



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-2-1.0530.2.2025
Warszawa, 19 listopada 2025

Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji

Na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), w związku z petycją z dnia 30 września 2025 r., w sprawie obecnej sytuacji w Polsce zagrażającej przyszłości wybranych branż, miejsc pracy i przyszłości Polski, Minister Infrastruktury zawiadamia, że przedmiotowa petycja została uwzględniona w części.

Do Ministra Infrastruktury została skierowana petycja z dnia 30 września 2025 r., w której [REDAKTURA] (dalej: „Wnoszący”), w odniesieniu do sektora transportu, wskazało na brak w ostatnich latach spójnej strategii oraz niedostateczne inwestycje w infrastrukturę i ochronę pracowników. Wnoszący petycję zwrócił uwagę na słabnącą pozycję przewozów kolejowych, zaniedbywanie bezpieczeństwa ruchu oraz brak pełnych gwarancji socjalnych dla marynarzy na statkach pod polską banderą.

Po przeanalizowaniu treści petycji Minister Infrastruktury zauważył, co następuje.

W odniesieniu do postulowanego wdrożenia nowoczesnych systemów nadzoru bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, uprzejmie informuję, że dla Ministerstwa Infrastruktury priorytetem jest zapewnienie i poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce. Wpływ na bezpieczeństwo systemu kolejowego mają m.in. takie elementy jak stan techniczny infrastruktury kolejowej i taboru oraz obowiązujące prawo. Wykorzystanie w coraz większym stopniu transportu kolejowego, jako głównego ogniwa w łańcuchu przewozów wymusza wprowadzenie elementów zabezpieczających infrastrukturę kolejową oraz tabor kolejowy na całej długości przewozów. Jednym z systemów wpływających na bezpieczeństwo na kolei jest ERTMS, który jako projekt unijny, wdrażany w ciągu ostatnich dekad, polega na unormowaniu i ujednoliceniu systemu kierowania ruchem kolejowym. Nadrzędnym celem tego systemu jest zapewnienie interoperacyjności, czyli ciągłego i bezpiecznego nadzoru ruchu pociągów w krajach europejskich.

Wychodząc naprzeciw wymaganiom wspólnotowym Unii Europejskiej, w Ministerstwie Infrastruktury trwały zaawansowane prace, które zostały zakończone w czerwcu 2024 r., opracowaniem i wdrożeniem *Krajowego Planu Wdrożenia Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”*, który będąc skorelowanym z *Krajowym Programem Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)*, zapewnia dalsze finansowanie projektów budowy systemu ERTMS w Polsce. Plan ten jest jednym z narzędzi wdrażania interoperacyjności systemu kolei oraz określa w szczególności

strategię oraz harmonogram wdrażania systemu ETCS na polskiej sieci kolejowej na liniach wchodzących w skład transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

ERTMS obejmujący Europejski System Sterowania Pociągami (ETCS) i Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (GSM-R), ma za zadanie poprawę jakości jak i zwiększenie bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej udostępnianej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK S.A.) przewoźnikom. Oba systemy łączności dostarczają usługi telekomunikacyjne na potrzeby systemu kolei, takie jak połączenia telefoniczne, usługi transmisji danych, usługi nadzorujące i wspomagające maszynistów w prowadzeniu pociągów lub usługi automatycznej kontroli jazdy pociągów.

Wyposażenie linii kolejowych w nowoczesne systemy zabezpieczenia i automatyzacji prowadzenia ruchu pociągów poprzez wdrażanie systemu ERTMS, oraz inwestycje realizowane na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe, czy zabudowa nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym przyczyniają się do poprawy parametrów i stanu linii kolejowych, co przekłada się bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa. W szczególności wynika to z modernizacji lub rewitalizacji nawierzchni kolejowej, urządzeń sieci trakcyjnej, a także modernizacji lub zabudowy nowoczesnych, komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (SRK).

Urządzenia SRK to systemy techniczne zapewniające bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu kolejowego, których głównymi zadaniami są:

- nastawianie i kontrola przebiegu pociągów,
- automatyczne lub zdalne kierowanie ruchem pociągów,
- zapobieganie nieuprawnionym wjazdom na zajęte tory,
- rejestracja zdarzeń i komunikacja z maszynistą poprzez sygnały świetlne oraz systemy kabinowe (np. SHP, ETCS).

Na wszystkich eksploatowanych liniach zarządzanych przez PLK S.A. koszty branży automatyki w 2024 r. wyniosły łącznie 328.524 tys. zł, w tym na usługi utrzymania urządzeń SRK wydano 258.045 tys. zł, natomiast na materiały (części do urządzeń SRK, ETCS, dSAT) 56.926 tys. zł.

Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku, określa ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową.

Głównym źródłem finansowania branży automatyki w zakresie szeroko pojętego utrzymania jest dokument wykonawczy do wskazanego *Programu*, umowa zawarta 28 grudnia 2023 r. pomiędzy PLK S.A. a Ministerstwem Infrastruktury tzw. Umowa utrzymaniowa oraz środki własne.

Limit środków publicznych na realizację *Programu* dla wszystkich zarządców wynosi 49.216,5 mln zł, w tym dla PLK S.A. przeznaczono 48.885,7 mln zł, z czego 43.674,6 mln zł w ramach dotacji z budżetu państwa i 5.211,1 mln zł z Funduszu Kolejowego.

Kolejnym punktem podnoszącym poziom bezpieczeństwa ruchu pociągów jest trwający proces rekonfiguracji sieci GSM-R związanej z przełączeniem eksploatowanych instalacji do nowej centrali oraz mającej po nim nastąpić eksploatacji systemu GSM-R w części łączności głosowej.

Z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), PLK S.A. oraz przewoźników odbyło się dwanaście cyklicznych spotkań Grupy Użytkowników ERTMS w celu omówienie przygotowań do uruchomienia (zaplanowanej do przeprowadzenia od 1 września do 31 października 2025 r.), Eksploatacji Obserwowanej systemu GSM-R na linii kolejowej nr 9 na odcinku Warszawa Praga – Młeczewo, na których szeroko dyskutowano zakres udostępnienia podmiotom rynku kolejowego (w tym przewoźnikom), szczegółowej wiedzy technicznej i organizacyjnej umożliwiającej przygotowanie ich personelu (np. maszynistów) do rozpoczęcia prowadzenia przejazdów z wykorzystaniem radiołączności głosowej w cyfrowym systemie GSM-R zarządzanym przez PLK S.A. Przewoźnicy kolejowi zostali zapoznani z nową organizacją łączności w sieci GSM-R oraz nabyli wiedzę o takich funkcjonalnościach jak automatyczne kierowanie połączeń zależnych od lokalizacji z pociągu do właściwego obszarowo posterunku ruchu oraz o kolejowych połączeniach alarmowych, które zastąpią system RADIO STOP – wymaga podkreślenia fakt, że ww. funkcjonalności to największa i zarazem najbardziej istotna zmiana odróżniająca radiołączność pociągową w systemie GSM-R od radiołączności pociągowej wykonywanej w sieci analogowej VHF 150 MHz.

Celem rozpoczętej we wrześniu 2025 r. Eksploatacji Obserwowanej łączności głosowej systemu GSM-R na odcinku linii kolejowej nr 9 Warszawa Praga – Młeczewo jest, przede wszystkim skuteczne i bezpieczne jej przeprowadzenie umożliwiające zdobycie niezbędnych doświadczeń zarówno przez PLK S.A., jak i przewoźników kolejowych, aby wszyscy uczestnicy mieli możliwość przetestować skuteczne wdrożenie dodatkowych środków kontroli ryzyka w ramach swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem.

W zakresie podniesienia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, należy zauważyć, że skrzyżowania w jednym poziomie linii kolejowych i bocznic z drogami kołowymi, pod względem bezpieczeństwa są krytycznym miejscem styku dwóch rodzajów transportu, gdzie lekkie pojazdy samochodowe stają w nierównej konfrontacji z kilkuset tonowymi pociągami. Należy przy tym podkreślić, że za niemal 99% zdarzeń na przejazdach odpowiedzialni są użytkownicy dróg, a głównymi przyczynami tych zdarzeń są:

- pośpiech i brawura,
- nieznajomość i lekceważenie przepisów kodeksu ruchu drogowego (np. brak wiedzy znaczeniu migającego światła czerwonego czy też lekceważenie znaczenia znaku B-20 „stop”),
- brak zachowania należytej uwagi,
- brak bariery fizycznej (psychologicznej) w postaci rogatki,
- brak wiedzy i świadomości o prędkościach pociągów.

Aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu, zarówno kolejowego, jak i drogowego, oraz spełnić wymagania art. 66 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. *o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1411, z późn. zm.), w resorcie podjęto decyzję o rozpoczęciu prac nad zmianą 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.), czego efektem jest rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2025 r. *w sprawie warunków*

technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania (Dz. U. z 2025 r. poz. 1105). Nowe rozporządzenie zostało opublikowane w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej 12 sierpnia 2025 r., a weszło w życie w dniu 27 sierpnia 2025 r.

W celu zwiększenia szeroko pojętej dostępności przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, rozporządzenie zawiera przepis ułatwiający projektowanie nowych skrzyżowań wielopoziomowych poprzez rezygnację z wymagań dotyczących kąta przecięcia linii kolejowej lub bocznic kolejowej z drogą. To rozwiązanie umożliwi również projektantom nowych linii kolejowych dużych prędkości większą swobodę w projektowaniu nowych skrzyżowań wielopoziomowych, co przełoży się na o wiele większą liczbę i dostępność takich skrzyżowań dla mieszkańców terenów, które będzie przecinała nowa linia kolejowa dużych prędkości. W ten sposób nowa linia kolejowa dużych prędkości sama w sobie nie stanie się barierą ograniczającą dostępność dla mieszkańców terenów leżących po drugiej stronie tej linii kolejowej. Takie rozwiązanie ułatwi projektowanie linii kolejowych związanych bezpośrednio z CPK.

Rozporządzenie wprowadza także przepisy, które wynikają z zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wniosków Prezesa UTK oraz postulatów zarządców infrastruktury kolejowej oraz użytkowników bocznic kolejowych.

W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych kategorii „C” umożliwiono stosowanie niesamoczynnych systemów przejazdowych uruchamianych przez uprawnionych pracowników zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego, a na liniach kolejowych kolei wąskotorowych również na przejazdach kategorii „B”.

Wprowadzono bezwzględnie takie zabezpieczenie dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii „B”, które uniemożliwia uczestnikom ruchu drogowego objazd zamkniętej roгатki, przez zastosowanie wysp kanalizujących ruch lub separatorów, których konstrukcja umożliwia przejechanie przez nie w sytuacji awaryjnej. Dotychczasowe regulacje uzależniały zastosowanie ww. zabezpieczeń od warunków miejscowych.

Zaprojektowany akt prawny umożliwia stosowanie nowoczesnych metod wykrywania przeszkód na przejazdach kolejowo-drogowych, do których należą m.in.: pętle indukcyjne, system radarowy, obrazowanie termiczne w podczerwieni czy też czujniki ultradźwiękowe.

Nowe rozporządzenie wprowadza możliwość zastosowania przez zarządców dróg dodatkowego oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych znakami aktywnymi, znakami o zmiennej treści lub tablicami tekstowymi o zmiennej treści, a także zastosowanie oznakowania poziomego za pomocą linii wibracyjnych, progów zwalniających i dodatkowej kolorystyki nawierzchni drogowej. Rozwiązania te mogą wpłynąć na zwiększenie koncentracji kierujących pojazdami drogowymi i zapobiegać tzw. „jeżdżeniu na pamięć”. Ponadto, zastosowanie oznakowania poziomego przejazdu za pomocą linii spowalniających (wibracyjnych), progów zwalniających lub dodatkowej kolorystyki nawierzchni drogowej może zwiększyć bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Wykonanie znaków z materiałów powodujących powstanie efektu

akustycznego i wibracji, w momencie najechania na ich powierzchnię oraz progów zwalniających wpływa na percepcję kierowcy, zwiększa poziom jego czujności i w konsekwencji powoduje bardziej uważne przejechanie przez przejazd kolejowo-drogowy. Na poprawę bezpieczeństwa może też wpłynąć zastosowanie specjalnej kolorystyki nawierzchni drogowej i pieszej bezpośrednio na przejazdach kolejowo-drogowych.

Nowe rozporządzenie dwukrotnie było poddane konsultacjom publicznym i uzgodnieniom międzyresortowym, co pozwoliło na wypracowanie jego optymalnego kształtu, zwiększając bezpieczeństwo na przejazdach oraz dając możliwość zastosowania innowacyjnych rozwiązań i ułatwiając działalność zarządców kolei wąskotorowych.

Kolejnym działaniem, mającym na celu poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych jest współpraca PLK S.A. z Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD – komórka organizacyjna Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego).

Trwa pilotażowy projekt, którego idea jest instalacja na wybranych przejazdach fotoradarów. Ich zadaniem jest całodobowa automatyczna rejestracja wykroczeń polegających na niestosowaniu się kierowców do wskazań sygnalizatorów drogowych zainstalowanych na przejazdach (system RedLight). Urządzenia rejestrujące przesyłają drogą elektroniczną obraz do centrali systemu CANARD, w której przeprowadzane jest postępowanie mandatowe.

Do instalacji ww. urządzeń PLK S.A. wytypowała lokalizacje, w których dochodzi do częstych naruszeń przepisów prawa o ruchu drogowym i które nie są przewidziane do zabudowy skrzyżowań wielopoziomowych. Programem objęto 5 przejazdów kolejowo-drogowych kategorii „B” (ruch drogowy kierowany jest przez samoczynne systemy przejazdowe, wyposażone w sygnalizatory drogowe i rogatki zamykające ruch drogowy).

Zabudowany system działa od 10 czerwca 2023 r., jako pierwszy oddany, i ostatni oddany do eksploatacji w dniu 31 grudnia 2024 r. Lokalizacje:

- Wrocław, ul. Szczecińska – Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu (LK 275 km 8,273),
- Leśnica k. Wrocławia, ul. Średzka – Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu (LK 275 km 14,096),
- Warszawa, ul. Cyrulików – Zakład Linii Kolejowych w Warszawie (LK 449 km 13,189),
- Parkowo – Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu (LK 354 km 35,765),
- Radomsko, ul. Piłsudskiego – Zakład Linii Kolejowych Łodzi (LK 1 km 190,592).

Z informacji przedstawionych przez PLK S.A. i GITD wynika, że instalacja urządzeń rejestrujących na ww. przejazdach kolejowo-drogowych znacząco wpłynęła na poprawę bezpieczeństwa ruchu zarówno kolejowego, jak i drogowego, z uwagi na nieuchronność kary i jej finansową dotkliwość.

Cztery systemy RedLight działające w ubiegłym roku na przejazdach kolejowo-drogowych zarejestrowały ok. 12,3 tys. wykroczeń, w tym 5 tys. na ul. Cyrulików w Warszawie, 4,5 tys. na ul. Średzkiej i 2,2 tys. na ul. Szczecińskiej we Wrocławiu oraz 600 na ul. Piłsudskiego w Radomsku (system uruchomiony w lipcu), co przełożyło się na 6.668 mandatów. Przy założeniu mandatu w wysokości 2 tys. zł, szacowana kwota wpływu to 13.336 tys. zł.

W I kwartale 2025 r. doszło do 2.432 wykroczeń na ww. przejazdach i nałożono 1.448 mandatów, na szacunkową kwotę 2.896 tys. zł. Niestety, należy zwrócić uwagę na fakt, że proces nakładania mandatów może być długotrwały, a podane powyżej liczby wykroczeń mogą się jeszcze zwiększyć. Skuteczność nakładania mandatów w stosunku do popełnionych wykroczeń przez kierowców wynosi odpowiednio ponad 54% w roku 2024 i blisko 60% w I kwartale 2025 roku.

Powodzenie ww. pilotażu zaowocowało podjęciem decyzji o instalacji urządzeń rejestrujących na kolejnych 5 przejazdach kolejowo-drogowych (kat. B), wskazanych przez PLK S.A., ale zgodnie z oczekiwaniami CANARD, zlokalizowanych w ciągu dróg krajowych. Przejazdy te zostaną objęte nadzorem do 21 lipca 2026 r.

Planowane lokalizacje:

- Wymysłowo – Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu (LK 353 km 56,496, droga nr 15),
- Barwałd Dolny – Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu (LK 17 km 9,939, droga nr 52),
- Większyce – Zakład Linii Kolejowych w Opolu (LK 137 km 72,951, droga nr 45),
- Łukociny – Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp. (LK 14 km 146,898, droga nr 36),
- Piaski – Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp. (LK 272 km 32,901, droga nr 11).

Podjęto, także działania w zakresie możliwości włączenia urządzeń monitorujących, zainstalowanych na przejazdach kolejowo-drogowych przez PLK S.A. do systemu automatycznego rejestrowania naruszeń i prowadzenia postępowań przez CANARD. Trwają ustalenia, dotyczące warunków technicznych, które muszą spełniać urządzenia, aby nastąpił poprawny przepływ danych pomiędzy nimi i mogły one korzystać nawzajem ze swoich zasobów. Według wstępnych ustaleń zostaną zmienione wymagania techniczne, aby w razie konieczności można było w łatwy sposób włączyć te przejazdy do obszaru nadzoru CANARD.

Odnosnie postulatu dotyczącego zakończenia antykolejowej polityki transportowej, w szczególności, w zakresie przewozów towarowych oraz przywrócenia równych warunków konkurencji między różnymi gałęziami transportu, uprzejmie wyjaśniam, że proces rozwoju sektora kolejowego w Polsce jest kontynuowany i w głównej mierze dotyczy modernizacji najważniejszych fragmentów podstawowych szlaków transportowych, przede wszystkim, w zakresie sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, jak również kolejowych korytarzy transportowych oraz usuwania występujących na sieci wąskich gardeł. Konsekwentnie realizowana jest modernizacja głównych szlaków kolejowych oraz rozwój regionalnych połączeń z udziałem środków krajowych i europejskich. Inwestycje są dostosowywane do wyzwań – m.in. transformacji energetycznej, aspektów środowiskowych, rosnących kosztów materiałów, czy nowych regulacji unijnych, ale rdzeń inwestycyjny pozostaje niezmienny. W latach 2025-2032 planowane są inwestycje w infrastrukturę kolejową, które przekroczą wartość 180 mld zł.

Minister Infrastruktury nie potwierdza prowadzenia antykolejowej polityki transportowej na obszarze Polski, w szczególności, w zakresie przewozów towarowych. Zgłoszony postulat ma w ocenie Ministra Infrastruktury charakter opinii, która jest powielana przez środowiska związane z branżą transportu towarów. Mimo to, dąży się do wyrównywania warunków konkurencyjności między gałęziami transportu: kolejowego i drogowego, ale stanowi to temat złożony i oparty na wielu czynnikach, za którymi stoi też różny

poziom elastyczności wspomnianych gałęzi transportu wobec klienta końcowego i sposobu realizacji usługi transportowej przez przewoźnika kolejowego i przewoźnika drogowego. Obie gałęzie transportu rozróżniają także modele finansowania, zasady dostępu do infrastruktury oraz charakterystyka podmiotów nią zarządzających. Elementy te są silnie związane z technicznymi i prawno-organizacyjnymi warunkami świadczenia usług przez przewoźników, zaś ostateczną decyzję co do sposobu transportu zamówionego towaru podejmuje klient lub inne podmioty, które są odpowiedzialne za usługi transportu, logistyki i spedycji. Przykładowo transport intermodalny z wykorzystaniem pociągów towarowych od wielu lat jest wspierany na sieci zarządzanej przez PLK S.A. poprzez tzw. ulgę intermodalną w wysokości 25% stawki dostępu. W celu dalszej aktywizacji tego rodzaju transportu wprowadzono w 2024 r. dodatkowy komponent 25% obniżenia stawki dostępu dla tzw. „szybkich pociągów intermodalnych”. Należy wskazać, że PLK S.A. realizuje postanowienia decyzji o priorytetach dla transportu intermodalnego w zakresie usuwania wąskich gardeł, określonych w „Analizie stanu infrastruktury kolejowej oraz działań inwestycyjnych zmierzających do poprawy warunków prowadzenia transportu intermodalnego, ze szczególnym uwzględnieniem występujących wąskich gardeł”, zaś dodatkowo branża intermodalna jest także wspierana ze środków Unii Europejskiej, których źródło pochodzi z Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 oraz Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności. Wskazane działania to proces, który wymaga czasu na realizację założonych celów, mających się uwidocznić w kolejnych latach w branży transportu towarów przy użyciu kolei.

Ponadto, trwają prace nad wdrożeniem Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ), który powinien ułatwić liberalizację rynku przewozów pasażerskich. Dotyczy to nie tylko możliwości wyboru w przetargach operatorów linii obsługiwanych w ramach umów PSC, ale także linii komercyjnych. HRJ będzie nowoczesnym narzędziem pozwalającym na kompleksowe, systemowe zaplanowanie i realizację rozkładu jazdy pociągów na obszarze całej Polski, stworzonym bezpośrednio pod potrzeby pasażerów. Głównym celem HRJ jest wprowadzenie do rozkładu jazdy stabilności, powtarzalności połączeń, nowych standardów oferty przewozowej, np. minimalnej częstotliwości kursowania pociągów. Zaprojektowanie rozkładów jazdy pociągów w perspektywie dłuższej niż jeden rok przyniesie korzyści zarówno pasażerom, jak i przewoźnikom kolejowym. Zaplanowanie cyklicznych odjazdów pociągów z danej stacji umożliwi np. wprowadzenie większej liczby skomunikowań na stacjach węzłowych, na czym skorzysta pasażer. Uporządkowanie oferty przewozowej pozwoli przewoźnikom lepiej i dokładniej zaplanować strategię taborową dostosowaną do typów przewozów, potoków pasażerskich oraz obsługiwanych tras. Rozkład będzie dostosowany do możliwości infrastruktury w danym roku i potrzeb przewozowych (nie wyklucza to koniecznych zamknięć torowych na czas prac utrzymaniowych oraz modernizacyjnych). Dotychczasowe przykłady państw, które wdrożyły cykliczne rozkłady jazdy, wskazują na przyrost liczby pasażerów, zwiększenie poziomu punktualności pociągów i poprawę dostępności kolei. Wdrożenie cyklicznego rozkładu jazdy zapewniającego odjazdy pociągów w równych odstępach czasowych jest szansą na przyciągnięcie większej liczby pasażerów do kolei dzięki przewidywalności oferty.

Ustosunkowując się do postulowanego zwiększenia nakładów z budżetu państwa na transport kolejowy i infrastrukturę kolejową, uprzejmie informuję, że dowodem na to, iż rząd długofalowo i stabilnie finansuje utrzymanie istniejącej infrastruktury kolejowej jest „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”, przyjęty Uchwałą nr 208/2023 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2023 r., który ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową. Program jest kontynuacją 5-letniego programu pn. „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”. Na jego realizację w latach 2024-2028 ze środków publicznych założono łączny limit w wysokości ponad 49 mld zł (w tym z budżetu państwa 44.005,4 mln zł oraz 5.211,1 mln zł z Funduszu Kolejowego), co stanowi dwukrotny wzrost finansowania w stosunku do zakończonego w 2023 r. Programu, którego wartość wynosiła niespełna 24 mld zł. Plan finansowy Programu zakłada wzrost wysokości środków przekazywanych zarządcom, w ramach założonego limitu, w ślad za rosnącymi kosztami ich działalności. Zgodnie z planem na rok 2026, założono przekazanie zarządcom środków finansowych w wysokości 9,92 mld zł, podczas gdy w 2028 roku będzie to 11,73 mld zł.

Celem ww. Programu jest poprawa stanu infrastruktury kolejowej w zakresie jej charakterystyk wpływających na istotne z punktu widzenia użytkownika parametry, przede wszystkim czas przejazdu i dopuszczalne naciski osi taboru oraz uwarunkowania eksploatacyjne co przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo. Najważniejsze korzyści programu to:

- stabilność finansowa zarządcy – mają zapewnione środki w dłuższym horyzoncie czasowym,
- poprawa bezpieczeństwa – regularne remonty torów, wiaduktów, mostów i urządzeń sterowania ruchem zmniejszają ryzyko wypadków i awarii,
- wyższa punktualność i komfort podróży – mniej ograniczeń prędkości oznacza szybsze i bardziej niezawodne połączenia dla pasażerów,
- ochrona wcześniejszych inwestycji – modernizacje współfinansowane ze środków unijnych będą miały trwały efekt dzięki odpowiedniemu utrzymaniu,
- rozwój ekologicznego transportu – lepsza infrastruktura zachęci do korzystania z kolei zamiast samochodów, co oznacza mniejszą emisję CO₂ i korzyści dla środowiska,
- wsparcie regionów – program obejmuje także mniejszych zarządców infrastruktury, co wzmacnia dostępność komunikacyjną na poziomie lokalnym i regionalnym,
- utrzymanie sieci kolejowej w pełnej dostępności – regularne prace zmniejszają ryzyko wyłączania linii z eksploatacji, a tym samym poprawiają spójność transportową kraju,
- większa przejrzystość – dzięki wspólnym wskaźnikom (m.in. koszty, punktualność, bezpieczeństwo) można skuteczniej kontrolować efekty wydatkowania środków publicznych,
- gotowość na sytuacje nadzwyczajne – w programie przewidziano także środki na usuwanie skutków klęsk żywiołowych, np. powodzi, co zwiększa odporność sieci kolejowej.

W okresie 2025-2032 planowane są inwestycje w infrastrukturę kolejową, które przekroczą wartość 180 mld zł. Polegają one na poprawie stanu technicznego linii kolejowych, budowie

bezkolizyjnych skrzyżowań oraz wdrażaniu nowoczesnych systemów zapewniających interoperacyjność sieci i dotyczą wymienionych poniżej Programów:

- Krajowy Program Kolejowy do 2030 r. (z perspektywą do r. 2032) – 79,1 mld zł,
- Krajowy Plan Odbudowy (KPO) - w zakresie PLK S.A. - 9,5 mld zł, łącznie 10,7 mld zł na inwestycje w linie kolejowe,
- Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 r. - 13,4 mld zł, w tym wkład własny jednostek samorządu terytorialnego w wysokości minimalnej 15 % wartości projektu,
- Centralny Port Komunikacyjny – w zakresie inwestycji kolejowych - 75,1 mld zł,
- Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 - 1,1 mld zł,
- Zapewnienie dostępu kolejowego do Elektrowni Jądrowej Lubiatowo-Kopalino - 3,2 mld zł.

Odnosnie do postulatu dotyczącego przygotowania i uchwalenia ustawy o czasie pracy maszynistów, która zapewni bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego i ochroni zdrowie pracowników, uprzejmie wyjaśniam, że rozwiązania prawne, regulujące kwestię czasu pracy personelu kolejowego, ze szczególnym uwzględnieniem stanowisk pracy związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu pociągów, stanowią bardzo ważną propozycję, niemniej ze względu na swą istotę i fakt, że są to skomplikowane zagadnienia, wymagające szeregu konsultacji zarówno ze stroną społeczną, jak i podmiotami zatrudniającymi pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, rozpoczęcie prac nad tym projektem musi zostać poprzedzone pogłębioną dyskusją z przedstawicielami związków zawodowych funkcjonujących na kolei.

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

Ustosunkowując się do postulatu dotyczącego podjęcia działań we współpracy z ministrem właściwym do spraw pracy, Centralnym Instytutem Ochrony Pracy i stroną społeczną działań prowadzących do zmian w rozporządzeniu BHP dotyczącym stanowisk z monitorami ekranowymi, w tym określenia maksymalnej liczby monitorów do obsługi na jednym stanowisku pracy oraz zobowiązania pracodawców do przeprowadzenia audytu ergonomicznego i psychomotorycznego stanowisk dyżurnych ruchu w LSC i na dużych stacjach przez niezależną jednostkę audytową, uprzejmie informuję, że zagadnienie to było w roku bieżącym przedmiotem oceny resortu rodziny, pracy i polityki społecznej. Z informacji przekazanych przez Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wynika, że przedmiotowa sprawa konsultowana była z Centralnym Instytutem

Ochrony Pracy - Państwowym Instytutem Badawczym. Po przeprowadzonej analizie ustalono, że obciążenie pracą przy monitorach ekranowych nie może być oceniane w oparciu o liczbę monitorów lecz wynika ono między innymi z ilości wyświetlanych i przetwarzanych przez pracownika informacji, presji czasu i odpowiedzialności za bezpieczeństwo. W ocenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, określanie maksymalnej liczby monitorów na jednego dyżurnego ruchu nie jest zatem właściwym podejściem w procesie organizacji pracy. W związku z tym, nie ma konieczności wprowadzania zmian w przepisach przywołanego rozporządzenia. Zgodnie z art. 207 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – *Kodeks pracy* (Dz. U. z 2025 r. poz. 277), pracodawca ponosi odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa i higieny pracy w zakładzie pracy. Pracodawca jest obowiązany chronić zdrowie i życie pracowników poprzez zapewnienie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy przy odpowiednim wykorzystaniu osiągnięć nauki i techniki. Zatem przy organizacji stanowisk pracy dyżurnych ruchu, wyposażonych w monitory ekranowe, należy zwrócić większą uwagę na ich ergonomię. Ostatnia zmiana brzmienia przepisów ww. rozporządzenia wprowadzona rozporządzeniem Ministra Rodziny i Polityki Społecznej z dnia 18 października 2023 r. *zmieniającym rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowiskach wyposażonych w monitory ekranowe* wynikała z konieczności dostosowania brzmienia rozporządzenia do zmian technologicznych, które nastąpiły od czasu jego wydania. Od momentu wydania rozporządzenia nastąpił bowiem daleko posunięty postęp technologiczny, mający znaczący wpływ na sposób organizacji stanowisk pracy, w szczególności przez upowszechnienie wykorzystywania komputerowych systemów przenośnych do wykonywania pracy. Z tego względu konieczne było uaktualnienie minimalnych wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ergonomii, jakie powinny spełniać stanowiska pracy wyposażone w monitory ekranowe. Ponadto, należy zauważyć, że analizy dotyczące obowiązujących rozwiązań doprowadziły do wniosku, że niektóre z nich są zbyt szczegółowe i rygorystyczne, należało więc je zmienić w taki sposób, aby umożliwiały pracodawcom pewną swobodę w organizacji stanowisk pracy wyposażonych w monitory ekranowe, przy jednoczesnym zapewnieniu pracownikom bezpiecznych i higienicznych warunków pracy oraz ergonomii na stanowisku pracy.

Jednocześnie wychodzą naprzeciw oczekiwaniom partnerów społecznych, Ministerstwo Infrastruktury zwróciło się do Prezesa Zarządu PLK S.A. o nawiązanie współpracy z Centralnym Instytutem Ochrony Pracy – Państwowym Instytutem Badawczym z siedzibą w Warszawie w celu ustalenia zakresu i kosztów takiego badania warunków pracy dyżurnych ruchu na stanowiskach pracy z wieloma monitorami ekranowymi w LCS.

W odniesieniu do postulatu dotyczącego przywrócenia pełnych praw pracowniczych polskim marynarzom należy wyjaśnić, że polskie prawodawstwo jest systematycznie dostosowywane do przyjmowanych na forum Międzynarodowej Organizacji Pracy poprawek do *Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. z dnia 23 lutego 2006 r.* (Dz. U. z 2013 r. poz. 845, z 2017 r. poz. 512, z 2019 r. poz. 962, z 2021 r. poz. 707, oraz z 2025 r. poz. 1129).

W zakresie postulowanego przyjęcia ustawy gwarantującej rzeczywiste zabezpieczenie socjalne załóg statków, uprzejmie informuję, że w dniu 7 sierpnia 2025 r. została opublikowana ustawa z dnia 25 lipca 2025 r. *o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń*

społecznych oraz niektórych innych ustaw, która wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r. Przedmiotowa ustawa zapewni wszystkim polskim marynarzom, niezależnie od bandery statku na którym pracują, możliwość objęcia ubezpieczeniem społecznym na preferencyjnych zasadach.

POUCZENIE

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

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu