

We wtorek, 6 października 2026 r. odbyło się posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury, którego przedmiotem było przedstawienie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego informacji na temat propozycji inicjatyw legislacyjnych, które mogłyby usprawnić funkcjonowanie rynku kolejowego oraz sprawowanego nad nim nadzoru. Wśród najważniejszych propozycji zmian zaprezentowanych przez Wiceprezesa UTK – Kamila Wilde znalazły się m.in. monitoring przejazdów kolejowo-drogowych bez rogatek i sygnalizacji, centralna platforma cyfrowa do zgłaszania zdarzeń, ewidencja czasu pracy maszynistów, czy bezterminowe świadectwa bezpieczeństwa.

Według UTK potrzeba zmian wynika przede wszystkim z danych o bezpieczeństwie. W 2025 r. na przejazdach kolejowo-drogowych doszło do 186 wypadków, czyli ponad 37% wszystkich wypadków na kolei. Zginęły w nich 52 osoby, o dziesięć więcej niż rok wcześniej. Szczególnie niebezpieczne są przejazdy kategorii D, pozbawione rogatek i sygnalizacji. Stanowią one 39% wszystkich przejazdów, a doszło na nich do 57,5% wypadków. Na przejazdach wyposażonych w sygnalizację świetlną zaledwie pięć urządzeń Inspekcji Transportu Drogowego zarejestrowało ponad 17,5 tys. naruszeń. Z kolei na przejazdach kategorii D takich urządzeń w ogóle nie ma, bo obecne przepisy nie pozwalają na automatyczne rejestrowanie tam wykroczeń.

UTK proponuje zmienić ten stan rzeczy. W pierwszym etapie monitoring objąłby ok. 500 przejazdów kategorii D. Urządzenia instalowałby i utrzymywał zarządca infrastruktury kolejowej, a sprawy o wykroczenia prowadziłaby ITD. Wymagałoby to zmian w Prawie o ruchu drogowym i w ustawie o drogach publicznych oraz zwiększenia budżetu inspekcji. Urząd przekonuje, że rozwiązanie jest opłacalne: monitoring jednego przejazdu kosztuje do 0,36 mln zł, podczas gdy jego przebudowa na przejazd z sygnalizacją to ok. 1 mln zł, a na przejazd z rogatekami ok. 1,5 mln zł. Podniesienie kategorii wszystkich przejazdów w kraju kosztowałoby co najmniej 2 mld zł w przypadku przejazdów kategorii C i co najmniej 4 mld zł w przypadku kategorii D. Wśród propozycji znalazły się także kary za rażące naruszenia bezpieczeństwa.

Drugim filarem pakietu jest cyfryzacja. Generator Informacji Bezpieczeństwa Kolejowego ma stać się jednym cyfrowym okienkiem dla przewoźników, zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic i organów nadzoru. Zastąpiłby rozproszone, w dużej mierze papierowe zgłaszanie zdarzeń i sprawozdawczość. Projekt w tym zakresie trafił do Ministra Infrastruktury w lipcu 2024 r., a wniosek o jego dofinansowanie ze środków europejskich przeszedł ocenę formalną. Potrzebna nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym jest na etapie uzgodnień międzyresortowych.

UTK zwrócił też uwagę na rosnącą liczbę zdarzeń SPAD (od ang. Signal Passed at Danger), czyli sytuacji, w których pociąg bez zezwolenia mija sygnał nakazujący zatrzymanie, najczęściej semafor wskazujący „stój”. W 2022 r. odnotowano ich 92, a w 2026 r. już 113, i to w ciągu zaledwie dziewięciu miesięcy. Nagrania istnieją tylko dla ok. 38% takich zdarzeń, dlatego Urząd chce obowiązkowych rejestratorów obrazu i dźwięku w kabinach. Postuluje też objęcie całej sieci systemem ETCS, który dziś działa na ok. 15% linii. Kontrole czasu pracy maszynistów wykazały w 2025 r. 503 nieprawidłowości, dlatego UTK proponuje centralną ewidencję czasu pracy i odrębną ustawę w tej sprawie. Zmienić miałyby się również zasady egzaminowania kandydatów na maszynistów, przy czym rekordzista podchodził do egzaminu 16 razy. Zaliczone etapy egzaminu pozostawałyby ważne, przed ponowną próbą kandydat musiałby zaliczyć sprawdzian w ośrodku szkolenia, a po trzech porażkach ponownie przejść szkolenie. Prezes UTK publikowałby ponadto coroczny ranking ośrodków szkolenia oparty na zdawalności egzaminów państwowych, aby kandydaci mogli wybierać ośrodek na podstawie rzetelnych danych.

Kategoria: Sejm, Senat i Prezydent

Opublikowano: środa, 07, październik 2026 11:33

Mateusz Jabłoński

Odsłony: 81

---

W części deregulacyjnej Urząd proponuje bezterminowe świadectwa bezpieczeństwa, również dla bocznicy, w miejsce odnawianych co pięć lat. Do tego dochodzi likwidacja świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, jeden protokół kontroli i elektronizacja nadzoru.

Podczas dyskusji pytano m.in. o opóźnienia w realizacji podobnych postulatów zgłaszanych przed rokiem, o budowę bocznicy i o przejazdy bezkolizyjne. W odpowiedzi poinformowano, że pakiet deregulacyjny przygotowuje resort infrastruktury, który zabiega o wpis do wykazu prac Rady Ministrów. Podniesiono też postulat przyznania Prezesowi UTK uprawnienia do wydawania decyzji wobec zarządców dróg, potrzebę programu budowy skrzyżowań dwupoziomowych z udziałem samorządów oraz uwzględniania bezpieczeństwa przejazdów już w planowaniu przestrzennym. Na część pytań UTK odpowie pisemnie.

Z pełnym przebiegiem transmisji można zapoznać się [tutaj](#)