygn.: DPN-WPOA.464.16.2025.2.MF z 22 stycznia 2025 r.
Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy: 1. Odnowi oznakowanie poziome linii P-4 i P-14 drogi dojazdowej do przejazdu wraz z uzupełnieniem linii P-4 na pomoście przejazdu.	Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego
2. Istniejący znak F-6a przy wyjeździe z ulicy Halinowo uzupełni na odgałęzieniu w prawo o znak A-9 (zdjęcie 19).	Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego
3. Ustali organizację ruchu tak, aby zjazd z drogi dojazdowej w kierunku przejazdu kolejowego był niedozwolony.	Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: 4. Do czasu modernizacji urządzeń srk w stacji Aleksandrów Kujawski zrealizuje powiązanie półsamocznego systemu zabezpieczenia ruchu na przejeździe z systemem stacyjnym poprzez uzależnienie wskazań sygnałów nadawanych na semaforze od położenia drógów rogatkowych.	PKBWK 08/2025_1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do czasu modernizacji urządzeń srk w stacji Aleksandrów Kujawski zrealizuje powiązanie półsamocznego systemu zabezpieczenia ruchu na przejeździe z systemem stacyjnym poprzez uzależnienie wskazań sygnałów nadawanych na semaforze od położenia drógów rogatkowych.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: 5. W trakcie kontroli przejazdów kat. A. dokona sprawdzenia ergonomii stanowisk pracowników obsługujących przejazdy i w przypadku stwierdzenia braku prawidłowej obserwacji pociągów oraz jazd manewrowych, podejmie właściwe działania minimalizujące ryzyko zaistnienia zdarzeń na przejazdach.	PKBWK 08/2025_2 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w trakcie kontroli przejazdów kat. A. dokona sprawdzenia ergonomii stanowisk pracowników obsługujących przejazdy, a w przypadku stwierdzenia braku prawidłowej obserwacji pociągów oraz jazd manewrowych, podejmie właściwe działania minimalizujące ryzyko zaistnienia zdarzeń na przejazdach.
Zalecenia 1÷3 przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy. Zalecenie 4 i 5 przyjęte uchwałą PKBWK, zostało zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.	

Tabela 24. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 08/2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

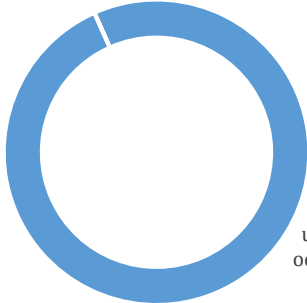
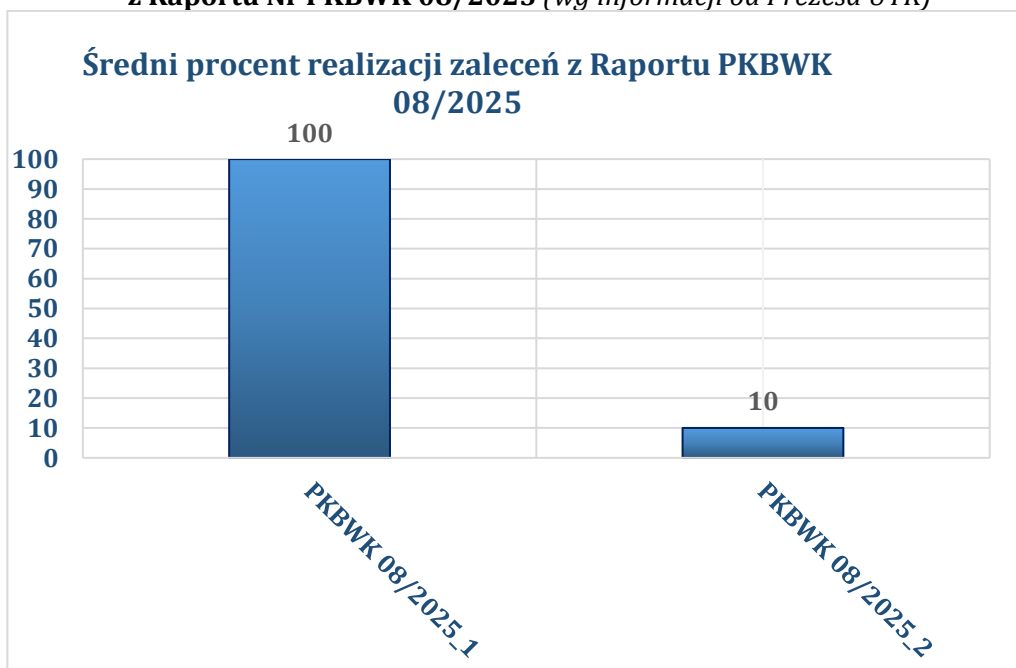
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 08/2025		
Liczba adresatów zaleceń	1	
Odpowiedzi udzielone w terminie	1	
Brak odpowiedzi w terminie	0	

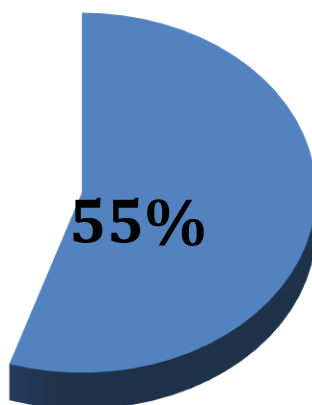
Tabela 25. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Roczno- go za rok 2025 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego** (wg informacji od Prezesa UTK)

Zalecenia	PKBWK 08 /2025_1	PKBWK 08 /2025_2
Ocena pozytywna	1	1
Odpowiedź niekompletna	0	0
Średni procent realizacji zalecenia	100	10

Wykres 20. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 08/2025** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 21. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 08/2025 (wg informacji od Prezesa UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak zalecenia z poziomem realizacji 100% wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 26. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 08/2025 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2026 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 08/2025 (wyd. w 2025 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	¹⁷⁾ Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy	2025-12-31	(w trakcie realizacji przez ZIdrogi woj.-B)
Zalecenie 2	„ZIdrogi woj.-B”	2025-12-31	(w trakcie realizacji przez ZIdrogi woj.-B)
Zalecenie 3	„ZIdrogi woj.-B”	2025-12-31	(w trakcie realizacji przez ZIdrogi woj.-B)
Zalecenie 4	PKP PLK	2025-20-01	100 (%) – zrealizowane przez – PKP PLK)
Zalecenie 5	PKP PLK	2025-12-31 2026-07-31	– 10 (%) – w trakcie realizacji przez – PKP PLK) – (2026-07-31 deklarowany termin realizacji)

^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2025 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.5.2026.1.JK z dnia 30 kwietnia 2026 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

¹⁷⁾ „ZI – drogi wojewódzkiej” – oznacza: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy; zwany dalej: „ZIdrogi woj.-B”

Tabela 27. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2024 z działalności PKBWK przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego**
(wg informacji od Prezesa UTK)

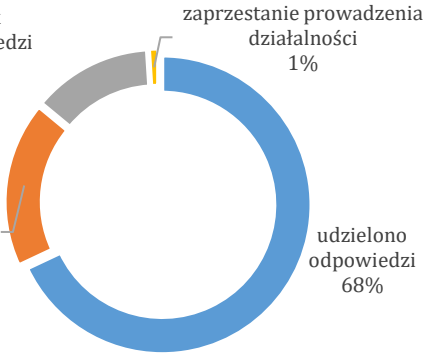
Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2024		
Liczba adresatów zaleceń	837	 brak odpowiedzi 13% zaprzestanie prowadzenia działalności 1% odpowiedzi po wezwaniu 18% udzielono odpowiedzi 68%
Odpowiedzi udzielone w terminie	571	
Brak odpowiedzi w terminie	260	
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	260	
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	155	
Brak odpowiedzi na wezwanie	105	
Liczba podmiotów, które zaprzestały działalności w okresie sprawozdawczym	6	

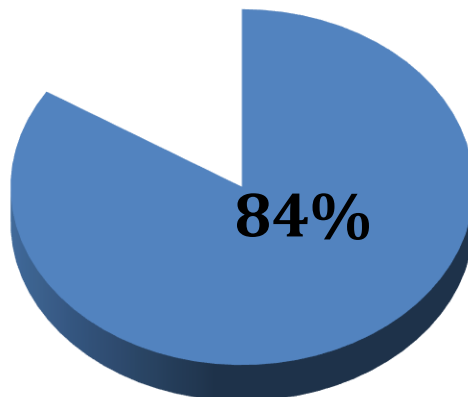
Tabela 28 **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2024 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego**
(wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2024						
Zalecenia	Raport Roczny za 2024_1	Raport Roczny za 2024_2	Raport Roczny za 2024_3	Raport Roczny za 2024_4	Raport Roczny za 2024_5	Raport Roczny za 2024_6
Ocena pozytywna	381	88	12	10	104	275
Odpowiedź niekompletna	279	47	2	4	29	291
Średni procent realizacji zalecenia	83	86	88	79	84	86

Wykres 22. **Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK z Raportu Roczego za rok 2024 z działalności PKBWK** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 23. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK z Raportu Roczego za rok 2024 z działalności PKBWK (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak zalecenia z poziomem realizacji 100%, wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 29. Stan realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2025 r., a opublikowanych w Raporcie Rocznym za rok 2024 na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2026 r. (oraz na podstawie informacji z UTK)

Zalecenia z Raportu Roczego za rok 2024 (wyd. w 2025 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
20) Zalecenie 1	ZI + PK + UŻb + 17) OS + PKŚb	2025-12-31	83 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + PK + UŻb + OS + PKŚb)
20) Zalecenie 2	ECM + 19) UU	2025-12-31	86 (% – w trakcie realizacji przez: ECM + UU)
20) Zalecenie 3	ZI	2025-12-31	88 (% – w trakcie realizacji przez – ZI)
20) Zalecenie 4	ZI	2025-12-31	84 (% – w trakcie realizacji przez – ZI)
20) Zalecenie 5	PK	2025-12-31	84 (% – w trakcie realizacji przez – PK)
120 Zalecenie 6	ZI + UŻb	2025-12-31	86 (% – w trakcie realizacji przez ZI + UŻb)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych w 2024 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WPOA.464.5.2026.1.JK z dnia 30 kwietnia 2026 r. – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

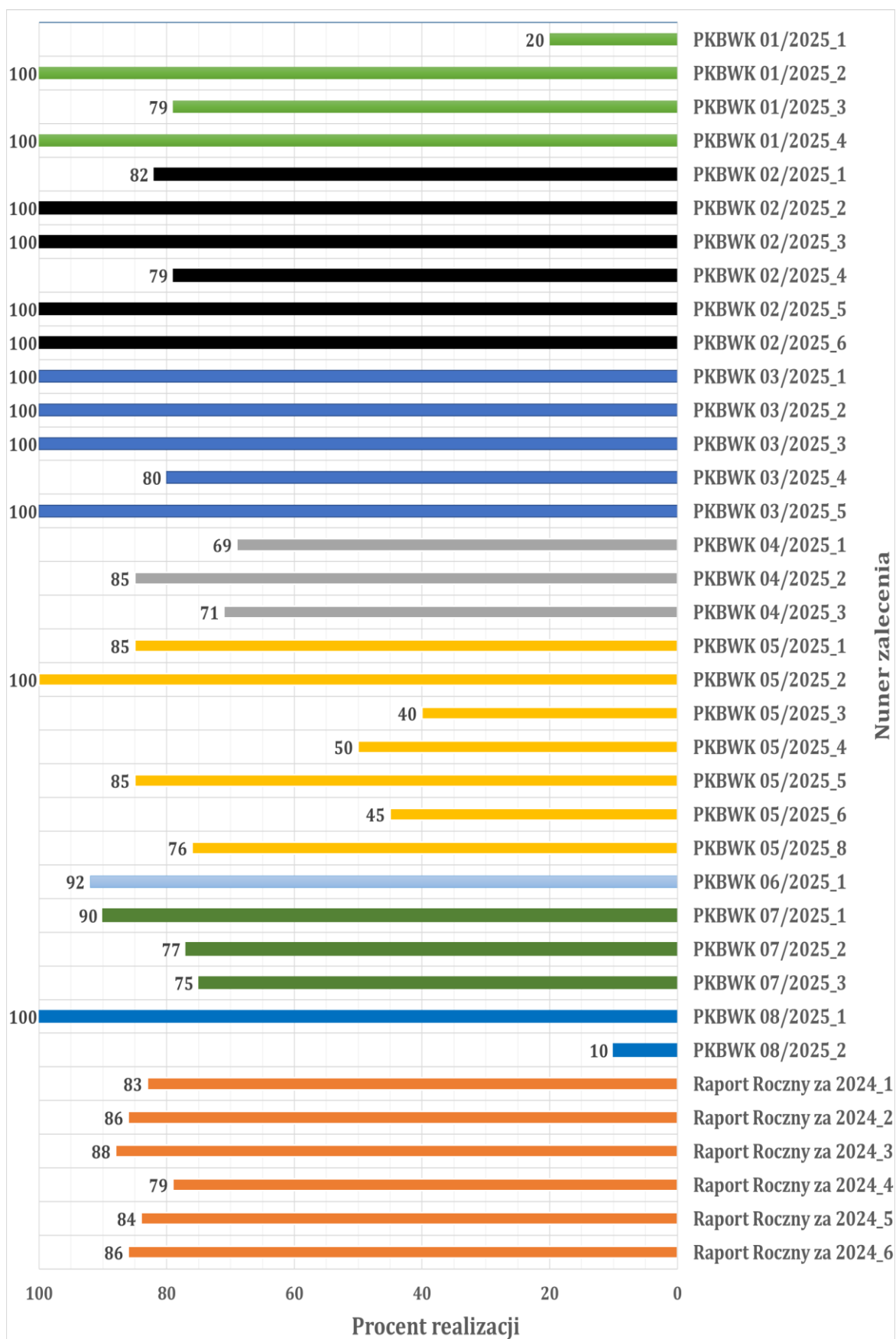
18) OS – oznacza: Ośrodek Szkolenia – zwany dalej – „OS”

19) UU – oznacza dostawców usług utrzymaniowych – zwany dalej – „UU”

20) zalecenia przekazane do realizacji przez Prezesa UTK - ujęte zostały w zestawieniu w punkcie 5.1 niniejszego raportu

Informacje o **średnim procencie realizacji poszczególnych zaleceń skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK** zawarte są w Załączniku A do niniejszego Raportu Roczego. Natomiast informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2025 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym) zawarte są w Załączniku B.

Wykres 24. Średni procent realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2025 rok (wg Załącznika A)



6.2 Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (według informacji Prezesa UTK)

W 2025 r. Komisja opublikowała 8 raportów z badanych zdarzeń oraz raport roczny za 2024 r. W opublikowanych raportach Komisja wydała 42 zalecenia.

Komisja skierowała 42 zalecenia do Prezesa UTK, z których 37 dotyczyło podmiotów rynku kolejowego nad którymi ustawowy nadzór sprawuje Prezes UTK oraz cztery do zarządców dróg wojewódzkich w sprawie dróg dojazdowych do przejazdów kolejowych, a jedno zostało opracowane do organu centralnego (Ministra Infrastruktury).

Prezes UTK skierował do podmiotów rynku kolejowego: certyfikowanych przewoźników kolejowych, autoryzowanych zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych, operatorów kolei wąskotorowych oraz zarządców istniejących sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczonych tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych (prowadzącym działalność na podstawie świadectw bezpieczeństwa), 37 zaleceń wynikających z raportów PKBWK.

Wskazane podmioty zostały zobligowane do poinformowania Prezesa UTK w określonym terminie o sposobie postępowania z zaleceniami PKBWK.

W 2025 roku zalecenia PKBWK zostały przekazane łącznie 3510 adresatom. Przez adresata rozumiany jest każdy podmiot, któremu przekazano zalecenia z danego raportu. Adresaci stanowią zatem sumaryczną liczbę podmiotów, którym przekazano zalecenia ze wszystkich 9 raportów wydanych w 2025 roku. Odpowiedzi dotyczące realizacji zaleceń przekazało 2997 adresatów, co stanowi 85,4%, 12,9% nie udzieliło odpowiedzi, mimo wysłanych wezwań, zaś 59 adresatów (1,7%) zaprzestało działalności w okresie sprawozdawczym i w związku z tym nie przekazało informacji o realizacji zaleceń.

W UTK przeprowadzono analizę uzyskanych odpowiedzi podmiotów rynku kolejowego w zakresie deklarowanych i zrealizowanych działań zmierzających do wdrożenia zaleceń oraz dokonano ich oceny realizacji.

Analiza zawiera w głównej mierze sporządzoną ocenę Prezesa UTK, sposobu realizacji zaleceń przez podmioty funkcjonujące w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem lub system zarządzania utrzymaniem.

„Ocena pozytywna” wskazuje, że przyjęto zaproponowany sposób wdrażania zaleceń, uznając, że zadeklarowane działania zmierzają w kierunku ich prawidłowej realizacji bądź przyjęto wyjaśnienia wskazujące na to, że wydane zalecenie nie dotyczy podmiotu. W przypadkach, gdy przedstawiony przez podmiot harmonogram realizacji działań nie budził wątpliwości, brak 100% realizacji zalecenia nie wpływał negatywnie na ocenę przedstawionych działań. Pozytywnie oceniono 67 % wszystkich udzielonych odpowiedzi.

W przypadkach określonych jako „odpowiedź niekompletna” stwierdzono, że przekazane informacje są

niepełne bądź nie przedstawiono uzasadnienia stwierdzenia, że zalecenie nie dotyczy podmiotu lub uzasadnienie to nie zostało przyjęte. Zdarzały się również przypadki, że podmioty udzieliły odpowiedzi w sprawie niewłaściwego zalecenia. Sumarycznie 33% odpowiedzi otrzymało status niekompletnej.

Były przypadki, w których stwierdzono braki wymaganych informacji bądź nie podano uzasadnienia stwierdzenia, że rekomendacja nie dotyczy podmiotu. Kwestie te będą monitorowane podczas realizowanych działań nadzorczych Prezesa UTK z uwzględnieniem potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa oraz wagi niezgodności.

Brak przekazania wielu informacji na temat postępowania z zaleceniem może być odzwierciedleniem braku efektywnego zarządzania wdrożeniem rekomendacji PKBWK. Kwestie te będą monitorowane m.in. podczas realizowanych działań nadzorczych.

Natomiast wobec podmiotów, które nie przekazały informacji o realizacji zaleceń podejmowane są czynności administracyjne m.in. stosowane są wezwania i ostrzeżenia, nakładane są kary administracyjne, a w przypadkach rażących zaniedbań mogą zostać wszczęte postępowania w sprawie cofnięcia dokumentów uprawniających do prowadzenia działalności.

Prezes UTK w ramach sprawowanego nadzoru (zgodnie z art. 28l ust. 9 ustawy) skontrolował realizację wybranych zaleceń wynikających z raportów PKBWK wydanych w 2025 r. W okresie sprawozdawczym przeprowadzono kontrole/audyty w 42 podmiotach, w tym 13 kontroli podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, 11 kontroli certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz 1 kontrola przewoźnika kolejowego działającego w oparciu o świadectwo.

W ramach działań nadzorczych weryfikacji poddano 17 różnych zaleceń. Podczas realizacji działań nadzorczych ujawniono nieprawidłowości związane z realizacją pięciu różnych zaleceń.

Kontrolowane podmioty nie przedstawiły dowodów na podjęcie działań mających na celu wdrożenie rekomendacji.

Działalność nadzorcza Prezesa UTK obejmuje nie tylko zalecenia wydane przez Komisję w danym okresie sprawozdawczym, ale również zalecenia, wydane w latach ubiegłych, które mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa transportu kolejowego, a nie były zrealizowane w 100%.

7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2025 r.

W 2025 r. Komisja prowadziła działalność realizując zaplanowane cele i wyzwania, na podstawie przyznanых środków finansowych na ten rok. W ramach przydzielonych środków finansowych zatrudnionych na dzień 31.12.2025 r. - było 8 członków stałych Komisji. W dniu 20 grudnia 2025 r. decyzją Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji na stanowisko Przewodniczącego Komisji został powołany Pan Rafał Leśniowski dotychczasowy Zastępca Przewodniczącego.

W ramach swoich działań Komisja współpracowała z innymi komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji między innymi w zakresie analizy projektów

aktów prawnych, programów branżowych, przygotowywania budżetu czy spraw organizacyjnych i personalnych.

Działania Komisji dotyczyły m.in.:

- współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego (UTK),
- współpracy z komisjami kolejowymi prowadzącymi postępowania w sprawie ustalenia przyczyn i okoliczności zaistniałych zdarzeń,
- wyjazdów członków stałych Komisji na miejsce zaistniałych zdarzeń na polecenie Przewodniczącego Komisji,
- podjęcie postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania (7 decyzji Przewodniczącego Komisji),
- wydania zaleceń podmiotom w celu poprawy bezpieczeństwa, w trakcie prowadzonych postępowań (15 zaleceń),
- współpracy z prokuraturą i policją, na miejscu zdarzenia i w późniejszych etapach postępowania zgodnie z zawartym porozumieniem i obowiązującymi przepisami,
- współpracy z organizatorami szkoleń i konferencji w zakresie prezentacji prac Komisji oraz sposobu prowadzenia postępowań w sprawie zdarzeń kolejowych (poważnych wypadków, wypadków i incydentów), przez komisje kolejowe oraz udziału w spotkaniach i naradach w przedsiębiorstwach kolejowych, dotyczących oceny stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- udział przedstawiciela Komisji w programie wzajemnych ocen (*Peer review*) w Bułgarii i Austrii.
- udziału członków Komisji w seminariach i konferencjach dotyczących bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- współpracy z zarządcami dróg publicznych różnego szczebla (wojewódzkie, powiatowe, gminne), po zaistniałych zdarzeniach kolejowych na przejazdach kolejowo-drogowych,
- współpracy z krajowymi organami dochodzeniowymi innych krajów UE,
- udziału w posiedzeniach i zespołach roboczych oraz współpracy z Agencją Kolejową Unii Europejskiej (ERA),
- współpracy z komórkami Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w obszarze projektowania zmian przepisów krajowych,
- współpracy z urzędem obsługującym Ministra Administracji i Spraw Wewnętrznych, jak stanowi art. 28d ustawy,
- współpracy z Ministerstwem Infrastruktury,

- współpracy z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego (GITD) – w sprawie urządzeń monitorujących wykroczenia kierowców w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych.

8. Podsumowanie

W roku 2025 r. ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji wzrosła o 8,7% w stosunku do roku poprzedniego. W roku 2025 odnotowano 2710 zgłoszonych do Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) prowadzonej przez Komisję, a w roku 2024 – 2493 (tj. wzrost o 217 zdarzenia) (Wykres 1). W 2025 r. w ewidencji (EwZd) zanotowano 3 poważne wypadki kolejowe (jeden na przejeździe kolejowo-drogowych kategorii B i jeden na przejeździe kat. D, oraz najechanie składu manewrowego na poruszającego się po torze pracownika ze skutkiem śmiertelnym), natomiast w 2024 r. zanotowano również 3 poważne wypadki kolejowe (dwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i jeden na przejeździe kat. D).

W ewidencji wypadków zanotowano spadek ogólnej liczby wypadków o 0,2% (jeden wypadek), a incydentów wzrost o 11,7 % w stosunku do 2024 r.

Negatywnym zjawiskiem był wzrost liczby wypadków zaistniałych na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C oraz D.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A zaistniały w 2025 r. - 3 wypadki, o jeden więcej niż w roku poprzednim (w 2024 r. zaistniało 2 wypadki).

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B w 2024 r. zaistniało 8 wypadków (w tym dwa poważne wypadki), a w roku 2025 – 13 wypadków (w tym jeden poważny wypadek). Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C w 2025 roku – zaistniało 39 wypadków (wzrost o 7), natomiast w 2024 r. – 32 wypadków.

Negatywnym zjawiskiem był wzrost liczby wypadków zaistniałych na przejazdach kolejowych kategorii D. W 2025 roku zwiększyła się liczba zaistniałych zdarzeń o 6 % - w 2024 roku zaistniało 117, a w 2025 -124 wypadków na przejazdach kolejowych kategorii D (w tym zaistniało 7 wypadków na bocznicach kolejowych i 10 na liniach kolei wąskotorowych).

W 2025 r. zaistniało 44 zdarzeń polegających na wjechaniu pojazdu drogowego i uderzeniu w bok pojazdu kolejowego znajdującego się w pociągu podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D, C a także B.

Nadal wnikliwej analizie i eliminacji zagrożeń (nieprawidłowości) powinny być poddawane zdarzenia, zaistniałe podczas prowadzenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych. Zdarzenia związane z inwestycjami najczęściej są kwalifikowane do kategorii B09 i C51. Kategorie zdarzeń B09 i C51 związane z uszkodzeniem lub złym utrzymaniem budowli obejmują również niewłaściwe wykonywanie robót inwestycyjnych i modernizacyjnych (np. najechanie pojazdu kolejowego na pozostawione sprzęty (materiały) na torze lub w skrajni toru). Ponadto oprócz powyższych kategorii, zdarzenia zaistniałe w związku nieprawidłowościami podczas wykonywania napraw

infrastruktury, robót inwestycyjnych i modernizacyjnych były kwalifikowane przez komisje kolejowe do innych kategorii. Nastąpił wzrost liczby zdarzeń w kategorii B09, tj. – w 2025 r. zaistniało 42, a w 2024 r. – 32 zdarzenia – spowodowane uszkodzeniem lub złym utrzymaniem budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót oraz wzrost incydentów kategorii C51, tj. w 2025 – zaistniało 105, a w 2024 r. 92 zdarzenia.

Wzrost liczby tych incydentów jest niepokojący i powinien podlegać wnikliwej uwadze przez sprawujących nadzór i organizujących te prace (z uwagi na znaczący wpływ czynnika ludzkiego).

W ostatnich trzech latach utrzymuje się tendencja wzrostowa zdarzeń polegających na najechaniu pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płoze hamulcową) bez wykolejenia lub poszkodowanych.

- kategorii C60, tj. – w 2025 r. zaistniało 159, a w 2024 r. – 102 incydenty oraz utrzymująca się duża liczba wypadków kategorii B13, tj. – w 2025 r. zaistniało 48, a w 2024 r. – 51 wypadków.

W 2025 r. odnotowano w ewidencji wzrost zdarzeń typu SPAD (Signal Passed at Danger – pominięcie sygnału „Stój”) - incydentów kategorii C44 (w 2024 r. zaistniało - 157, a w 2025 r. – 177 incydentów) oraz spadek wypadków kategorii B04 (w 2024 r. zaistniało - 39, a w 2025 r. – 31 wypadków).

Pozytywnym zjawiskiem jest spadek liczby zdarzeń niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia, tj. wypadków kategorii B04 (w 2024 r. zaistniało - 39, a w 2025 r. – 31 wypadków). Jednak łączna liczba zaistniałych zdarzeń spowodowanych niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (wypadki kat. B04 i incydenty kat. C44), w ostatnich trzech latach wykazują również tendencję wzrostową. Niezbędne jest więc podjęcie skoordynowanych działań prowadzących do ograniczenia ich liczby (niedopuszczenie do eskalacji zjawiska) i negatywnego wpływu na funkcjonowanie systemu kolei.

W zakres podejmowanych zadań mogą wchodzić m.in.: wzmocnienie nadzoru instruktorskiego, praktyczne ćwiczenia sytuacji związanych z zatrzymaniem pociągu w miejscu wskazanym wskaźnikiem W4 lub przed sygnałem S1, dodatkowe elementy szkolenia i oceny kandydatów na maszynistów oraz maszynistów w zakresie prawidłowej obserwacji wskaźników oraz nadawanych sygnałów, okresowe analizy zdarzeń podczas szkoleń praktycznych i teoretycznych, właściwy dobór maszynistów do prowadzenia praktycznej nauki zawodu itd.

W systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd), prowadzonym przez Komisję, odnotowano wzrost liczby zdarzeń kategorii B31, tj. spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym (w 2025 r. zaistniało - 9, a w 2024 r. - 2 wypadki) oraz spowodowanych zdarzeniami osób związanych z ruchem pojazdu kolejowego (m.in.: przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi), tj. w kategorii C65 (w 2025 r. zaistniało - 93,

a w 2024 r. – 63 incydenty). Powyższe świadczy o konieczności zwrócenia uwagi na czynniki, które przyczyniają się do wzrostu tych zdarzeń.

Z analizy liczby zaistniałych zdarzeń wynika, że wystąpił również wzrost (o 114 incydenty) zdarzeń kwalifikowanych do kategorii C64 (w roku 2025 zanotowano 857 incydentów, a w roku 2024 – 743), tj. *złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu).*

W 2025 r. zaistniało 857 zdarzeń kategorii C64 w tym: 738 na przejazdach kolejowo-drogowych oraz 99 obrzuceń pociągów i 20 pozostałych incydentów (kradzieże, ułożenie przeszkody i inne czyny chuligańskie). Natomiast w 2024 r. zaistniało 743 zdarzeń kategorii C64 w tym: 645 na przejazdach kolejowo-drogowych oraz 70 obrzuceń pociągów i 28 pozostałych incydentów.

Łącznie w ewidencji w 2024 r. zanotowano 822 incydenty na przejazdach kolejowo-drogowych – polegających na niezatrzymaniu się pojazdu drogowego przed zamykającą się lub zamkniętą rogatką (półrogatką zamykającą wjazd na przejazd) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. incydenty kategorii C66 – 84) oraz złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu, w tym zamknięcia pojazdów drogowych na przejazdach, uszkodzenia rogatek (tj. incydenty kategorii C64 – 738).

Należy nadmienić, że przedstawione dane liczbowe dotyczące incydentów na przejazdach kolejowych, w tym zamknięć pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B, oparte są tylko na informacjach przekazanych przez komisje kolejowe w *Protokołach ustaleń końcowych*. Natomiast nadal w praktyce istnieje dużo większa liczba tego typu zdarzeń - część tych incydentów jest również kwalifikowana do kategorii C66. Należy podkreślić, że nie wszystkie zdarzenia są zgłaszane, gdyż po bezkolizyjnym zjeździe pociągu z przejazdu kolejowo-drogowego kierującemu pojazdem drogowym, rogatki podnoszą się samoczynnie umożliwiając, mimo nieprzestrzegania przepisów o ruchu drogowym przy przekraczaniu tych przejazdów, odjechać bezkarnie.

Zarządcy infrastruktury powinni podejmować działania, aby incydenty pozostawianie pojazdów drogowych pomiędzy zamkniętymi rogatkami bez kontaktu z pojazdami kolejowymi były kwalifikowane do odpowiedniej kategorii. Do kategorii C64 w 2025 r. komisje kolejowe - kwalifikowały incydenty, polegające na wjeździe i pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu, pomiędzy zamkniętymi półrogatkami (rogatkami). Zagadnienie to reguluje *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2026 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 74)*. Przewoźnicy winni w ramach kultury bezpieczeństwa podejmować działania, mające na celu

spowodowanie, aby maszyniści i prowadzący pojazdy kolejowe każdorazowo zgłaszali pracownikom zarządcy infrastruktury fakt pozostawiania pojazdów drogowych pomiędzy zamkniętymi rogatekami.

Odnotowano większą liczbę poszkodowanych (zabitych) w ewidencji wszystkich wypadków kolejowych, tj. o 6,4 %, oraz wzrost liczby zdarzeń (wypadków) w 2025 r. zaistniałych na przejazdach kolejowo-drogowych (Wykres 2).

Należy zwrócić uwagę na kategorię B34, która została uaktualniona na dzień 15 sierpnia 2026 r. Liczba zdarzeń w statystyce w tej kategorii jest znacznie mniejsza, niż zanotowana na dzień 31 grudnia 2025 r. z uwagi na zakończone postępowania prokuratury i zmianę kwalifikacji części zdarzeń kategorii B34, jako samobójstwa lub próby samobójcze.

Nadal wnikliwej analizie i eliminacji zagrożeń (nieprawidłowości) powinny być poddawane zdarzenia kategorii C53, tj. wykrywane uszkodzenia lub stany awaryjne pojazdów kolejowych z napędem przez urządzenia detekcji, potwierdzone w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także inne usterki w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważone przez personel obsługi. Jest kolejnym rokiem wzrostu tych zdarzeń z 45 zaistniałych w 2024 r. do 53 - w 2025 roku. Powyższe wymaga zwiększenia nadzoru i zaangażowania przewoźników kolejowych.

Pozytywnym zjawiskiem jest duży spadek liczby incydentów kategorii C68 – rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia pojazdu kolejowego (w 2025 roku zaistniało 132, a w 2024 – zaistniało 186 incydentów). Niemniej jednak nadal występuje duża liczba tych zdarzeń, co powinno mobilizować komisje kolejowe do bardziej wnikliwych analiz przyczyn i wyjaśnienia okoliczności ich powstawania, w celu minimalizowania zagrożeń.

W ewidencji w 2025 r., zanotowano wzrost liczby zgłoszonych incydentów o 11,7% w stosunku do roku poprzedniego (Wykres 1). W odniesieniu do wypadków zaistniałe incydenty generują mniejsze straty materialne i mniejszą liczbę osób poszkodowanych. Niemniej jednak systematycznie wzrastająca ich liczba, stanowi istotną informację o istniejących zagrożeniach, które podmioty rynku kolejowego powinny poddać monitorowaniu w ramach posiadanych systemów zarządzania bezpieczeństwem i systemów zarządzania utrzymaniem. Incydenty kategorii C54 (157), C64 (857), C68 (132) stanowią łącznie ponad 55,3 % wszystkich incydentów zaistniałych w 2025 r.

Z analizy liczby zaistniałych zdarzeń na bocznicach kolejowych wynika, że w 2025 r. nastąpił ich nieznaczny spadek (tj. w 2025 r. – zaistniało 164 zdarzeń, w tym 136 wypadków oraz 28 incydentów), natomiast w 2024 r. zaistniało łącznie 169 (w tym 131 zakwalifikowanych do kategorii wypadki kolejowe oraz 28 do kategorii incydenty kolejowe).

Zdarzenia na bocznicach kolejowych w 2025 r. stanowią 6,1 % ogólnej liczby (2710 zdarzeń zgłoszonych do PKBWK, wypadki (136) stanowią 21,6% ogólnej liczby (636) zaistniałych poważnych wypadków i wypadków kolejowych zgłoszonych do PKBWK, a incydenty (28) stanowią 1,4% ogólnej liczby incydentów kolejowych (2074).

Komisja w niniejszym raporcie wydała zalecenia służące poprawie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Komisja w 2025 r. realizowała swoje ustawowe obowiązki, przy współpracy z wieloma podmiotami, przede wszystkim z: komisjami kolejowymi, krajowymi organami dochodzeniowymi innych krajów UE, zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi, UTK oraz Agencją Kolejową Unii Europejskiej.

9. Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2026 r.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych ul. Domaniewska 36/38 02-672 Warszawa CZŁONKOWIE STALI:	
Rafał Leśniowski Przewodniczący Komisji telefon 47 72 17 793	Grzegorz Skarwecki Zastępca Przewodniczącego Komisji (ul. Rolna 43, 40-555 Katowice; tel.: +48 32 60 72 464)
..... Zastępca Przewodniczącego Komisji (wakat)	Arkadiusz Kowalski Członek stały Komisji telefon 47 72 17 794
Henryk Zgrzebnicki Sekretarz Komisji telefon 47 72 17 792	Barbara Pióro Pracownik obsługi Komisji tel.: +48 47 72 17 791, fax +48 47 72 87 715 e-mail: pkbwk@mswia.gov.pl
Oddział w Katowicach ul. Rolna 43 40-555 Katowice	Oddział w Poznaniu ul. Składowa 4 61-897 Poznań
Tomasz Resiak Członek stały Komisji - koordynujący pracę Oddziału w Katowicach tel.: +48 32 607-24-64	Dionizy Jędrzych Członek stały Komisji - koordynujący pracę Oddziału w Poznaniu tel.: +48 61 221-64-03
Marek Różyc Członek stały Komisji tel.: +48 32 607-24-65	Tomasz Aleksandrowicz Członek stały Komisji tel.: +48 61 221-64-05
Redzik Dorota Członek stały Komisji tel.: +48 32 607-24-65	Rafał Jeleń Członek stały Komisji tel.: +48 61 221-64-05
Członek stały Komisji - Oddział w Katowicach (wakat)	
Telefon dyżurny 510 126 711 telefon alarmowy 24h przeznaczony wyłącznie do natychmiastowego zgłaszania zdarzeń kolejowych	

Strona internetowa PKBWK

Strona Komisji dostępna jest pod adresem:

<https://www.gov.pl/web/mswia>

zakładka: Co robimy → Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

W ramach strony Komisji dostępne informacje i dokumenty są pogrupowane na następujące działy:
natychmiastowe zgłaszanie zdarzeń (art. 28g),

- pisemne zawiadamianie o zdarzeniach kolejowych (§ 7),
- skład Komisji,
- akty prawne i dokumenty,
- raporty,
- ochrona danych osobowych (zgodnie z RODO).

ZAŁĄCZNIK „A”

Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2025 r.

(wg informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego)

W ramach nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, Prezes UTK dokonał analizy skierowanych do niego zaleceń z nw. raportów i po wprowadzeniu zmian do ich treści przekazał je do realizacji zarządom, przewoźnikom kolejowym, podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz podmiotom eksploatującym pojazdy specjalne.

1. Raport Nr PKBWK 01/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 10 stycznia 2024 r. o godz. 07:58 na szlaku Rogoźno Wielkopolskie - Budzyń, w torze nr 1, km 56,055 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D;
2. Raport Nr PKBWK 02/2025 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 5.10.2023 r. o godz. 07:00 na stacji Gdynia Główna, tor 5 rozjazd 45, km 21,522 linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard;
3. Raport Nr PKBWK 03/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 3.12.2023 r. o godz. 10:06 na stacji Jaszczów na rozjeździe nr 1 zabudowanym w torze 1, w km 201,000 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk;
4. Raport Nr PKBWK 04/2025 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 1 maja 2024 r. o godz. 10:34 na stacji Rudna Gwizdanów, w torze 1 na rozjeździe nr 2, w km 38,973 linii kolejowej nr 289 Legnica – Rudna Gwizdanów;
5. Raport Nr PKBWK 05/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 1 lipca 2024 r. o godz. 09:19 na szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 17,211 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice;
6. Raport Nr PKBWK 06/2025 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 listopada 2024 r. o godz. 16:30 na szlaku Spychowo - Pisz, w torze nr 1, przejazd kolejowy kategorii D w km 76,274 linii kolejowej nr 219 Olsztyn Główny – Ełk;
7. Raport Nr PKBWK 07/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 26 listopada 2024 r. o godz. 12:30 na szlaku Sochaczew – Bednary, w torze nr 1, km 61,941 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice;
8. Raport Nr PKBWK 08/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 5 maja 2025 r. o godz. 08:40 na stacji Aleksandrów Kujawski, w torze 101, przejazd kolejowy kategorii A w km 90,472 linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła Główna;
9. Raport Roczny za Rok 2024 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Analiza informacji o realizacji poszczególnych zaleceń – z odpowiedzi zadeklarowanych przez podmioty rynku kolejowego

Pod każdym zaleceniem wskazano średni procent realizacji danego zalecenia.

Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o informacje przekazane przez adresatów danego zalecenia.

II. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 01/2025

z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 10 stycznia 2024 r. o godz. 07:58 na szlaku Rogoźno Wielkopolskie - Budzyń, w torze nr 1, km 56,055 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D

PKBWK 01/2025_1 W związku z zaistniałymi wypadkami oraz znacznym ryzykiem zaistnienia kolejnych zdarzeń na przejeździe, zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wspólnie z zarządcą drogi Wójtem Gminy Budzyń uzgodnią realizację jednego z poniższych działań w celu poprawy bezpieczeństwa na przejeździe:

- 1) zmianę konfiguracji odcinka drogi dojazdowej do linii kolejowej, aby kąt skrzyżowania z linią kolejową był zbliżony do 90° przy zachowaniu obecnej kategorii przejazdu lub
- 2) zmianę kategorii przejazdu na wyższą lub
- 3) likwidację przejazdu.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **20%**

Podjęte działania:

- Zorganizowano spotkanie przedstawicieli Urzędu Miasta i Gminy Budzyń oraz przedstawicieli Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu w sprawie ustalenia możliwości realizacji zaleceń bezpieczeństwa zawartych w Raporcie nr PKBWK 01/2025.
- Strony uzgodniły zmianę kategorii przejazdu z kat. D do kat. C.

PKBWK 01/2025_2 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do czasu realizacji jednego z działań określonych w zaleceniu 1 z uwagi na zagrożenie bezpieczeństwa na przejeździe, wprowadzi stałe ograniczenia prędkości dla czoła pociągu do 20 km/h na szerokości przejazdu kolejowego kategorii D w kilometrze 56,055 linii kolejowej 354 Poznań Główny POD – Piła Główna w obu kierunkach.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

Podjęte działania m. in.:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w celu realizacji zalecenia wdrożył szereg działań alternatywnych. Na drodze tuż przed przejazdem kolejowo-drogowym w km 56,055 linii kolejowej 354 zabudowane zostały pasy akustyczno-wibracyjne.
- Ponadto w ramach poprawy bezpieczeństwa na wskazanym przejeździe, W sierpniu 2024 roku wprowadzono nową organizację ruchu na przejeździe kolejowym obrębie skrzyżowania drogi gminnej 201517P z linią kolejową 354, ograniczając prędkość do 50 km/h za pomocą znaku D-42 - „Obszar zabudowany”.
- Od dnia 01.02.2025r wprowadzono regułę komisijnego sprawdzania przez zawiadowcę ds. drogowych jeden raz w miesiącu trójkątów widoczności na w/w przejeździe.

PKBWK 01/2025_3 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem dokonają sprawdzenia zabudowanych systemów rejestracji obrazu przedpola jazdy pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu. W przypadku systemów z opóźnionym zapisem obrazu dokonają modyfikacji w układach zasilania tak, aby zapewnić jego ciągłość nawet w przypadku utraty zasilania zewnętrznego.

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 79%

Najczęściej podejmowane działania:

- Sprawdzane w ramach przeglądów technicznych, kontroli wewnętrznych, audytów lub nadzoru realizowanego przez ECM.
- Dodatkowe przeglądy systemów rejestracji obrazu przedpola jazdy, obejmujące m.in. sprawdzenie jakości nagrań, stanu kamer, dysków, przetworników oraz poprawności zapisu.
- Zapowiedź modernizacji lub doposażenia pojazdów w realizację zapisu obrazu również po utracie zasilania zewnętrznego.

PKBWK 01/2025_4 PKP PLK S.A. zweryfikuje wyniki przeprowadzonych ocen ryzyka zaistnienia zdarzeń na przejazdach kolejowych kat. D, dla których kąt skrzyżowania jest mniejszy niż 60°, (wykonanych zgodnie z pkt 4.2, zalecenie nr 7 w Raporcie Rocznym za rok 2020 z działalności PKBWK) i podejmie stosowne działania.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: 100%

Podjęte działania:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracowały Biuletyn informacyjny nr 2 z 2025 r.. na podstawie którego jednostki organizacyjne Spółki przeprowadziły weryfikację ocen ryzyka w zakresie objętym zaleceniem, oceny ryzyka dla przejazdów kolejowo-drogowych, na których kąt skrzyżowania linii kolejowej z drogą nie spełnia wymagań określonych w przepisach, ze szczególnym uwzględnieniem przejazdów kategorii D o kącie mniejszym niż 60°.
- Zweryfikowano dane zawarte w sprawozdaniach, w tym warunki techniczne i eksploatacyjne oraz zdarzenia występujące w analizowanych lokalizacjach, a tam, gdzie było to potrzebne, przeprowadzono ponowną ocenę ryzyka i określono odpowiednie środki kontroli.
- Kontynuacja kampanii „Bezpieczny przejazd – Szlaban na ryzyko”, kontrole przejazdów i weryfikacja ich zabezpieczenia, sprawdzanie aktualności metryk przejazdów, usuwanie roślinności ograniczającej widoczność oraz przekazywanie Policji i Straży Miejskiej nagrań z kamer po zdarzeniach lub w przypadkach naruszeń przepisów ruchu drogowego.

III.Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 02/2025

z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 5.10.2023 r. o godz. 07:00 na stacji Gdynia Główna, tor 5 rozjazd 45, km 21,522 linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard;

PKBWK 01/2025_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic oraz pozostałe podmioty zwolnione z obowiązku posiadania autoryzacji bezpieczeństwa, posiadające komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz systemy zdalnego sterowania radiołącznością, podejmą działania mające na celu zapewnienie możliwości natychmiastowego zainicjowania funkcji RADIO STOP przez dyżurnych ruchu, w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego za pomocą dedykowanego i łatwo dostępnego dla obsługi przycisku dla każdej stacji bazowej.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic oraz pozostałe podmioty zwolnione z obowiązku posiadania autoryzacji bezpieczeństwa, posiadające komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz systemy zdalnego sterowania radiołącznością

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 82%

Podjęte działania m. in.:

- W PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeanalizowana została możliwość wprowadzenia zmiany, zgodnej z treścią zalecenia. Radiotelefon bazowy jest urządzeniem nadawczo-odbiorczym pracującym na jednym z kanałów radiowych sieci radiotelefonicznej objętych systemem zdalnego sterowania. Wyprowadzenie dedykowanego i łatwo dostępnego dla obsługi przycisku dla każdej stacji bazowej wymaga ingerencji w strukturę radiotelefonu.
- Przeprowadzono konsultacje techniczne z producentami systemów łączności radiowej. Uzyskano

potwierdzenie możliwości wprowadzenia zmian programowych umożliwiających natychmiastowe nadanie sygnału Alarm w systemie RADIO-STOP.

- Szacunkowy termin realizacji tego zalecenia w PKP PLK S.A. określono na 2025-012-31.

PKBWK 02/2025_2 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona zmiany organizacji ruchu kolejowego w obrębie stacji Gdynia Główna polegającej na:

- a) wykluczeniu możliwości nadawania sygnału zezwalającego Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” dla realizacji przebiegów manewrowych od tarczy manewrowej Tm37 do Tm30 na czas realizacji przebiegów pociągowych z torów stacyjnych 1, 2, 3, 4, 5 w kierunku torów szlakowych nr: 1Ch, 2Ch, 301 i 302. W czasie realizacji ww. przebiegów pociągowych odcinki torowe i zwrotnicowe Jt15a, iz80, iz73, iz70 powinny być wolne od taboru; lub
- b) wprowadzeniu zapisów w Regulaminie Technicznym Stacji Gdynia Główna stanowiących, że przed realizacją przebiegu pociągowego dyżurny ruchu dysponujący ma obowiązek: przerwać manewry stwarzające ryzyko wjazdu w drogę przebiegu pociągowego oraz upewnić się o skuteczności przerwania i potwierdzenia tego faktu przez maszynistę realizującego jazdę manewrową (Instrukcja Ir-1 § 12 ust. 2).

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

Podjęte działania m. in.:

- Przeanalizowano możliwość realizacji obu wariantów wskazanych w zaleceniu,
- Rozpoczęto procedowanie zmian do regulaminu technicznego posterunku ruchu Gdynia Główna w celu wdrożenia rozwiązania wskazanego w pkt 2b,
- Przeprowadzono analizę uwarunkowań ruchowych i technicznych związanych z położeniem iz80 na drodze przebiegu do Tm37,
- Wystąpiono do firmy ALSTOM Polska S.A. o wycenę zmian w systemie sterowania ruchem kolejowym na stacji Gdynia Główna zgodnie z wariantem wskazanym w pkt 2a.

PKBWK 02/2025_3 Przewoźnik POLREGIO S.A. zapewni prawidłową rejestrację parametrów jazdy pojazdów kolejowych z napędem, zgodną ze stanem rzeczywistym.

ADRESACI ZALECENIA: POLREGIO S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 02/2025_4 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi ujmą w przepisach wewnętrznych konieczność przeprowadzania okresowych przeglądów rejestratorów pokładowych pojazdów kolejowych, w zakresie i terminach zalecanych przez producentów rejestratorów obejmujących w szczególności poprawność rejestracji parametrów stanu rzeczywistego eksploatacji pojazdu. Przeglądy powinny być realizowane przez producentów rejestratorów lub upoważnione przez producentów podmioty.

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **79%**

Podjęte działania m.in.:

- Zaktualizowano instrukcje, DSU i regulacje wewnętrzne, wprowadzając obowiązek okresowych przeglądów rejestratorów pokładowych oraz zasady dokumentowania tych czynności.
- Doprecyzowano nadzór nad rejestratorami poprzez kontrole zapisów, weryfikację poprawności rejestracji parametrów jazdy, prowadzenie ewidencji i monitorowanie terminów przeglądów.
- Przeglądy i legalizacje rejestratorów powierzono producentom, autoryzowanym podmiotom albo ECM.

PKBWK 02/2025_5 Przewoźnik POLREGIO S.A. oraz zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni zapewnią realizację postanowień ujętych w uwagach (kolumna 20) w planie obiegów składów pociągów PR Gdynia związanych ze zjazdem po paliwo.

Nieplanowe tankowania pojazdów kolejowych z napędem, mogą się odbywać tylko w uzasadnionych sytuacjach awaryjnych.

ADRESACI ZALECENIA: POLREGIO S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 02/2025_6 - Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych przez Zespół badawczy w trakcie prowadzonego postępowania, a ujętych w pkt. V.3. ppkt. 6-10 Raportu nr PKBWK/02/2025:

- 6) Działka 28 Regulaminu Technicznego Stacji Gdynia Główna nie zawiera jazd pociągowych na semafor wyjazdowy K4 dla przebiegów P21 i P22.
- 7) Nakładanie się rozmów radiotelefonicznych na kanale pociągowym nr 4 ze stacji Gdynia Główna i Gdynia Port powodujące zakłócenia w nadawaniu i odbieraniu komunikatów na stanowisku LCS GO.
- 8) Ograniczona możliwość rozpoznania sygnałów nadawanych w porze dziennej przez tarczę manewrową karzełkową Tm30 przy pogodzie słonecznej.
- 9) Brak oznakowania myszek komputerowych dla obsługi systemu radiołączności.
- 10) Niewłaściwe nadawanie komunikatów przy pomocy radiołączności pociągowej przez dyżurnego ruchu LCS GO niezgodne ze wzorami radiogramów.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

Podjęte działania m.in.:

- Doprecyzowano zapisy regulaminu technicznego posterunku ruchu Gdynia Główna Cisowa.

IV. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 03/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 3.12.2023 r. o godz. 10:06 na stacji Jaszczów na rozjeździe nr 1 zabudowanym w torze 1, w km 201,000 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk;

PKBWK 03/2025_1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadzi ocenę ryzyka w zakresie używania dmuchaw plecakowych do prac odśnieżnych.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

Podjęte działania: przeprowadzono ocenę ryzyka związanego z wykorzystaniem dmuchaw plecakowych do prac prowadzonych w czynnych torach kolejowych, w tym prac odśnieżnych.

PKBWK 03/2025_2 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. bezzwłocznie opracuje i przekaze podległym jednostkom organizacyjnym, wykorzystującym dmuchawy plecakowe przy robotach w torach kolejowych lub w ich pobliżu, wymagania dotyczące warunków bezpieczeństwa pracy przy użyciu tego sprzętu oraz wzmocni nadzór w zakresie ich przestrzegania.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

Podjęte działania: sprawdzenie oraz weryfikacja instrukcji BHP przy obsłudze maszyn i urządzeń technicznych, oraz zalecenie dotyczące sposobu postępowania pracowników obsługi urządzeń podczas obsługi urządzeń i sprzętu.

PKBWK 03/2025_3 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie dokona przestawienia kamery Skp (stwierdzania końca pociągu) tak, aby obejmowała miejsce sygnałowe i jednocześnie rozjazdy nr 1 i 2 w stacji Jaszczów.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

Podjęte działania: poprawa urządzeń TVU obserwacji Skp stacji Jaszczów - przestawienie kamery Skp tak, aby obejmowała jednocześnie miejsce sygnałowe i rozjazdy nr 1 i 2 stacji Jaszczów.

PKBWK 03/2025_4 Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem dokonają wewnętrznej kontroli poprawności rejestracji parametrów jazdy w elektronicznych rejestratorach zainstalowanych w użytkowanych pojazdach kolejowych.

ADRESACI ZALECENIA: Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **80%**

Podjęte działania m.in.:

- Aktualizacja instrukcji DSU, plany kontroli i regulacje wewnętrzne.
- Wdrożono bieżący nadzór eksploatacyjny.
- Zlecono wykonanie przeglądów i weryfikacji pojazdów.
- Przeprowadzono szkolenia i działania informacyjne dla maszynistów oraz pracowników odpowiedzialnych za nadzór.

PKBWK 03/2025_5 Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem dokonają wewnętrznej kontroli poprawności rejestracji parametrów jazdy w elektronicznych rejestratorach zainstalowanych w użytkowanych pojazdach kolejowych.

ADRESACI ZALECENIA: POLREGIO S.A.
PROCENT REALIZACJI: **100%**

Podjęte działania: Weryfikacja pojazdów kolejowych w zakresie rejestrowania przedpola jazdy. Działania mające na celu przywrócenie funkcjonalności niedziałających rejestratorów.

V. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 04/2025 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 1 maja 2024 r. o godz. 10:34 na stacji Rudna Gwizdanów, w torze 1 na rozjeździe nr 2, w km 38,973 linii kolejowej nr 289 Legnica – Rudna Gwizdanów

PKBWK 04/2025_1 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) dokonają aktualizacji dokumentacji systemu utrzymania (DSU) w zakresie wzoru dokumentu (protokołu) z badania nieniszczącego dla umożliwienia identyfikacji obszaru objętego badaniem osi, zgodnie z Załącznikiem nr 1 do Rekomendacji Prezesa UTK w sprawie badań NDT osi zestawów kołowych w wagonach towarowych z 29 grudnia 2024 r.

ADRESACI ZALECENIA: Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **69%**

Podjęte działania m.in.: aktualizacja Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) oraz instrukcji wewnętrznych w zakresie badań NDT osi zestawów kołowych, wprowadzenie lub ujednolicenie wzorów protokołów badań UT i MT zgodnie z rekomendacjami Prezesa UTK.

PKBWK 04/2025_2 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) wprowadzą od natychmiast obowiązek przeprowadzania dokumentowanych szczegółowych badań nieniszczących osi zestawów kołowych przed ich ponownym wprowadzeniem do eksploatacji zgodnie z Zaleceniem nr 6 zawartym w Raporcie PKBWK 02/2024.

ADRESACI ZALECENIA: Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **85%**

Podjęte działania m.in.:

- aktualizacja DSU, instrukcji wewnętrznych i procedur odbioru technicznego w zakresie badań NDT osi zestawów kołowych,
- wprowadzenie obowiązku wykonywania oraz dokumentowania szczegółowych badań UT i MT przed ponownym dopuszczeniem zestawów kołowych do eksploatacji,

- rozszerzenie zakresu badań na poziomach utrzymania P4 i P5, w tym o badania MT części środkowej osi i czopów.

KBWK 04/2025_3 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) dokonają identyfikacji, a następnie przeprowadzą udokumentowane szczegółowe badania nieniszczące wszystkich staro-użytecznych osi zestawów kołowych wprowadzonych do obrotu i/lub eksploatacji w ciągu ostatnich pięciu lat, dla których brak jest udokumentowanej historii eksploatacji i utrzymania.

ADRESACI ZALECENIA: Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 71%

Najczęściej podejmowane działania, m.in.:

- przeprowadzono lub zaplanowano identyfikację staro-użytecznych osi i zestawów kołowych wprowadzonych do eksploatacji w ostatnich 5 latach,
- zweryfikowano dokumentację historii eksploatacji i utrzymania oraz dokumentację badań NDT dla osi i zestawów kołowych,
- wprowadzono lub zaplanowano obowiązek wykonywania udokumentowanych badań nieniszczących UT i MT przed ponownym dopuszczeniem do eksploatacji,
- uzupełniono lub zaktualizowano DSU, procedury, instrukcje i regulacje wewnętrzne w zakresie badań oraz nadzoru nad zestawami kołowymi,
- utworzono rejestry, ewidencje i narzędzia do monitorowania historii osi oraz zestawów kołowych.

VI. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 05/2025
 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 1 lipca 2024 r.
 o godz. 09:19 na szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B
 w km 17,211 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice;

PKBWK 05/2025_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, na podstawie zgłoszeń od przewoźników kolejowych, użytkowników przejazdów i innych zgłoszeń dotyczących organizacji ruchu drogowego - zatorów na przejazdach kolejowych, przeprowadzą wspólnie z zarządcami dróg nadzwyczajne kontrole tych przejazdów kolejowych i podejmą natychmiastowe działania mające na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na tych przejazdach.

ADRESACI ZALECENIA: ZI, BK oraz pozostałe podmioty zwolnione z obowiązku posiadania autoryzacji bezpieczeństwa, posiadające komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz systemy zdalnego sterowania radiołącznością

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 85%

Podjęte działania:

- kontrole i przeglądy przejazdów oraz analizy zgłoszeń, natężenia ruchu i dokumentacji w celu oceny ryzyka powstawania zatorów,
- współpraca i wymiana informacji z zarządcami dróg oraz przewoźnikami, w tym uzgadniano działania i procedury postępowania,
- wdrożono lub utrzymano środki poprawiające bezpieczeństwo, m.in. w zakresie oznakowania, widoczności i organizacji ruchu.

PKBWK 05/2024_2 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie ujmie w Regulaminie Technicznym Posterunku Ruchu wyposażonego w urządzenie UZK dla przejazdu kolejowego w km 17,211 linii kolejowej nr 3, obowiązek użycia przez dyżurnego ruchu sygnału „Alarm” za pomocą systemu RADIO STOP w przypadku wystąpienia usterki SSP kat. I w trakcie zbliżania się pociągu do tego przejazdu.

Powyższe obowiązuje do czasu realizacji jednego z rozwiązań:

- a) przebudowy skrzyżowań drogi wojewódzkiej z drogami równoległymi do linii kolejowej, tak aby zapewnić ciągłość drogi dojazdowej i aby na długości 30 m od urządzeń rogatkowych nie było skrzyżowań tych dróg z drogą wojewódzką z obu stron przejazdu i z każdej strony drogi wojewódzkiej lub
- b) zastosowania rozwiązania projektowego, o którym mowa w § 21 ust. 2 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 (rozwiązań projektowych w obrębie przejazdu zapewniających sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu (Dz.U. poz.1744 z późn. zm.), stanowiącym: „Rozwiązania projektowe stosowane w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego powinny zapewniać sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu kolejowo-drogowego i włączanie się ich do ruchu w ciąg komunikacyjny znajdujący się w sąsiedztwie przejazdu kolejowo-drogowego, w szczególności przez uzależnienie (powiązanie) działania systemów przejazdowych z systemami kierowania ruchem drogowym”.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie
 PROCENT REALIZACJI: **100%**

Podjęte działania: Zaktualizowano zapis informacyjny Działki nr 7 Regulaminu Technicznego Ożarów Mazowiecki. Wprowadzono następujące brzmienie: „W przypadku wystąpienia usterki kat. I (pierwszej) w trakcie zbliżania się pociągu do przejazdu, dyżurny ruchu ma obowiązek użycia sygnału „Alarm” za pomocą systemu Radio-stop”. Zmiana obowiązuje od dnia 14.07.2025 r.

PKBWK 05/2025_3 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęcie działania mające na celu wdrożenie systemów wykrywających obecność pojazdów drogowych na przejazdach pomiędzy zamkniętymi rogatkami, które będą informować prowadzących pojazdy kolejowe i dyżurnych ruchu o zagrożeniu, w tym na przejeździe w km 17,211 linii kolejowej nr 3.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **40%**

Podjęte działania:

- przyjęto systemowe i długofalowe podejście do poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, oparte na wdrażaniu innowacyjnych rozwiązań oraz współpracy z podmiotami zewnętrznymi,
- projekty pilotażowe i testowano nowe technologie, w tym systemy ostrzegania kierowców oraz detekcji przeszkód na przejazdach,
- działania ukierunkowane na rozwój nowoczesnych zabezpieczeń oraz ograniczanie ryzyka zdarzeń wynikających z niewłaściwych zachowań uczestników ruchu drogowego,
- działania mają charakter ciągły i będą kontynuowane w kolejnych latach w ramach wdrożonego podejścia systemowego.

PKBWK 05/2025_4 Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Urzędem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki będą kontynuować działania mające na celu zrealizowanie postanowień Porozumienia nr 25/MZDW/2018 zawartego w dniu 22.05.2018 r., w tym doprowadzą do wybudowania wiaduktu nad linią kolejową nr 3, który docelowo zastąpiłby przejazd w km 17,211 tej linii.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (wg UTK)
 ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **50%**

Podjęte działania:

- Prowadzone są ustalenia i analiza możliwości wybudowania wiaduktu w rejonie wskazanego przejazdu kolejowo-drogowego,
- Wystąpienie do Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie o wskazanie na jakim etapie znajduje się obecnie realizacja przedmiotowego zadania. Na chwilę obecną nie jest możliwe wskazanie daty realizacji, tj. wybudowania wiaduktu z uwagi na bardzo złożony proces realizacji takiej inwestycji budowlanej.

PKBWK 05/2025_5 .Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem, a posiadające monitoring przedpola jazdy przed pojazdem zapewnia, że urządzenia te będą zapewniały ciągłość zapisu obrazu i dźwięku, w szczególności w sytuacjach zaistnienia zdarzeń kolejowych. Należy rozważyć przeniesienie rejestratora zapisów monitoringu w bezpieczne miejsce w pojazdach kolejowych, zapewniające ciągłość zapisu w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych.

ADRESACI ZALECENIA: Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem, a posiadające monitoring przedpola jazdy przed pojazdem
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 85%

Podjęte działania:

- Wprowadzono lub doprecyzowano procedury nadzoru nad rejestratorami,
- Przeprowadzono analizy ryzyka, przeglądy rejestrów zagrożeń i oceny FMEA,
- Realizowano działania techniczne i utrzymaniowe,
- W części podmiotów wdrożono działania organizacyjne.

PKBWK 05/2025_6 .Podmioty eksploatujące pojazdy kolejowe z napędem, a posiadające monitoring przedpola jazdy przed pojazdem zapewnia, że urządzenia te będą zapewniały ciągłość zapisu obrazu i dźwięku, w szczególności w sytuacjach zaistnienia zdarzeń kolejowych. Należy rozważyć przeniesienie rejestratora zapisów monitoringu w bezpieczne miejsce w pojazdach kolejowych, zapewniające ciągłość zapisu w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 45%

Podjęte działania:

- Przeprowadzono kontrole i przeglądy przejazdów oraz analizy zgłoszeń, natężenia ruchu i dokumentacji w celu oceny ryzyka powstawania zatorów,
- Współpraca i wymiana informacji z zarządcami dróg oraz przewoźnikami, w tym uzgadniano działania i procedury postępowania,
- Wdrożono lub utrzymano środki poprawiające bezpieczeństwo, m.in. w zakresie oznakowania, widoczności i organizacji ruchu.

PKBWK 05/2025_8 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (dalej „zarządcy kolei”), w przypadku otrzymania od zarządcy drogi powiadomienia o zamiarze przeprowadzenia pomiarów natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym, zwrócą się do zarządcy drogi o przekazanie informacji zwrotnej dotyczącej charakterystyki ruchu drogowego w obrębie przejazdu ze szczególnym uwzględnieniem prawdopodobieństwa powstawania zatorów pojazdów drogowych. W przypadkach zidentyfikowania tworzenia się zatorów w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego, zarządcy kolei dokonają analizy wynikających z nich zagrożeń oraz wdrożą właściwe środki bezpieczeństwa.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 76%

Podjęte działania:

- Przeprowadzono kontrole i przeglądy przejazdów oraz analizy zgłoszeń, natężenia ruchu i dokumentacji w celu oceny ryzyka powstawania zatorów,
- Prowadzono współpracę i wymianę informacji z zarządcami dróg oraz przewoźnikami, w tym uzgadniano działania i procedury postępowania,

- Wdrożono lub utrzymano środki poprawiające bezpieczeństwo, m.in. w zakresie oznakowania, widoczności i organizacji ruchu.

VII. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 06/2025
z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 listopada 2024 r. o godz. 16:30 na szlaku Spychowo - Pisz, w torze nr 1, przejazd kolejowy kategorii D w km 76,274 linii kolejowej nr 219 Olsztyn Główny – Ełk

PKBWK 06/2025 Przewoźnik PKP Intercity S.A. dokona sprawdzenia systemów zapisu obrazu przedpola jazdy zabudowanych na eksploatowanych pojazdach kolejowych z napędem pod kątem prawidłowości i ciągłości zapisu obrazu. Ponadto zapewni, aby pole widzenia kamery nie było w żadnym zakresie przysłonięte przez elementy konstrukcyjne pojazdu, a jej pole widzenia obejmuje pełne przedpole jazdy. W przypadku stwierdzenia przysłonięcia lub zniekształceń obrazu, dokona korekty położenia kamery lub zmian w sposobie montażu.

ADRESACI ZALECENIA: „PKP Intercity” S.A.

PROCENT REALIZACJI: **92%**

Podjęte działania: „PKP Intercity” S.A. stale prowadzi czynności związane z wymianą urządzeń rejestracji obrazu szlaku kolejowego na pojazdach trakcyjnych.

VIII. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 07/2025
z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 26 listopada 2024 r. o godz. 12:30 na szlaku Sochaczew – Bednary, w torze nr 1, km 61,941 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice;

PKBWK 07/2025_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, którzy nie zrealizowali w 100% „Zalecenia nr 2 z Raportu Roczного PKBWK za rok 2018” przyspieszą jego realizację oraz przedstawią Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego harmonogram działań zmierzających do likwidacji półrogatek zjazdowych na przejazdach kolejowo-drogowych kat B.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **90%**

Podjęte działania: -

- Dokonano identyfikacji przejazdów kat. B wyposażonych w półroгатki zjazdowe,
- Opracowano projekt koniecznych zmian, który uzgodniono z zarządcą drogi,
- Przebudowa urządzeń ssp i dostosowane do zalecenia PKBWK,
- Jednostki organizacyjne które bezpośrednio nadzorują zagadnienia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i właściwych warunków technicznych na przejazdach kolejowo-drogowych, a także znają ich warunki lokalne, ponownie dokonają przeglądu przejazdów kolejowo-drogowych kat. B. Zidentyfikowane zostaną przejazdy zabezpieczone urządzeniami z rogatkami zjazdowymi oraz dokonana zostanie analiza możliwości ich wyeliminowania w oparciu o obowiązujące wymogi prawne.

PKBWK 07/2025_2 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz przewoźnicy kolejowi działający na podstawie świadectwa bezpieczeństwa eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem dokonają przeglądu kabin maszynistów w aspekcie bezpieczeństwa, w szczególności, czy nie jest utrudniona ewakuacja maszynistów w nagłych przypadkach, gdy w kabinie znajdują się dwa fotele. W przypadku stwierdzenia utrudnień podejmą stosowne działania w celu ich eliminacji.

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz przewoźnicy kolejowi działający na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **77%**

PKBWK 07/2025_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz zarządcy infrastruktury działający na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (oprócz użytkowników bocznic kolejowych oraz zarządców kolei wąskotorowych) podejmą działania zmierzające do doposażenia przejazdów kolejowych w system detekcji przeszkód w strefie przejazdu.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz zarządcy infrastruktury działający na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (oprócz użytkowników bocznic kolejowych oraz zarządców kolei wąskotorowych)
PROCENT REALIZACJI: 75%

IX. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 08/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 5 maja 2025 r. o godz. 08:40 na stacji Aleksandrów Kujawski, w torze 101, przejazd kolejowy kategorii A w km 90,472 linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła Główna

PKBWK 08/2025_1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do czasu modernizacji urządzeń srk w stacji Aleksandrów Kujawski zrealizuje powiązanie pól samoczynnego systemu zabezpieczenia ruchu na przejeździe z systemem stacyjnym poprzez uzależnienie wskazań sygnałów nadawanych na semaforze od położenia drągów rogatkowych.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PROCENT REALIZACJI: 100%

Podjęte działania:

Realizacja niniejszego zalecenia została przeprowadzona w oparciu o umowę zawartą z wykonawcą Zakładem Automatyki i Telekomunikacji sp. z o.o. Wykonane zostało zadanie pn. *"Likwidacja posterunków stwierdzenia końca pociągu (SKP) na sieci kolejowej na terenie IZ Bydgoszcz - stacje Nieszawa Waganiec i Aleksandrów Kujawski"*.

PKBWK 08/2025_2 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w trakcie kontroli przejazdów kat. A. dokona sprawdzenia ergonomii stanowisk pracowników obsługujących przejazdy, a w przypadku stwierdzenia braku prawidłowej obserwacji pociągów oraz jazd manewrowych, podejmie właściwe działania minimalizujące ryzyko zaistnienia zdarzeń na przejazdach.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PROCENT REALIZACJI: 10%

Podjęte działania:

W PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracowany został Biuletyn informacyjny nr 1 z 2026 r. , który został włączony do teczek zarządzeń antyawaryjnych w poszczególnych jednostkach organizacyjnych Spółki. W biuletynie tym określono sposób realizacji zalecenia. - program zadania IBR1.0820.10.2025.1. Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego na rok 2026.

X. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Roczno za Rok 2024 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Raport roczny za 2024_1 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem oraz podmioty prowadzące proces szkolenia kandydatów na maszynistów podejmą stosowne działania celem zmniejszenia liczby wypadków kategorii B04 i incydentów kategorii C44, tj. zdarzeń „Niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia”.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi, użytkownicy bocznic kolejowych, ośrodki szkolenia, przewoźnicy kolejowi działający na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 83%

Najczęściej podejmowane działania:

- Dla maszynistów o stażu pracy poniżej 5 lat wdrożono jazdy instruktażowe raz w miesiącu w wymiarze 4 godzin pracy na symulatorze dodatkowo w pouczeniach okresowych bierze udział psycholog,
- Dodatkowe szkolenie dla prowadzących pojazdy kolejowe oraz ujęcie zagadnienia w trakcie przygotowań do egzaminu autoryzacyjnego na stanowiskach kolejowych, w ramach pouczeń okresowych pracownicy zostaną pouczeni o przyczynach wypadków kategorii B04 oraz incydentów kategorii C44,
- Objęcie w przedmiocie każdej kontroli i każdego audytu wewnętrznego oraz każdej jazdy instruktażowych, zagadnień związanych z techniką prowadzenia pojazdu i pociągu uwzględniającą prawidłową obsługę hamulców, sposobem obserwacji przedpola jazdy przez maszynistę i sposobem reakcji na podawane w jego kierunku sygnały oraz na wskaźniki znajdujące się na szlakach w obszarze prowadzenia pojazdu i pociągu.

Raport roczny za 2024_2 Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ECM) oraz certyfikowane podmioty w funkcji utrzymania (dostawcy usług utrzymaniowych) - w ramach Systemów Zarządzania Utrzymaniem - wdrożą rekomendacje Prezesa UTK z 29 grudnia 2024 r. w zakresie badań nieniszczących - NDT (*non-destructive testing*) osi zestawów kołowych w wagonach towarowych, w tym dla osi zestawów kołowych w wieku powyżej 40 lat.

ADRESACI ZALECENIA: ECM, dostawcy usług utrzymaniowych
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **86%**

Najczęściej podejmowane działania:

- Zmiana dokumentacji DSU dla wagonów towarowych,
- Przeszkolenie personelu w zakresie wykonywania EVIC,
- Opracowanie instrukcji badań nieniszczących (EVIC, MT, UT i VT),

Raport roczny za 2024_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego przyspieszą wdrażanie, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, systemów monitorowania stref niebezpiecznych na przejazdach kolejowo-drogowych i analizy zdarzeń (wykrywanie zbliżającego się pojazdu drogowego, ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, rejestrowanie zachowania pojazdu drogowego na przejeździe), a także identyfikujących przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani Zarządcy Infrastruktury
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **88%**

Podejmowane działania:

- Zabudowa dodatkowej sygnalizacji ostrzegającej kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego,
- Wprowadzenie ograniczeń prędkości pojazdów kolejowych przejazdach kolejowo-drogowych,
- Przekwalifikowane przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D na wyższą kategorię. Wyposażanie w monitoring oraz w TV przemysłową i obsługiwanie z podglądem wizyjnym,
- Systematyczne wyposażanie przejazdów kat. D w urządzenia wykrywające wykroczenia zgodnie z harmonogramem prowadzenia rewitalizacji,
- Monitorowanie prawidłowego oznakowania przejazdu kolejowo-drogowego od strony drogi przez obchodowych,
- Wdrożenie automatycznych urządzeń rejestrujących wykroczenia popełniane przez użytkowników na przejazdach kategorii B,
- Implementacja zaawansowanych systemów monitorowania stref niebezpiecznych i analizy zdarzeń, które będą wykrywać zbliżający się pojazd drogowy.

Raport roczny za 2024_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach zaplanowanych kontroli stanowisk pracy na posterunkach ruchu oraz dróźników przejazdowych, dokonają sprawdzenia pod kątem dostępności prawidłowej ciągłej obserwacji pojazdów kolejowych i szlaków tak, aby pozostawało to w zakresie określonym przepisami oraz zgodnie z regulaminem technicznym posterunku. W przypadku nieprawidłowości podejmą stosowne działania.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani Zarządcy Infrastruktury
PROCENT REALIZACJI: **84%**

Najczęściej podejmowane działania:

- W trakcie bieżących kontroli weryfikuje się zapewnienie prawidłowej obserwacji szlaku w rejonie stacji i posterunków ruchu,
- Wniosek o wdrożenie działań korygujących/zapobiegawczych, zgodnie z którym w Ramowym rocznym planie kontroli na rok 2026 ujęto zakres kontroli wskazany w zaleceniu,
- Na nastawniach kolejowych dokonano sprawdzenia pod kątem dostępności prawidłowej ciągłej obserwacji pojazdów kolejowych i szlaków, zgodnie z regulaminami technicznymi stacji,
- Jazdy kontrolne wykonywane przez maszynistów instruktorów w zakresie sprawdzenia widoczności sygnału D8 stwierdzającego obecność dróżnika na przejeździe.

Raport roczny za 2024_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w ramach posiadanych systemów zarządzania podejmują działania mające na celu wyeliminowanie zdarzeń spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.), tj. kolizji i wykolejenia kat. B13 oraz incydentów kat. C60 spowodowanych najechaniem pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy, itp.) bez wykolejenia lub uszkodzenia.

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **84%**

Najczęściej podejmowane działania:

- Wdrożenie odblaskowych tabliczek ostrzegawczych "Pamiętaj o płozach hamulcowych",
- Wnioskowanie do zarządców infrastruktury o odnowienie powłok malarskich na płozach hamulcowych,
- Sprawdzenie kwalifikacji i uprawnień do wykonywania prac manewrowych przez pracowników spółek korzystających z bocznic,
- Bieżąca wymiana informacji z pracownikiem zarządcy infrastruktury, narady antyawaryjne, spotkania w sprawie ryzyka wspólnego

Raport roczny za 2024_6 Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmują udokumentowane działania zapobiegawcze i prewencyjne związane z kształtowaniem proaktywnych postaw pracowników (na wszystkich etapach od rozpoczęcia do zakończenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych), ukierunkowanych na przeciwdziałanie zagrożeniom bezpieczeństwa ruchu kolejowego z udziałem (uwzględnieniem) i zaangażowaniem kierownictwa przedsiębiorstw (z uwzględnieniem wykonawców i podwykonawców) zgodnie z zasadami kultury bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach zarządzania infrastrukturą kolejową.

W szczególności zarządcy infrastruktury w podejmowanych działaniach uwzględnią: wszystkie etapy robót inwestycyjnych i modernizacyjnych, odbiorów wstępnych i wewnętrznych, odbiorów technicznych, odbiorów końcowych, przekazania do eksploatacji a także wyłączenia z eksploatacji (szlaków i odcinków linii kolejowych, innych urządzeń i infrastruktury kolejowej itp.), przerw w trakcie prowadzonych robót i zabezpieczenia infrastruktury wyłączonej z eksploatacji.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury, bocznic kolejowe
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **86%**

Najczęściej podejmowane działania:

- Zmiany do przepisów wewnętrznych wprowadzając obowiązek dowodnego szkolenia pracowników przed przystąpieniem do robót, opracowania regulaminu tymczasowego prowadzenia robót oraz sprawowania nadzoru na wszystkich etapach prowadzonych robót inwestycyjnych i modernizacyjnych,
- Opracowano wzór „Tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach”, który będzie realizowany w momencie remontu bocznic,
- Przed rozpoczęciem robót wprowadzenie dodatkowego szkolenia dla wykonawców robót modernizacyjnych,
- Inwestycje i modernizacje poprzedzone podjęciem decyzji wyboru podmiotów upoważnionych i posiadających wymagane pozwolenia na dokonywanie działań zgodnych z potrzebami właściciela bocznic,
- Kontrole bezpieczeństwa podczas wykonywania robót.

ZAŁĄCZNIK „B”

Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2025 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym)

Zalecenia Nr 3 z RAPORTU Nr PKBWK 01/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 10 stycznia 2024 r. o godz. 07:58 na szlaku Rogoźno Wielkopolskie - Budzyń, w torze nr 1, w km 56,055 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D

PKBWK 01/2025_zalecenie_3 Minister Infrastruktury przeanalizuje treść rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 poz.1744 z późn. zm.) w zakresie dotyczącym uzupełnienia szczegółowych warunków sprawdzania widoczności czoła pociągu z drogi z uwzględnieniem warunków zbliżonych do tych, w jakich znajdują się użytkownicy drogi (m.in. kierujący różnymi pojazdami drogowymi. Uzasadnienie w rozdziale IV punkcie 3.4 niniejszego Raportu).

ADRESAT ZALECENIA: Minister Infrastruktury

- Pismem PKBWK.590.1.26.2025 z dnia 13 stycznia 2025 roku Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych przekazała Raport PKBWK 01/2025 do Ministra Infrastruktury wraz z informacją o wyżej wymienionym Zaleceniu Nr 3 zawartym w raporcie. Zalecenie to wynikające z przeprowadzonego postępowania jest w kompetencji ministra właściwego ds. transportu i wymaga zajęcia stanowiska w zakresie jego realizacji, na podstawie art. 28l ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym.
- W piśmie DTK-4.42.46.2026.AG.1 z dnia 10 lipca 2026 r. Departament Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury przedstawił do Pana Rafała Leśniowskiego Przewodniczącego PKBWK stanowisko w sprawie procedur dotyczących homologacji wynikających z Załącznika II do rozporządzenia (UE) 2018/858, w powiązaniu z przepisami rozporządzenia (UE) 2019/2144. Kwestia pola widzenia z przodu pojazdu podlega weryfikacji zgodnie z przepisami ww. regulaminów ONZ. Zatem pole widoczności z boku kierowcy, w systemie homologacji nie zawiera obowiązku weryfikacji tej cechy pojazdu. Nie istnieją również dedykowane przepisy wprost narzucające metodykę badań oraz wartości kryterialne w tym zakresie.

Zalecenia Nr 4 i 7 z RAPORTU Nr PKBWK 05/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 1 lipca 2024 r. o godz. 09:19 na szlaku Ożarów Mazowiecki - Błonie, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 17,211 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice

PKBWK 05/2025_zalecenie_4 Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Urzędem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki będą kontynuować działania mające na celu zrealizowanie postanowień Porozumienia nr 25/MZDW/2018 zawartego w dniu 22.05.2018 r., w tym doprowadzą do wybudowania wiaduktu nad linią kolejową nr 3, który docelowo zastąpiłby przejazd w km 17,211 tej linii.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

STAN REALIZACJI – w trakcie realizacji

Podjęte działania:

- Zadanie obejmujące rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 718 na odcinku od km 5+709 do km 6+480 w gminie Ożarów Mazowiecki jest realizowane w oparciu o zapisy porozumienia nr 25/MZDW/2018 z dnia 22.05.2018 r. w sprawie budowy bezkolizyjnych skrzyżowań linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice z drogami wojewódzkimi nr 718 i nr 701 na terenie Gminy Ożarów Mazowiecki. Porozumienie zostało zawarte pomiędzy Województwem Mazowieckim, PKP PLK S.A. oraz Gminą Ożarów Mazowiecki,

a dokumentacja projektowa jest realizowana na zlecenie Urzędu Miejskiego w Ożarowie Mazowieckim, co jest podyktowane zapisami w/w porozumienia.

- Aktualnie proces projektowy znajduje się w fazie finalizacji opracowywania projektu budowlanego oraz uzyskiwania niezbędnej decyzji o pozwoleniu wodnoprawnym. Zakładamy, iż najdalej w III kwartale 2026 r. zostanie złożony wniosek do Wojewody Mazowieckiego o uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Uzyskanie w/w decyzji w I połowie 2027 r. powinno pozwolić na rozpoczęcie realizacji inwestycji w II połowie 2027 r.

PKBWK 05/2025_zalecenie_7 Do czasu zrealizowania zalecenia nr 4 niniejszego Raportu, Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie we współpracy z zarządcą dróg dojazdowych Urzędem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki (na podstawie Porozumienia z PKP S.A.) w celu poprawy bezpieczeństwa na przejeździe rozważą zastosowanie jednego z następujących rozwiązań:

a) przebudowę skrzyżowań drogi wojewódzkiej z drogami równoległymi do linii kolejowej, tak aby zapewnić ciągłość drogi dojazdowej i aby na długości 30 m od urządzeń rogatkowych nie było skrzyżowań tych dróg z drogą wojewódzką z obu stron przejazdu i z każdej strony drogi wojewódzkiej lub

b) zastosowanie rozwiązania projektowego, o którym mowa w § 21 ust. 2 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 (rozwiązań projektowych w obrębie przejazdu zapewniających sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu (Dz.U. poz.1744 z późn. zm.), stanowiącym: „*Rozwiązania projektowe stosowane w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego powinny zapewniać sprawny wyjazd pojazdów drogowych z przejazdu kolejowo-drogowego i włączanie się ich do ruchu w ciąg komunikacyjny znajdujący się w sąsiedztwie przejazdu kolejowo-drogowego, w szczególności przez uzależnienie (powiązanie) działania systemów przejazdowych z systemami kierowania ruchem drogowym*”.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi wojewódzkiej Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, zarządca dróg dojazdowych Urząd Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki
STAN REALIZACJI – w trakcie realizacji

Podjęte działania

- Z uwagi na zaawansowanie prac związanych z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 718, MZDW w Warszawie nie podejmował kwestii przebudowy skrzyżowania dróg wewnętrznych do drogi wojewódzkiej nr 718 w obrębie przejazdu kolejowo - drogowego. Realizacja odrębnego procesu projektowo - budowlanego na obszarze objętym pierwotną inwestycją, wpłynęłaby niekorzystnie na opracowaną już dokumentację, a także mogła doprowadzić do znacznych opóźnień w realizacji głównego zadania, jakim jest budowa bezkolizyjnego skrzyżowania z linią kolejową. Ponadto, brak możliwości zapewnienia realizacji doraźnej inwestycji przed rozpoczęciem rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 718 niesie ryzyko naruszenia przepisów dotyczących wydatkowania środków z zachowaniem dyscypliny finansów publicznych.
- Zdaniem MZDW w Warszawie, w czasie prac Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wprowadzano środki zapobiegawcze na przedmiotowym przejeździe kolejowo-drogowym takie jak zmiana organizacji ruchu w zakresie oznakowania pionowego, wprowadzenie separatorów uniemożliwiających zjazd w lewo z drogi wojewódzkiej w drogę wewnętrzną biegnącą wzdłuż linii kolejowej, czy też wymalowanie czerwonego pola, wskazującego kierowcom obszar, na którym nie można się zatrzymywać przy przekraczaniu przejazdu kolejowo - drogowego.

Zalecenie Nr 8 z RAPORTU Nr PKBWK 08/2025 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego 5 maja 2025 r. o godz. 08:40 w stacji Aleksandrów Kujawski, w torze 101, przejazd kolejowy kategorii A w km 90,472 linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła Główna

PKBWK 08/2025_zalecenie_1 Odnowi oznakowanie poziome linii P-4 i P-14 drogi dojazdowej do przejazdu wraz z uzupełnieniem linii P-4 na pomoście przejazdu.

PKBWK 08/2025_zalecenie_2 Istniejący znak F-6a przy wyjeździe z ulicy Halinowo uzupełni na odgałęzieniu w prawo o znak A-9 (zdjęcie 19).

PKBWK 08/2025_zalecenie_3 Ustali organizację ruchu tak, aby zjazd z drogi dojazdowej w kierunku przejazdu kolejowego był niedozwolony.

ADRESAT ZALECENIA: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy

STAN REALIZACJI – w trakcie realizacji

Podjęte działania:

- Rejon Dróg Wojewódzkich we Włocławku wykonał projekt stałej organizacji ruchu, który został zatwierdzony pismem ID-I.8022.1.2.2026DM z dnia 23.03.2026. wydanym przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego, a następnie wprowadził w terenie stosowne oznakowanie.
- Termin wprowadzenia zatwierdzonej stałej organizacji ruchu obowiązuje od dnia zatwierdzenia do 31 grudnia 2028 roku – bez dalszego przedłużenia.

ZAŁĄCZNIK „C”
struktura zdarzeń w 2025 r. w stosunku do 2024 r. z podziałem na kategorie

tegoria zdarzenia (oznaczenie literowe)	Opis kategorii zdarzenia Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria (oznaczenie cyfrowe)	Razem 2024	Razem 2025
A	Najechnie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	18	-	1
	Najechnie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	19	2	1 ^{1*)}
	Najechnie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	21	1	-
	Najechnie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	34	-	1 ^{2*)}
POWAŻNE WYPADKI, SUMA			3	3
B	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	00	19	22
	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	01	0	0
	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	02	1	0
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	03	39	32
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	04	39	31
	Nie zachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się	05	0	0
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	06	1	1
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	07	0	2
	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	08	19	14
	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechnie pojazdu kolejowego na elementy budowli	09	32	42
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechnie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	10	6	3
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechnie na część konstrukcyjną wagonu)	11	10	5
	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	12	2	2
	Najechnie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płoze hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	13	51	48
	Zamach zbrodniczy	14	0	0
	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	15	12	12
	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	16	3	1
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	17	12	14
	Najechnie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	18	2	2
	Najechnie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	19	6	12 ^{1*)}
	Najechnie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatki (kat. C)	20	32	39
	Najechnie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	21	116	124
	Najechnie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	22	3	3
	Najechnie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	23	7	8
	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	24	5	5
	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	26	0	0
	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	27	0	0
	Kłeski żywiołowe (np. powódź, zasypy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	28	0	0
	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	29	0	0
	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)	30	6	3
	Najechnie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	31	2	9
	Najechnie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	32	9	8
	Najechnie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	33	14	11
	Najechnie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	34	175	164 ^{2*)}

Raport Roczny za rok 2025

	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	35	10	12
	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	36	0	0
	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	37	0	0
	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	38	0	0
	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	39	0	1
	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	40	0	0
	Nieustalona kategoria	-	1	2
	WYPADKI, SUMA		634	633
C	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	41	4	2
	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	42	6	5
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	43	71	92
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	44	157	177
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	45	8	7
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	46	1	1
	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	47	8	7
	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	48	5	0
	Niewłaściwe zestawienie pociągu	49	0	0
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	50	25	27
	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	51	92	105
	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: – nieosłonięcie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, – nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, – nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy	52	7	10
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	53	45	53
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	54	173	157
	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez poszkodowanych	55	29	17
	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	57	4	3
	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	59	3	2
	Najechnięcie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykołowania lub poszkodowanych	60	102	159
	Zamach zbrodniczy	61	0	1
	Kłeski żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	62	20	7
	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	63	0	0
	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występy (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	64	743	857
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	65	63	93
	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	66	53	84
	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	67	1	0
	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	68	186	132
	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	69	50	76
	INCYDENTY, SUMA		1856	2074
	ŁĄCZNIE ZDARZENIA		2493	2710

1*) zdarzenie zakwalifikowane, jako poważny wypadek kolejowy w trakcie prowadzenia postępowania (zmiana w statystyce za rok 2025 z „wypadku - kat. B19” na „poważny wypadek - kat. A19”

2*) zdarzenie zakwalifikowane, jako poważny wypadek kolejowy w trakcie prowadzenia postępowania (zmiana w statystyce za rok 2025 z „wypadku - kat. B34” na „poważny wypadek - kat. A34”