

Jacek DWORZECKI*

DZIAŁANIA WYBRANYCH FORMACJI MUNDUROWYCH NA RZECZ POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA NA OBSZARACH I TERENACH KOLEJOWYCH W POLSCE

Streszczenie:

Celem opracowania jest przedstawienie roli Policji oraz Straży Ochrony Kolei w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na obszarach i terenach kolejowych w Polsce. Omówiono ustawowe zadania i formy ich realizacji przez te formacje, w kontekście monitorowania stanu bezpieczeństwa i zapobiegania oraz reagowania na zaistniałe przestępstwa na kolei. W tekście wykorzystano dostępną literaturę poruszającą problematykę funkcjonowania tych formacji o policyjnej proweniencji, a także upublicznione dane statystyczne odnoszące się do stanu bezpieczeństwa na polskich dworcach, stacjach czy przystankach kolejowych oraz w pociągach pasażerskich i towarowych. Poziom bezpieczeństwa pozostałej infrastruktury kolejowej również został poddany analizie. Tekst wzbogacono o informacje pochodzące z przeprowadzonych wywiadów eksperckich, które pozwoliły na pogłębienie dostępnej dotychczas wiedzy o formach i metodach działań przestępczych, jakie mają miejsce na obszarach i terenach kolejowych. W oparciu o uzyskany wynik empiryczny, scharakteryzowany (w zarysie) w niniejszej publikacji, można pokusić się o stwierdzenie, że stan bezpieczeństwa w omawianym sektorze życia społecznego sukcesywnie wzrasta, na co niewątpliwie mają wpływ działania i inicjatywy podejmowane przez państwowe formacje mundurowe, powołane do ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego w Polsce. Publikacja stanowi uzupełnienie stanu wiedzy o aktywności (zaangażowaniu i efektach pracy) Policji oraz Straży Ochrony Kolei w bardzo istotnym, zarówno ze społecznego jak i gospodarczego punktu widzenia, obszarze funkcjonowania naszego kraju.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, Policja, obszar kolejowy, Straż Ochrony Kolei

Wstęp

Dla każdego prawidłowo funkcjonującego organizmu państwowego, priorytetową kwestią jest zapewnienie bezpieczeństwa obywatelom.

* Dr hab. Jacek Dworzecki, prof. WSiP, Wyższa Szkoła Finansów i Prawa w Bielsku-Białej.

Współczesne społeczeństwa, dysponują wyspecjalizowanymi i wyodrębnionymi, w obszarze swojej struktury, grupami dyspozycyjnymi¹ m.in. wojskiem, policją oraz różnego typu strażami i służbami. Zasadniczym narzędziem państwa polskiego, służącym do przeciwdziałania występowaniu zagrożeń bezpieczeństwa wewnętrznego i porządku publicznego, a także właściwego reagowania na już poczynione naruszenia w tym obszarze, jest wyodrębniona formacja w postaci Policji². Ponadto w naszym kraju funkcjonują inne wyspecjalizowane siły porządkowe (np. Straż Ochrony Kolei, dalej: SOK), o bardzo jednak podobnych do policji uprawnieniach, na swoim odcinku działania³.

Współczesny transport, jest podstawowym elementem sektora gospodarczego każdego państwa. Postępujący światowy konsumeryzm, który stał się także udziałem Polaków sprawia, że transport lądowy, dzięki któremu m.in. czynniki produkcyjne mogą skutecznie dostarczać konsumentom, fizyczne wytwory swojej działalności, a ludzie mogą się swobodnie przemieszczać, odgrywa ogromną rolę. Niestety ta społeczno-gospodarcza dziedzina naszego życia, nie bez powodu, jest kojarzona od wielu lat z potencjalnym zagrożeniem wszystkich uczestników i użytkowników ruchu lądowego (drogowego, kolejowego).

Niezwykle ważnym m.in. z socjologicznego i gospodarczego punktu widzenia, środkiem krajowego transportu jest kolej. Jej udział w przewozach osobowych i towarowych od kilku lat sukcesywnie maleje, ale i tak dane statystyczne dotyczące liczby przewiezionych osób czy ładunków, obrazują wielkie znaczenie tej formy publicznego transportu dla naszego kraju. W związku z tym problematyka dotycząca bezpieczeństwa na obszarach i terenach kolejowych, która wpisuje się w obszar badawczy nauk o bezpieczeństwie⁴, powinna stanowić obiekt szczegółowych analiz i dociekań naukowych, jako immanentnego komponentu bezpieczeństwa publicznego.

¹ J. Maciejewski, *Grupy dyspozycyjne. Analiza socjologiczna*, Wrocław 2012, s. 37-79.

² J. Dworzecki, *Policja w Polsce. Wybrane zagadnienia*, Kraków 2011, s. 148-180.

³ Idem, *Działalność Straży Ochrony Kolei w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na terenach kolejowych w województwie śląskim*, [w:] *Bezpieczeństwo publiczne w przestrzeni miejskiej*, W. Fehler (red.), Warszawa 2010, s. 79-93.

⁴ Nauki o bezpieczeństwie – dyscyplina naukowa wchodząca w skład obszaru nauk społecznych i dziedziny nauk społecznych. Zostały utworzone Uchwałą Centralnej Komisji do Spraw Stopni i Tytułów z dnia 28 stycznia 2011 r. zmieniającą uchwałę w sprawie określenia dziedzin nauki i dziedzin sztuki oraz dyscyplin naukowych i artystycznych (M.P. z 2011 r. Nr 14, poz. 149).

Utrzymywanie bezpieczeństwa publicznego to jedno z najstarszych zadań publicznych i jest nierozdzielnie związane z powstawaniem władzy publicznej⁵. W procesie stanowienia prawa, jego stosowania, a nawet w literaturze prawniczej przyjęło się używanie tych określeń jednocześnie, zestawiając je w jeden termin «bezpieczeństwo i porządek publiczny». Pojęcia te są na pewno zbliżone, w wielu wypadkach pokrywają się pod względem treści, są trudne do precyzyjnego oddzielenia i mimo wszystko niejednoznaczne⁶.

Bezpieczeństwo publiczne jest określane, jako stan równowagi przejawiający się akceptacją przez ogół społeczeństwa, istniejących predylekcji konstytucyjnych i obowiązujących w drodze demokratycznego nadania norm prawnych. Pojęcie to przyjmuje postać stałego balansu społeczno-instytucjonalnego, który wynika z niezakłóconej pracy podmiotów umiejscowionych w strukturach administracji państwowej, samorządowej oraz zlokalizowanych w inicjatywach, podejmowanych wielopłaszczyznowo na rzecz szeroko rozumianego dobra społecznego, stanowiącego gwarancje zachowania przez obywateli należnych im praw⁷.

Niniejsze opracowanie porusza problematykę bezpieczeństwa na obszarach i terenach kolejowych oraz omawia aktywność największej polskiej formacji policyjnej w tym obszarze. W tekście, w poszczególnych podrozdziałach, zawarto m.in. charakterystykę policji w naszym kraju i jej zadania administracyjno-porządkowe (w kontekście inicjatyw podejmowanych na obszarach kolejowych) oraz dokonano – na podstawie dostępnych danych statystycznych, analizy stanu bezpieczeństwa na terenach kolejowych w 2012 r. Materiał wzbogacono również o informacje dotyczące efektywności działań policyjnych podejmowanych wobec ujawnionych przypadków naruszenia obowiązującego porządku prawnego na obszarach i terenach kolejowych.

W dotychczas opublikowanych pracach, tworzących bogatą krajową bibliografię poświęconą polskim formacjom mundurowym, wielu znamienitych autorów skoncentrowało swoje wysiłki badawcze na

⁵ J. Widacki, *Ustrój i organizacja Policji w Polsce oraz jej funkcje i zadania w ochronie bezpieczeństwa i porządku*, Warszawa-Kraków 1998, s. 24.

⁶ D. Podleś, *Bezpieczeństwo publiczne*, [w:] *Bezpieczeństwo wewnętrzne RP w ujęciu systemowym i zadań administracji publicznej*, B. Wiśniewski, S. Zalewski (red.), Bielsko-Biała 2006, s. 28.

⁷ J. Dworzecki, *Policja ...*, op.cit., s. 31-32.

przedstawieniu Policji m.in. poprzez pryzmat jej uwarunkowań historycznych, organizacyjnych czy plenipotencji wykonawczych i egzekucyjnych. W przyjętych ramach objętościowych niniejszego tekstu (zwłaszcza we wstępie), nie jest możliwym enumeratywne przedstawienie wszystkich autorów prac zwartych, poświęconych problematyce bezpieczeństwa publicznego. Do grona najbardziej cenionych przedstawicieli tego nurtu badawczego wpisującego się w obszar nauk społecznych (dziedzina nauk społecznych: nauki o bezpieczeństwie, nauki o obronności, nauki o polityce publicznej, nauki o poznaniu i komunikacji społecznej, pedagogika, psychologia, socjologia; dziedzina nauk prawnych: nauki o administracji, prawo; dziedzina nauk ekonomicznych: nauki o zarządzaniu) czy nauk humanistycznych (dziedzina nauk humanistycznych: historia, filozofia, nauki o zarządzaniu) należy zaliczyć m.in. S. Zalewskiego⁸, B. Wiśniewskiego⁹, M. Stefańskiego¹⁰, B. Sprengela¹¹, S. Kozdrowskiego¹², A. Urbanka¹³, A. Misiuka¹⁴, M. Lisieckiego¹⁵, A. Peplńskiego¹⁶, L.F. Korzeniowskiego¹⁷, P. Majera¹⁸, R. Litwińskiego¹⁹, A. Urbana²⁰, R. Sochę²¹, J. Jałoszyńskiego²²,

⁸ S. Zalewski, *Bezpieczeństwo polityczne państwa : studium funkcjonalności instytucji*, Siedlce 2010.

⁹ *Podstawowe zagadnienia militaryzacji resortu spraw wewnętrznych i administracji*, B. Wiśniewski (red.), Warszawa-Legionowo 2008.

¹⁰ M. Stefański, *Prewencyjno-edukacyjne działania policji w systemie bezpieczeństwa publicznego*, Słupsk 2012.

¹¹ B. Sprengel, *Policja Państwowa a organy władzy publicznej w polityce ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego w Polsce w latach 1918-1939*, Toruń 2011.

¹² S. Kozdrowski, *Wyszkolenie policyjne w II Rzeczypospolitej*, Kraków 2006.

¹³ *Wybrane problemy bezpieczeństwa : teoria, strategia, system*, A. Urbanek (red.), Słupsk 2012.

¹⁴ A. Misiuk, *Historia policji w Polsce od X wieku do współczesności*, Warszawa 2008.

¹⁵ *Bezpieczeństwo wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej na tle innych państw Unii Europejskiej : stan obecny oraz perspektywy zmian*, M. Lisiecki (red.), Józefów 2009.

¹⁶ A. Peplński, *Policja Państwowa w systemie organów bezpieczeństwa Drugiej Rzeczypospolitej*, Szczytno 1991.

¹⁷ L. F. Korzeniowski, *Podstawy nauk o bezpieczeństwie*, Warszawa 2012.

¹⁸ P. Majer, *Milicja Obywatelska 1944-1957 : geneza, organizacja, działalność, miejsce w aparacie władzy*, Olsztyn 2004.

¹⁹ R. Litwiński, *Korpus policji w II Rzeczypospolitej : służba i życie prywatne*, Lublin 2010.

²⁰ A. Urban, *Bezpieczeństwo społeczności lokalnych*, Warszawa 2009.

²¹ *Zasadnicze problemy współdziałania policji i straży granicznej*, R. Socha (red.), Legionowo 2012.

B. Hołysta²³, K. Liedel²⁴, A. Letkiewicza²⁵, J. Maciejewskiego²⁶.

Opracowanie stanowi uzupełnienie dotychczasowego stanu wiedzy o podejmowanych przez polską policję działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa i porządku publicznego na terenach i obszarach kolejowych²⁷.

1. Organizacja i zadania policji w Polsce. Zarys

Policja powołana Ustawą z 6 kwietnia 1990 r., jest umundurowaną i uzbrojoną formacją służącą społeczeństwu i przeznaczoną do utrzymywania bezpieczeństwa i porządku publicznego. Do podstawowych zadań policji należy: ochrona życia, zdrowia i mienia ludzi przed bezprawnymi zamachami, inicjowanie i organizowanie działań mających na celu zapobieganie popełnianiu przestępstw i wykroczeń oraz zjawiskom kryminogennym, wykrywanie przestępstw i wykroczeń a także ściganie ich sprawców, czy też gromadzenie, przetwarzanie i przekazywanie informacji kryminalnych jak również kontrola przestrzegania przepisów porządkowych, administracyjnych związanych z działalnością publiczną. W zakresie zwalczania przestępczości polska policja współdziała z policjami innych państw i organizacjami międzynarodowymi. Aktualnie w polskiej policji służy 96 tysięcy funkcjonariuszy²⁸.

²² J. Jałoszyński, *Jednostka kontrterrorystyczna - element działań bojowych w systemie bezpieczeństwa antyterrorystycznego*, Szczytno 2011.

²³ B. Hołyst, *Policja na świecie*, Warszawa 2013.

²⁴ K. Liedel, M. Ciszewski, *Gliniarz*, Kraków 2013.

²⁵ A. Letkiewicz, *Kierunki i metody doskonalenia organizacji pracy policji*, Rzeszów 2007.

²⁶ J. Maciejewski, *Grupy...*, op. cit.

²⁷ Teren kolejowy stanowią dworce, stacje i przystanki kolejowe oraz wagony pasażerskie i wagony towarowe. Natomiast pod pojęciem obszar kolejowy, należy rozumieć linie kolejowe i pozostałe obiekty związane z infrastrukturą i działalnością kolejową, które wchodzi w skład terenów kolejowych i stanowią obszarowo ich największą część. Zob. J. Dworzecki, *Bezpieczeństwo w ruchu lądowym na Śląsku*, Bielsko-Biała 2010, s. 218.

²⁸ W tym: stan zatrudnienia – 96 215; stan etatowy – 102 309, wakaty – 6 191; liczba etatów finansowanych przez samorządy lokalne – 97. Zatrudnienie policjantów wg służb: stan etatowy/stan zatrudnienia – bez szkół policji: kierownictwo – 1 873/1 826; służba kryminalna – 33 668/31 516; służba prewencyjna – 62 887/59 145, służba wspomagająca – 2 966/2 817. Korpus Służby Cywilnej: liczba zatrudnionych osób – 11 784; stan etatowy – 12 139; pozostali pracownicy cywilni: liczba zatrudnionych osób – 13 010. Źródło: Komenda Główna Policji.

Z punktu widzenia rodzaju, charakteru, celu oraz sposobów realizacji powierzonych ustawowo zadań, policja spełnia funkcje: operacyjną, interwencyjną oraz wykrywczą. Funkcja operacyjna polega na pozyskiwaniu za pomocą utajnionych technik, informacji ze środowisk przestępczych, umożliwiających podejmowanie działań wyprzedzających lub szybkie wykrywanie sprawców przestępstw, (w tym także działalności terrorystycznej) często na gorącym uczynku²⁹. Podejmowanie bezpośrednich działań np. w postaci interwencji funkcjonariuszy policji i stosowaniu przez nich przewidzianych prawem środków przymusu bezpośredniego, stanowi podstawowy przejaw realizacji funkcji interwencyjnej. Natomiast funkcję wykrywczą należy bezpośrednio wiązać z wykonywaniem przez policję zadań, jako organu ścigania, a więc wykrywaniem sprawców przestępstw. Wypełnienie tej funkcji jest podstawą do osądzenia sprawców przez sądy i wymaga stosowania wielu technik pracy operacyjno-rozpoznawczej czy dochodzeniowo-śledczych, za których pomocą jest możliwe uzyskiwanie informacji, ich gromadzenie i przetwarzanie, utrwalanie śladów i dokumentowanie dowodów. Ponadto spełnia ona funkcje kontrolno-orzekającą, egzekucyjną i wychowawczą. Formacja ta ma największe kompetencje i uprawnienia formalnoprawne upoważniające do skutecznej walki z wszelkimi rodzajami przestępczości i patologii społecznych

System organizacji policji, dzieli tę formację na tzw. piony (kryminalny, prewencji i logistyki), do których zalicza się służbę: dochodzeniowo-śledczą, operacyjno-rozpoznawczą, techniki kryminalistycznej, techniki operacyjnej, policję ruchu drogowego i prewencji, oddziały prewencji i pododdziały antyterrorystyczne, policję specjalistyczną w tym kolejową, wodną i lotniczą³⁰.

Piony dochodzeniowo-śledczy, operacyjno-rozpoznawczy, techniki kryminalistycznej i techniki operacyjnej określa się służbą kryminalną, która korzystając z procesowych i pozaprocessowych (operacyjnych) metod i form pracy, prowadzi działalność w zakresie: zwalczania przestępczości kryminalnej, gospodarczej oraz zorganizowanej i terroryzmu, wykonując czynności zmierzające do wykrycia sprawców tych przestępstw.

²⁹ J. Szafranski, *Współdziałanie jednostek obrony terytorialnej i policji w walce z terroryzmem*, Szczytno 2004, s. 40.

³⁰ P. Maciejczak, *Lotnictwo Policji w Praktyce*, „Kwartalnik Policyjny” 2008, nr 2, s. 26.

Służba prewencyjna, której specyfikę z uwagi na problematykę niniejszego opracowania omówiono w nieco szerszym zakresie, zajmuje się zapobieganiem przestępstwom i wykroczeniom oraz innym zjawiskom kryminogennym, organizuje i koordynuje działania policji na rzecz ochrony osób i mienia oraz porządku i bezpieczeństwa publicznego, jak również koordynuje przedsięwzięcia jednostek policji, dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Do podstawowych działań funkcjonariuszy pionu prewencji, należy zaliczyć realizację nw. zadań:

- zapewnienie bezpieczeństwa i porządku w miejscach publicznych oraz w środkach komunikacji publicznej;
- sprawne i skuteczne rozpoznanie, zapobieganie i zwalczanie przestępczości pospolitej oraz zjawisk kryminogennych przy współdziałaniu w tym zakresie z organami państwowymi, samorządami i organizacjami społecznymi;
- ustalanie taktyki i zasad organizacji pełnienia służby patrolowej, mundurowej, wywiadowczej oraz przez dzielnicowych w obchodach, a także zakresu pomocy przy realizacji spraw prowadzonych przez inne komórki organizacyjne;
- organizowanie, koordynowanie i nadzór służb dyżurnych, a tym samym zapewnienie mieszkańcom możliwości sygnalizowania lub zgłaszania policji o zdarzeniach i sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu ludzi i mienia albo porządkowi publicznemu, a także stworzenie warunków umożliwiających natychmiastową reakcję policji na takie sygnały lub zgłoszenia;
- opiniowanie wniosków organizatorów imprez masowych, prowadzenie działań własnych związanych z realizacją zadań w zakresie zapewnienia porządku i bezpieczeństwa publicznego podczas imprez masowych, uroczystości oraz protestów społecznych;
- analizowanie oraz dokonywanie oceny skuteczności działań wszystkich służb prewencyjnych, w tym dzielnicowych w odniesieniu do czynności administracyjno-porządkowych (w tym służby obchodowo-patrolowej), a także prognozowanie zagrożeń i planowanie dalszych przedsięwzięć;
- prowadzenie działań w ramach zarządzania kryzysowego (przygotowanie, reagowanie, odbudowa);

- organizowanie i przeprowadzanie działań profilaktycznych (akcje, kampanie, programy profilaktyczne) dla dzieci, młodzieży i dorosłych.

Funkcjonariusze ruchu drogowego realizują zadania w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku na drogach, m.in. przez:

- organizowanie i prowadzenie działań w zakresie utrzymania bezpieczeństwa, płynności i porządku w ruchu drogowym;
- kontrolę ruchu drogowego, ujawnianie przestępstw i wykroczeń drogowych;
- analizowanie zdarzeń drogowych i określenia obszarów zagrożeń i miejsc niebezpiecznych;
- pilotaż m.in. pojazdów ponadgabarytowych.

Służba prewencyjna ze względu na zakres prowadzonych działań skupia w swoich szeregach pododdziały i oddziały prewencji policji, Nietatowe Pododdziały Policji i Samodzielne Pododdziały Antyterrorystyczne Policji. Organizowanie w Polsce różnego rodzaju uroczystości i imprezy z udziałem szerokich mas społeczeństwa, pościgi za ukrywającymi się groźnymi przestępcami, klęski żywiołowe, epidemie powodujące zagrożenie dla życia i zdrowia obywateli wymagają wielu przedsięwzięć i czynności zapewniających utrzymanie bezpieczeństwa i porządku publicznego, a także działań angażujących pododdziały zwarte policji. Specyfika tych działań wymusza inną od pozostałych jednostek policji strukturę organizacyjną, inne wyposażenie, odmienne cele i zasady szkolenia, inny sposób przygotowania do działań oraz odmienną taktykę ich prowadzenia³¹.

Natomiast logistyka ma zadanie wspomagać bieżącą działalność policji w zakresie organizacyjnym i technicznym. Pion logistyczny prowadzi gospodarkę budżetową i pozabudżetową jednostek organizacyjnych Policji oraz pełniących w nich służbę policjantów, a także zatrudnionych pracowników korpusu cywilnego tej formacji oraz prowadzi obsługę finansową i socjalną emerytów i rencistów Policji.

Na czele tej formacji stoi Komendant Główny Policji, który jest centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego, podległym ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych. W terenie natomiast realizację tych zadań powierzono

³¹ R. Socha, A. Letkiewicz, P. Guła, *Policyjne oddziały i pododdziały zwarte w Polsce: historia i teraźniejszość*, Szczytno 2010, s. 15-26.

komendantom: wojewódzkim i powiatowym oraz komendantom komisariatów policji.

W trakcie realizacji zadań służbowych funkcjonariusze mają, zgodnie z ustawą o policji³² oraz ustawą o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej³³, prawo użycia środków przymusu bezpośredniego i broni palnej³⁴.

³² Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2007 r. Nr 43, poz. 277 z późn. zm.).

³³ Ustawa z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2013 r. Nr 0, poz. 628).

³⁴ Środkami przymusu bezpośredniego są: 1) siła fizyczna w postaci technik: a) transportowych, b) obrony, c) ataku, d) obezwładnienia; 2) kajdanki: a) zakładane na ręce, b) zakładane na nogi, c) zespolone; 3) kaftan bezpieczeństwa; 4) pas obezwładniający; 5) siatka obezwładniająca; 6) kask zabezpieczający; 7) pałka służbowa; 8) wodne środki obezwładniające; 9) pies służbowy; 10) koń służbowy; 11) pociski niepenetracyjne; 12) chemiczne środki obezwładniające w postaci: a) ręcznych miotaczy substancji obezwładniających, b) plecakowych miotaczy substancji obezwładniających, c) granatów łzawiących, d) innych urządzeń przeznaczonych do miotania środków obezwładniających; 13) przedmioty przeznaczone do obezwładniania osób za pomocą energii elektrycznej; 14) kolczatka drogowa i inne środki służące do zatrzymywania oraz unieruchamiania pojazdów mechanicznych; 15) pojazdy służbowe; 16) środki przeznaczone do pokonywania zamknięć budowlanych i innych przeszkód, w tym materiały wybuchowe; 17) środki pirotechniczne o właściwościach ogólnszkodzących lub olśniewających. Natomiast broni palnej policjanci mogą użyć, gdy zaistnieje co najmniej jeden z następujących przypadków: 1) konieczność odparcia bezpośredniego, bezprawnego zamachu na: a) życie, zdrowie lub wolność policjanta lub innej osoby albo konieczność przeciwdziałania czynnościom zmierzającym bezpośrednio do takiego zamachu, b) ważne obiekty, urządzenia lub obszary albo konieczność przeciwdziałania czynnościom zmierzającym bezpośrednio do takiego zamachu, c) mienie, który stwarza jednocześnie bezpośrednie zagrożenie życia, zdrowia lub wolności policjanta lub innej osoby, albo konieczność przeciwdziałania czynnościom zmierzającym bezpośrednio do takiego zamachu, d) bezpieczeństwo konwoju lub doprowadzenia; 2) konieczność przeciwstawienia się osobie: a) niepodporządkowującej się wezwaniu do natychmiastowego porzucenia broni, materiału wybuchowego lub innego niebezpiecznego przedmiotu, którego użycie może zagrozić życiu, zdrowiu lub wolności policjanta lub innej osoby, b) która usiłuje bezprawnie odebrać broń palną policjantowi lub innej osobie uprawnionej do jej posiadania; 3) bezpośredni pościg za osobą, wobec której: a) użycie broni palnej było dopuszczalne w przypadkach określonych w pkt 1 lit. a–c i pkt 2; b) istnieje uzasadnione podejrzenie, że popełniła przestępstwo, o którym mowa w art. 115 § 20 (przestępstwo o charakterze terrorystycznym), art. 148 (zabójstwo), art. 156 § 1 (ciężkie uszkodzenie ciała), art. 163–165 (sprowadzenie katastrofy, sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy, sprowadzenie niebezpieczeństwa powszechnego), art. 197 (zgwałcenie, doprowadzenie do innej czynności seksualnej), art. 252 (branie lub

1.1. Zadania powierzone policji do realizacji na obszarach i terenach kolejowych

Zgodnie z wytycznymi komendanta głównego Policji, z dnia 20 czerwca 2001 r. zawartymi w *Planie współdziałania Komend Wojewódzkich Policji w prewencyjno-operacyjnym zabezpieczeniu pociągów w komunikacji krajowej i międzynarodowej, w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa podróżnych, realizowane są działania prewencyjne i operacyjne na głównych szlakach kolejowych PKP przebiegających przez teren kraju. Działania obejmują także teren dworców kolejowych. Jednocześnie, zgodnie z *Porozumieniem o współdziałaniu w zakresie strategii zmierzającej do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych*, jakie zostało zawarte w dniu 6 lipca 2004 r. w Warszawie pomiędzy komendantem głównym Policji, komendantem głównym Straży Granicznej, komendantem głównym Żandarmerii Wojskowej a Spółką Polskie Koleje Państwowe S.A., jednostki Policji realizują zadania wynikające ze *Strategii działań**

przetrzymywanie zakładnika) i art. 280–282 (rozbój, kradzież rozbójnicza, wymuszenie rozbójnicze) ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny;

4) konieczność: a) ujęcia osoby: wobec której użycie broni palnej było dopuszczalne w przypadkach określonych w pkt 1 lit. a–c i pkt 2, wobec której istnieje uzasadnione podejrzenie, że popełniła przestępstwo, o którym mowa w art. 115 § 20 (przestępstwo o charakterze terrorystycznym), art. 148 (zabójstwo), art. 156 § 1 (ciężkie uszkodzenie ciała), art. 163–165 (sprowadzenie katastrofy, sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy, sprowadzenie niebezpieczeństwa powszechnego), art. 197 (zgwałcenie, doprowadzenie do innej czynności seksualnej), art. 252 (branie lub przetrzymywanie zakładnika) i art. 280–282 (rozbój, kradzież rozbójnicza, wymuszenie rozbójnicze) ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny – dokonującej zamachu, o którym mowa w pkt 1 lit. e, jeżeli schroniła się w miejscu trudno dostępnym, a z okoliczności zdarzenia wynika, że może użyć broni palnej lub innego niebezpiecznego przedmiotu; b) ujęcia lub udaremnienia ucieczki osoby zatrzymanej, tymczasowo aresztowanej lub odbywającej karę pozbawienia wolności, jeżeli: ucieczka tej osoby stwarza zagrożenie życia lub zdrowia policjanta lub innej osoby, istnieje uzasadnione podejrzenie, że osoba ta może użyć materiałów wybuchowych, broni palnej lub innego niebezpiecznego przedmiotu, pozbawienie wolności nastąpiło w związku z uzasadnionym podejrzeniem lub stwierdzeniem popełnienia przestępstwa, o którym mowa w art. 115 § 20 (przestępstwo o charakterze terrorystycznym), art. 148 (zabójstwo), art. 156 § 1 (ciężkie uszkodzenie ciała), art. 163–165 (sprowadzenie katastrofy, sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy, sprowadzenie niebezpieczeństwa powszechnego), art. 197 (zgwałcenie, doprowadzenie do innej czynności seksualnej), art. 252 (branie lub przetrzymywanie zakładnika) i art. 280–282 (rozbój, kradzież rozbójnicza, wymuszenie rozbójnicze) ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny. Ibidem.

zmiierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych.

Na terenie województw, w myśl postanowień *Porozumienia*, działalność prowadzą *Wojewódzkie/Stołeczny Zespoły ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych* kierowane przez przedstawicieli komendantów wojewódzkich/Stołecznego Policji. Prace prowadzi również *Centralny Zespół ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych*, kierowany przez przedstawiciela komendanta głównego Policji, w skład którego wchodzi także reprezentanci stron *Porozumienia* szczebla centralnego.

W ramach realizowanych zadań poszczególne komendy wojewódzkie/stołeczna Policji realizują następujące przedsięwzięcia wynikające z *Lokalnych Strategii* działań zmiierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa:

- organizują patrole operacyjno-prewencyjne w wytypowanych, najbardziej zagrożonych przestępczością pociągach pasażerskich oraz na dworcach kolejowych i w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
- organizują wspólne patrole ze Strażą Ochrony Kolei, Strażą Graniczną i Żandarmerią Wojskową;
- zabezpieczają przejazdy pociągami uczestników imprez masowych (w tym kibiców sportowych);
- kierują patrole operacyjno-prewencyjne w miejsca zagrożone przestępczością w celu eliminowania przypadków kradzieży infrastruktury kolejowej;
- analizują stany zagrożenia przestępczością pozwalające na modyfikowanie przedsięwzięć w ramach opracowywanych planów działań;
- organizują przedsięwzięcia o charakterze profilaktyczno-zapobiegawczym, ukierunkowane na charakter zagrożeń występujących na obszarach kolejowych.

Jednocześnie na terenie kraju działają trzy Komisariaty Kolejowe Policji (Warszawa, Wrocław, Poznań), w których łącznie służbę pełni 230 funkcjonariuszy Policji. Działania podejmowane przez Policję przy współpracy Straży Ochrony Kolei, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej oraz spółek wchodzących w skład Grupy Spółek PKP sprzyjają poprawie bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, co potwierdzają statystyki.

2. Bezpieczeństwo na obszarach i terenach kolejowych w Polsce

W Polsce długość sieci kolejowej ogółem wyniosła w 2011 r. 20 228 km, z czego 11 496 km to linie o znaczeniu państwowym. W ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych, linie zelektryfikowane stanowiły 58,7% (11 880 km). Na sieci kolejowej znajdowało się 1496 stacji kolejowych, w tym 337 węzłowych. Ilostan inwentarzowy lokomotyw elektrycznych i spalinowych wyniósł 4180, a wagonów 92 484 (88 928 towarowych; 3556 do przewozu podróźnych). Ponadto infrastrukturę kolejową, która w świetle ustawy o zarządzaniu kryzysowym³⁵, stanowi zasoby mające podstawowe znaczenie dla funkcjonowania polskiego organizmu państwowego, uzupełnia 15 915 przejazdów kolejowo-drogowych oraz 25 738 obiektów inżynierskich, a także 6326 budynków i 12 671 budowli.

W 2011 r. transportem kolejowym przewieziono ogółem 249 mln ton ładunków, tj. o 6% więcej niż rok wcześniej (235 mln – 2010 r.), a 25% więcej niż w 2000 r. Z usług przewoźników kolejowych w Polsce, skorzystało w 2011 r. 263 609 pasażerów (w 2010 – 261 314)³⁶.

2.1 Statystyki o bezpieczeństwie na kolei

W 2012 r. na obszarach i terenach kolejowych naszego kraju stwierdzono 10 309 przestępstw, tj. o 1011 przestępstw mniej niż rok wcześniej. Na łączną liczbę tych czynów karalnych składają się następujące rodzaje zdarzeń:

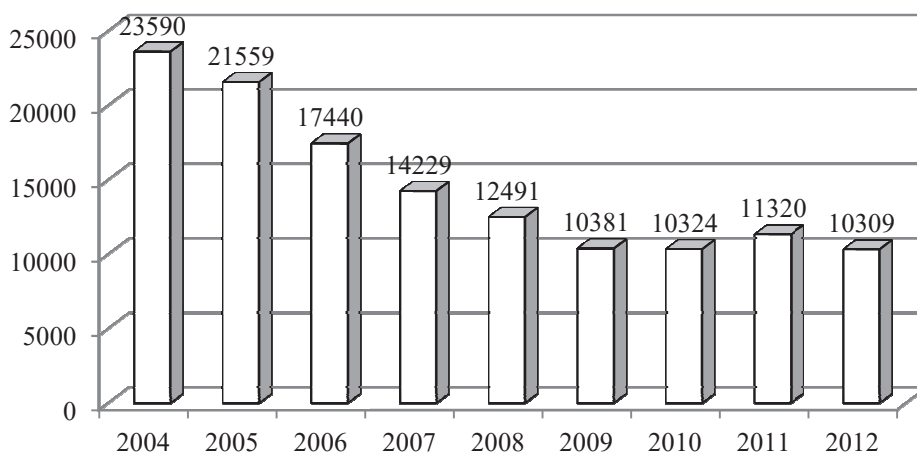
³⁵ Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 590).

³⁶ Struktura przewozów ładunków transportem kolejowym wg grup ładunków w 2011 r. (w tys. ton) – węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz: 100 780; Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa: 77 730; produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe: 1208; produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa: 4734; wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane: 3; drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), papier: 1258; koks i produkty rafinacji ropy naftowej: 26 099; chemikalia, produkty chemiczne, włókna: 10 246; wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych: 4210; metale, wyroby metalowe gotowe: 8462; maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny: 122; sprzęt transportowy: 1162; surowce wtórne, odpady komunalne: 5034. Źródło: „Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej”, Warszawa 2012, wyd. Główny Urząd Statystyczny, s. 518-537.

- Przepęstwa przeciwko mieniu, w tym m.in.:
 - kradzieże metali nieżelaznych i innego mienia Spółek Grupy PKP;
 - kradzieże przewożonego przez kolej mienia, w tym paliw stałych;
 - kradzieże mienia należącego do infrastruktury kolejowej (np. elementy bocznic kolejowych, magazynów, trakcji elektrycznych);
 - kradzieże kieszonkowe na szkodę podróżnych;
 - rozboje, kradzieże i wymuszenia rozbójnicze.
- Przepęstwa przeciwko życiu i zdrowiu, w tym m.in.:
 - spowodowanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu;
 - spowodowanie naruszenia czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, bójka lub pobicie człowieka.
- Inne przepęstwa, dotyczące m.in. fałszowania dokumentów uprawniających do ulgowych przejazdów, itp.

Poniższy wykres prezentuje liczbę przepęstw stwierdzonych³⁷ na obszarach i terenach kolejowych w Polsce (lata 2004-2012).

Wyk. 1. Zestawienie liczby przepęstw dokonanych na terenach kolejowych w Polsce (2004-2012)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji

³⁷ Przepęstwo stwierdzone jest to zdarzenie, co do którego w zakończonym postępowaniu przygotowawczym potwierdzono, że jest przepęstwem. W przypadku gdy w zakończonym postępowaniu stwierdzono, że zdarzenie nie miało znamion przepęstwa, nie podlega ono rejestracji statystycznej. Źródło: J. Dworzecki, R. Kochończyk, *Współczesne zagrożenia*, Gliwice 2010, s. 129-130.

W 2012 r. spadek liczby przestępstw stwierdzonych odnotowano na terenach kolejowych w dziesięciu województwach. Największy spadek odnotowano w województwach: śląskim (o 633, tj. o 17,1%), dolnośląskim (o 192, tj. 21,2%), małopolskim (o 95, tj. o 10,3%) i wielkopolskim (o 79, tj. o 11,3%). Natomiast wzrost odnotowały województwa: lubuskie (o 104 przestępstwa), zachodniopomorskie (o 53) i lubelskie (o 44). Najmniejszą liczbę przestępstw na terenach kolejowych stwierdzono w województwach: podlaskim (86), świętokrzyskim (162), warmińsko-mazurskim (228) i podkarpackim (231).

Istotnym mankamentem, na który zwracają uwagę eksperci zajmujący się zwalczaniem przestępczości na kolei, w dążeniu do uzyskania maksymalnie wiarygodnej oceny realnego stanu bezpieczeństwa na analizowanym polu, jest brak zintegrowania systemów odnotowujących dane statystyczne gromadzone przez Policję³⁸ oraz SOK o czynach przestępczych, ujawnionych przez obie formacje na terenach i obszarach kolejowych. Ponadto występują rozbieżności natury interpretacyjnej, przy określaniu i przyporządkowywaniu ujawnionych czynów zabronionych do konkretnych przepisów ustaw (w tym Kodeksu karnego, Kodeksu postępowania karnego)³⁹, a także wskutek implikacji na dalszych etapach postępowania przygotowawczego⁴⁰.

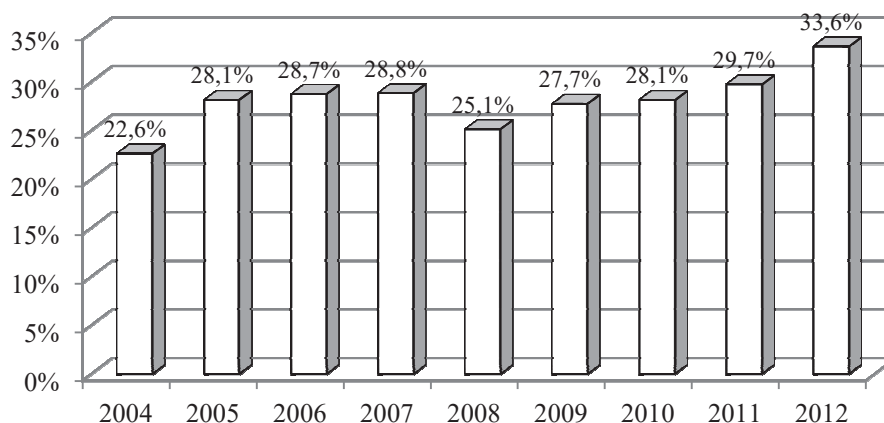
³⁸ Policijna rejestracja statystyczna przestępczości oparta jest o katalog symboli przestępstw, utworzony na podstawie kodeksu karnego i innych ustaw zawierających przepisy karne. Uwzględnia podmiotowe i przedmiotowe cechy poszczególnych rodzajów przestępstw, w tym aspektów kryminologicznych. Informacje o przestępstwach rejestrowane są po przeprowadzeniu postępowania przygotowawczego (dochodzenie, śledztwo) przez Policję i przekazaniu akt do prokuratury lub sądu rodzinnego. Dane wynikowe policyjnej statystyki przestępczości nie mogą być porównywane z danymi statystyki prokuratorskiej lub sądowej, ponieważ różne są zasady rejestracji. Źródło: materiały własne.

³⁹ Np. ujawniony brak plomby zabezpieczającej wagon towarowy, z którego wnętrza – w świetle posiadanej dokumentacji przewozowej, nic nie zginęło. Egzegeza o usiłowaniu ukończonym lub braku cech czynu karalnego?. Źródło: Wywiad z R. Jokiela, KMP w Bielsku-Białej [uzyskano 10.09.2013 r.].

⁴⁰ Postępowanie przygotowawcze jest jednym z początkowych etapów procesu karnego, które poprzedza postępowanie sądowe. Zgodnie z art. 297 Kodeksu postępowania karnego celem postępowania przygotowawczego jest ustalenie, czy został popełniony czyn zabroniony i czy stanowi on przestępstwo, jak również wykrycie i w razie potrzeby ujęcie sprawcy, zebranie danych stosownie do art. 213 i 214, wyjaśnienie okoliczności sprawy, w tym ustalenie osób pokrzywdzonych i rozmiarów szkody oraz zebranie, zabezpieczenie i w niezbędnym zakresie utrwalenie dowodów dla sądu. W toku postępowania przygotowawczego dąży się do wyjaśnienia okoliczności, które

W świetle policyjnych statystyk wykrywalność przestępstw⁴¹ na kolei w 2012 r. wyniosła ogółem 33,6%, co stanowiło poprawę tego wskaźnika o 3,9% w stosunku do roku poprzedniego. Wykres nr 2 przedstawia tendencje wykrywalności przestępstw stwierdzonych na obszarach i terenach kolejowych w latach 2004-2012.

Wyk. 2. Zestawienie wskaźnika wykrywalności przestępstw stwierdzonych na terenach kolejowych w Polsce (2004-2012)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji

W kategorii wskaźników wykrycia⁴² przestępstw na terenach kolejowych, najlepsze wyniki osiągnęły województwa: lubuskie – 71,4% (wzrost o 25,2%), mazowieckie – 56,4% (wzrost o 19,1%), łódzkie – 51,5% (wzrost o 21,9%) oraz podkarpackie – 45,7% (wzrost o 21,6%). Natomiast po przeciwnej stronie „bieguna” wykrywalności znalazły się województwa: świętokrzyskie – 18,5% (spadek o 7,7%), małopolskie –

sprzyjały popełnieniu czyny zabronionej. Zasadniczo organami prowadzącymi postępowanie przygotowawcze jest prokurator oraz policja. Źródło: Ustawa z 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 1997 r. Nr 89, poz. 555 z późn. zm.).

⁴¹ Przestępstwo wykryte należy interpretować, jako stwierdzony czyn przestępczy, wobec którego (w procesie dowodzenia sprawstwa) ustalono przynajmniej jedną osobę podejrzaną i udowodniono jej popełnienie przestępstwa, w zakończonym postępowaniu przygotowawczym. Źródło: opracowanie własne.

⁴² Wskaźnik wykrywalności sprawców przestępstw jest to stosunek procentowy liczby przestępstw wykrytych (łącznie z wykrytymi po podjęciu z umorzenia) do ogólnej liczby przestępstw stwierdzonych, powiększoną o liczbę przestępstw wykrytych po podjęciu postępowań umorzonych w latach ubiegłych. Źródło: opracowanie własne.

20,8% (wzrost wykrywalności o 5% w stosunku do 2011 r.), pomorskie – 22,8% (spadek o 4,4%) oraz śląskie – 26, 5% (wzrost wykrywalności o 1,8% w stosunku do 2011 r.).

Liczba osób podejrzanych⁴³ o dokonanie przestępstwa na obszarach i terenach kolejowych w 2012 r. wyniosła 2971 osób, tj. o 44 osoby więcej niż rok wcześniej. Wśród ogólnej liczby podejrzanych, ujawniono 280 nieletnich sprawców⁴⁴ czynów karalnych (spadek o 59).

Łączna suma strat poniesionych w wyniku przestępstw na kolei w ubiegłym roku, wyniosła około 53 mln. złotych, a mienie odzyskane przez policję i SOK w toku prowadzonych czynności służbowych stanowiło wartość 1,3 mln.

Do najistotniejszych zdarzeń mających bezpośredni wpływ na poczucie bezpieczeństwa podróżnych korzystających z publicznego transportu kolejowego należy zaliczyć:

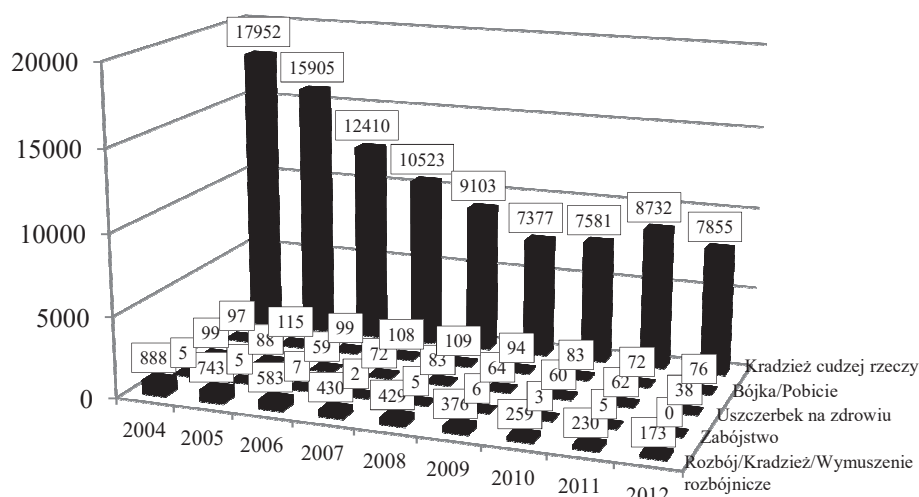
- kradzież cudzej rzeczy – 7855 przestępstw (spadek o 877);
- kradzież dokumentu – 435 przestępstw (spadek o 19);
- rozbój, kradzież rozbójnicza, wymuszenie rozbójnicze – 173 przestępstwa (spadek o 57);
- bójka lub pobicie – 76 przestępstw (wzrost o 4);
- zdarzenia związane z uszczerbkiem na zdrowiu – 38 przestępstw (spadek o 24);
- rozbój przy użyciu broni lub innego niebezpiecznego narzędzia – 12 przestępstw (spadek o 10).

Podkreślić należy fakt, że w 2012 r. na obszarach i terenach kolejowych nie odnotowano przestępstw kwalifikowanych jako zabójstwo. Rok wcześniej (2011) stwierdzono 5 takich przypadków. Liczbę przestępstw stwierdzonych w wybranych kwalifikacjach prawnych prezentuje poniższy wykres.

⁴³ Podejrzany jest to osoba, której przedstawiono zarzut popełnienia przestępstwa lub bez wydania postanowienia postawiono zarzut w związku z przystąpieniem do przesłuchania w charakterze podejrzanego. Źródło: opracowanie własne.

⁴⁴ Ustawa o postępowaniu w sprawach nieletnich wskazuje, że nieletni to osoba: do 18. roku życia, która wykazuje przejawy demoralizacji, która dopuściła się tzw. czynu karalnego po ukończeniu 13. roku życia, ale przed ukończeniem 17. r. życia, w wieku 21 lat, wobec której orzeczono środki wychowawcze lub poprawcze. Źródło: Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o postępowaniu w sprawach nieletnich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 178).

Wyk. 3. Zestawienie wybranych kategorii przestępstw na terenach kolejowych w Polsce (2004-2012)



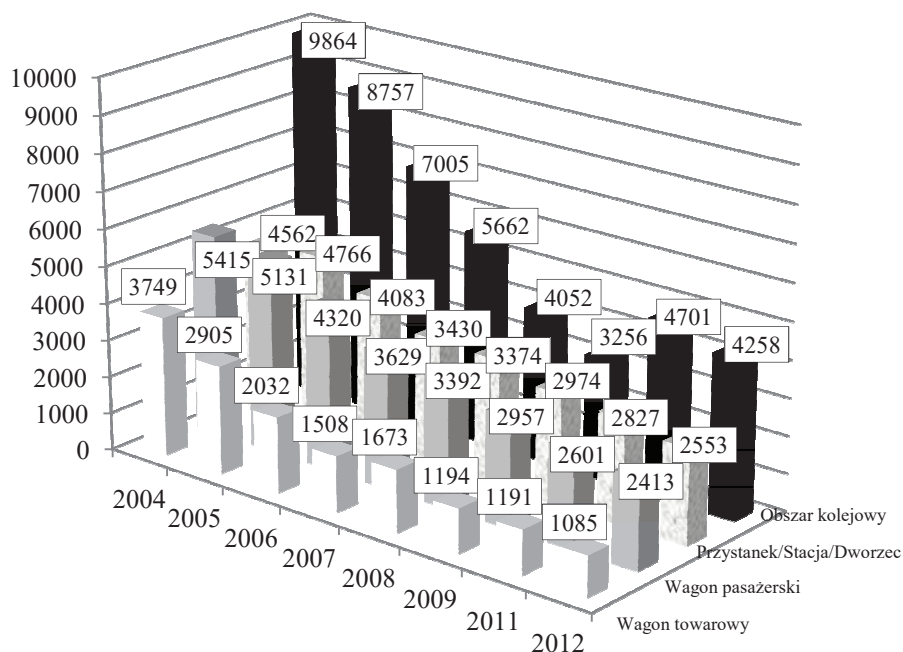
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji

Lokalizując miejsca czy elementy infrastruktury na obszarach i terenach kolejowych, najczęściej zagrożone przestępczością w 2012 r. były przede wszystkim (na obszarze kolejowym): stacje manewrowe i rozrządowe, nieczynne odcinki linii kolejowych, urządzenia sterowania ruchem kolejowym⁴⁵, urządzenia teleinformatyki i elektroenergetyki

⁴⁵ W skład urządzeń sterowania ruchem kolejowym wchodzi poszczególne elementy (podzespoły) realizujące różne funkcje. Wyróżnić tu można: urządzenia nastawcze służące do nastawiania zwrotnic i sygnałów na sygnalizatorach; urządzenia sygnalizacyjne przeznaczone do przekazywania sygnałów związanych z prowadzeniem ruchu pociągów lub wykonywaniem manewrów przez pracowników realizujących te czynności; urządzenia zamykające, zależnościowe i kontrolne, których zadaniem jest zamykanie urządzeń wchodzących w skład drogi przebiegu w odpowiednim położeniu oraz realizowane zależności pomiędzy poszczególnymi elementami przebiegu i poszczególnymi przebiegami w celu bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego. Ponadto urządzenia te spełniają rolę kontroli stanu poszczególnych elementów będących składowymi urządzeń nastawczych i sygnalizacyjnych; urządzenia zasilające doprowadzające energię elektryczną do poszczególnych elementów urządzeń sterowania ruchem kolejowym; urządzenia połączeniowe łączące poszczególne podzespoły urządzeń sterowania ruchem kolejowym w jedną całość za pomocą połączeń mechanicznych, pędni elastycznej lub kabli. P. Zalewski, P. Siedlecki, A. Drewnowski, *Technologia transportu kolejowego*, Warszawa 2004, s. 62.

kolejowej, elementy nawierzchni kolejowej (4258 przestępstw) oraz (na terenie kolejowym): dworce, stacje i przystanki kolejowe (2553 przestępstwa), wagony pasażerskie (2413 przestępstwa), a także wagony towarowe (1085 przestępstw). Wykres nr 4 przedstawia wartości liczbowe odnoszące się przestępstw kolejowych przy uwzględnieniu lokalizacji ich zaistnienia (lata 2004-2009 i 2011-2012).

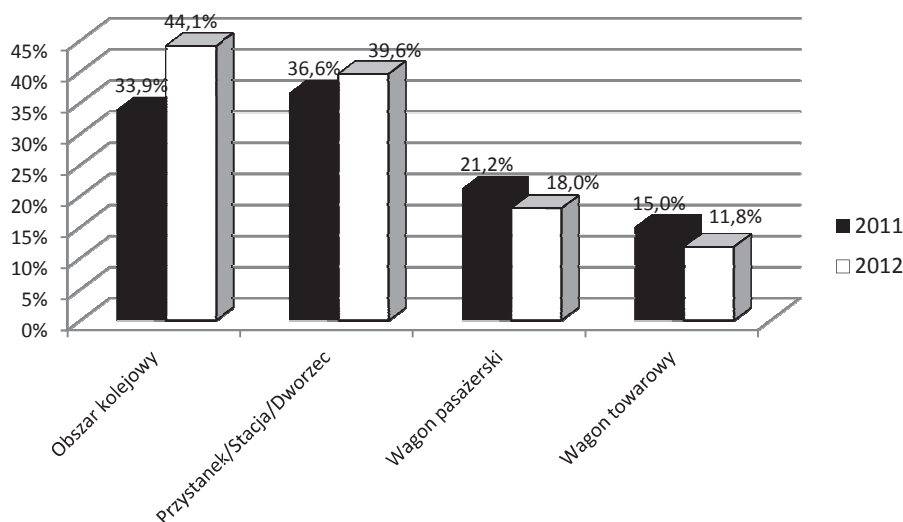
Wyk. 4. Zestawienie liczby przestępstw kolejowych przy uwzględnieniu miejsc ich występowania (w latach 2004-2009 i 2011-2012)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji

Z przedstawionych powyżej danych statystycznych wynika, że we wszystkich analizowanych kategoriach w 2012 r. odnotowano spadek liczby przestępstw stwierdzonych. Najkorzystniejszą tendencję spadkową zanotowano w kategorii obszar kolejowy (o 443, tj. o 9,4%) oraz kolejno w kategoriach: dworzec kolejowy (o 274, tj. o 9,7%), wagon pasażerski (o 188, tj. o 7,2%) i wagon towarowy (o 106, tj. o 8,9%). Natomiast dane dotyczące wskaźnika wykrywalności już tylko w dwóch kategoriach wykazały pozytywny trend, co ukazuje poniższy wykres.

Wyk. 5. Wykrywalność przestępstw kolejowych w odniesieniu do miejsca ich dokonania (lata 2011-2012)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji

Analizując dane statystyczne dotyczące stanu bezpieczeństwa na obszarach i terenach kolejowych należy zaznaczyć, że z dniem 11 listopada 2011 r. ustawodawca dokonał nowelizacji przepisów karnych i na mocy aktu prawnego o zmianie ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych oraz innych ustaw⁴⁶, zmieniono Ustawę Kodeks karny⁴⁷, wprowadzając do jej treści art. 254a⁴⁸, regulujący kwestię ochrony m.in. infrastruktury kolejowej, w tym elementów linii kolejowej i sieci trakcyjnej. W 2012 r. w całym kraju odnotowano łącznie 4719 przestępstw stwierdzonych kwalifikowanych z art. 254a, a wskaźnik wykrycia wyniósł 10,5%. Należy przy tym zaznaczyć, że w liczbie tej zawarto również zdarzenia kwalifikowane w poprzednich latach jako np.

⁴⁶ Ustawa z dnia 31 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych oraz innych ustaw (Dz. U. z 2011 r. Nr 217, poz. 1280).

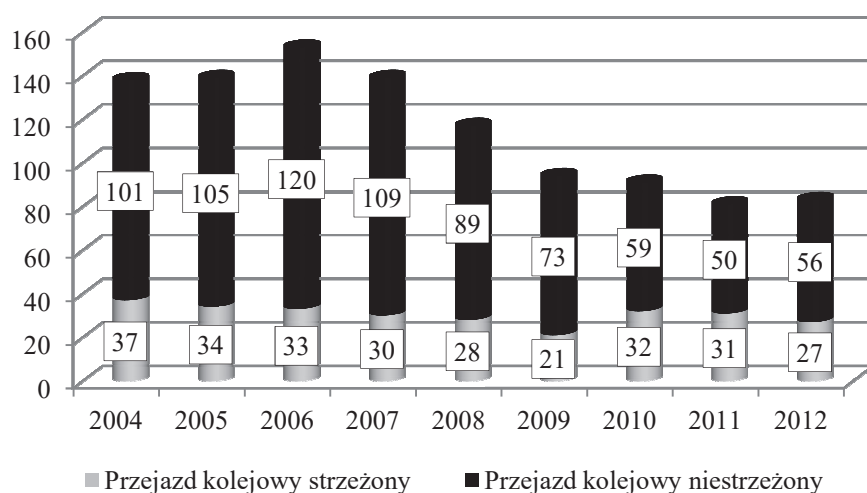
⁴⁷ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.).

⁴⁸ Przepis art. 254a k.k. otrzymał następujące brzmienie: „Kto zabiera, niszczy, uszkadza lub czyni niezdatnym do użytku element wchodzący w skład sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, ciepłowniczej, elektroenergetycznej, gazowej, telekomunikacyjnej albo linii kolejowej, tramwajowej lub trolejbusowej, powodując przez to zakłócenie działania całości lub części sieci albo linii, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8”. Źródło: Ibidem.

inne przestępstwa dokonane na obszarach i terenach kolejowych.

Oceniając stan bezpieczeństwa na terenach kolejowych w latach 2004-2012 należy stwierdzić, iż duże zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi występuje na przejazdach kolejowych. Z posiadanych przez Komendę Główną Policji danych wynika, że na przejazdach kolejowych w Polsce w ww. okresie miały miejsce 1052 wypadki drogowe, z czego większość tj. 790 miało miejsce na przejazdach niestrzeżonych. Śmierć w tych zdarzeniach poniosło 367 osób, a rannych zostało 1168 osób. Wykres nr 6 przybliża dane statystyczne dotyczące odnotowanych wypadków drogowych na przejazdach kolejowych w Polsce (w latach 2004-2012).

Wyk. nr 6. Liczba wypadków drogowych na przejazdach kolejowych w Polsce (2004-2012)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji

Odnosząc się do powyższych danych należy dodać, że w korelacji do ogólnej liczby wypadków na polskich drogach, zdarzenia na przejazdach kolejowych pozostają pomniejszym zjawiskiem. W 2012 r. na całkowitą liczbę wypadków (36 762) stanowiły one 0,2% a liczba osób zabitych ukształtowała się na poziomie 1,1% wszystkich ofiar śmiertelnych, zaś liczba rannych stanowiła 0,15% ogółu osób poszkodowanych w wypadkach drogowych.

Krótko rekapitulując tę część opracowania o analitycznym

charakterze, można pokusić się o stwierdzenie, że aktualne tendencje odnoszące się do występowania na terenach i obszarach kolejowych w Polsce pejoratywnych zjawisk o przestępczej proweniencji, należy postrzegać pozytywnie o czym świadczy spadek liczby przestępstw dokonanych i wzrost wskaźnika ogólnej ich wykrywalności.

2.2. Straż ochrony kolei. Partner policji

W 1997 r. na podstawie ustawy o transporcie kolejowym, dotychczasową formację odpowiedzialną za bezpieczeństwo i porządek publiczny na obszarach i terenach kolejowych, noszącą uprzednio nazwę – Służba Ochrony Kolei, przekształcono w Straż Ochrony Kolei. Ponadto zmieniono umundurowanie funkcjonariuszy, wzorując je na wojskowym, wyodrębniono organizacyjnie Komendę Straży Ochrony Kolei i w jej ramach Oddziały Okręgowe i Rejonowe⁴⁹. W październiku 2001 r. Straż Ochrony Kolei na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP włączono w struktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zachowując jednak samodzielność organizacyjną służby. Aktem prawnym, na podstawie którego Straż Ochrony Kolei opiera swoją działalność, jest ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.⁵⁰

Do podstawowych zadań Straży Ochrony Kolei należą:

- kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

Wykonując powierzone ustawowo zadania, funkcjonariusz Straży Ochrony Kolei ma prawo do:

- legitymowania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia, jak również świadków przestępstwa lub wykroczenia, w celu ustalenia ich tożsamości;

⁴⁹ Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 1998 r. Nr 96, poz. 591).

⁵⁰ Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789).

- ujęcia, w celu niezwłocznego doprowadzenia do najbliższej jednostki Policji osób, w stosunku do których zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia czynności wykraczających poza uprawnienia SOK;
- zatrzymywania i kontroli pojazdu drogowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu, w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu;
- nakładania grzywien, w drodze mandatu karnego, na zasadach określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia,
- przeprowadzania czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem i wnoszenia środków odwoławczych w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;
- stosowania środków przymusu bezpośredniego: siły fizycznej w postaci chwytów obezwładniających oraz podobnych technik obrony, miotacza gazowego, pałki służbowej, kajdanek i psa służbowego.

Straż Ochrony Kolei zatrudnia 2974 funkcjonariuszy w 18 komendach regionalnych i 82 posterunkach. Obsługuje ponad 19 tys. km linii kolejowych, blisko 5 tys. pociągów osobowych i pośpiesznych w ciągu doby. Ponadto w jej strukturach znajduje się Ośrodek Szkolenia Zawodowego Straży Ochrony Kolei oraz Hodowli i Tresury Psów Służbowych w Zbąszyniu. Natomiast odrębną jednostką SOK posiada też spółka PKP Szybka Kolej Miejska – kolej aglomeracji trójmiejskiej⁵¹.

2.3. Inicjatywy formacji policyjnych podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa na obszarach i terenach kolejowych. Zarys

Zagadnienie bezpieczeństwa na terenach i obszarach kolejowych ma swój specyficzny charakter, a jego zasadniczym rysem jest powszechne występowanie tak zwanego przestępstwa w ruchu, którego wykrycie wymaga stosowania coraz skuteczniejszych metod działania od wszystkich grup dyspozycyjnych, realizujących swoje ustawowe zadania w tym zakresie. Czynności o charakterze administracyjno-porządkowym, które stanowią trzon działań formacji policyjnych funkcjonujących

⁵¹ R. Stankiewicz, *Modernizacja taboru SKM Trójmiasto*, „Koleje małe i duże”, Katowice 2007, nr 2-3, s. 6.

w omawianej przestrzeni życia społecznego i gospodarczego, są uzupełniane o dostępne w katalogu czynności policyjnych formy pracy operacyjnej. Tylko takie synergiczne⁵² działanie może przynieść oczekiwane rezultaty, w postaci znaczącego zmniejszenia poziomu przestępczości na obszarach i terenach kolejowych.

Zapobieganie najprostszym kradzieżom mienia kolejowego, które ma wartość złomową, czy zwalczanie „usypów”⁵³, wymaga nie tylko właściwej koordynacji działań o charakterze patrolowo-interwencyjnym, ale również dogłębnego poznania sposobów i technik stosowanych przez sprawców. Uszkodzona sieć trakcyjna⁵⁴ czy niezabezpieczony w porę „usyp”⁵⁵, mogą stanowić bezpośrednią przyczynę katastrofy kolejowej.

⁵² Synergia polega na tym, że współdziałające elementy dają wypadkowy wynik pod jakimś względem większy niż prosta suma skutków wywołanych przez każdy czynnik z osobna. Pojęcie synergii wprowadził Melancton (właśc. Philipp Schwarzerg, ur. 1497; zm. 1560) niemiecki humanista, teolog i działacz protestantyzmu. Zastosował je w rozważaniach teologicznych nad analizą czynników warunkujących „zbawienie duszy”. Źródło: L. J. Krzyżanowski, *O podstawach kierowania organizacjami*, Warszawa 1999, s. 194.

⁵³ „Usyp” to proceder przestępczy polegający na kradzieży węgla z wagonów po wcześniejszym ich otwarciu i wysypaniu zawartości na tory. Źródło: Wywiad z R. Buczek, KG SOK [uzyskano 03.06.2013 r.].

⁵⁴ Do najczęściej stosowanych technik dokonywania kradzieży sieci trakcyjnej należy zaliczyć: wybicie napięcia, zarzutka z linki stalowej, zbiecie izolatorów; wybicie napięcia za pomocą drabiny z uchwytami umożliwiającymi zawieszenie na sieci; wykorzystanie tyczki, do której przymocowane są narzędzia do cięcia; zrywanie wieszaków przy użyciu sznurka (linki); wybicie napięcia, zarzutka z linki stalowej, zbiecie izolatorów. Źródło: J. Dworzecki, *Działalność Policji i Straży Ochrony Kolei w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na obszarach kolejowych w Polsce*, [w:] *Jakość wobec wyzwań i zagrożeń XXI wieku*, R. Reclik, A. Zduniak (red.), Poznań 2010, s. 234-256.

⁵⁵ Do najczęściej wykorzystywanych technik dokonywania „usypów” (po uprzednim spowolnieniu lub zatrzymaniu pociągu) można zaliczyć: otwieranie wagonów w trakcie jazdy pociągu; wykładanie przeszkód na tory; ingerencja w urządzenia sterowania ruchem kolejowym; zamiana soczewek na semaforach oraz ich dewastacja; wykładanie na tory kukieł, manekinów; zatrzymania bezpośrednio przez wyjście sprawców na tor przed lokomotywą; zahamowanie pociągu przez otwarcie kurka końcowego; rozpinanie węży hamulcowych w składzie pociągu; smarowanie szyn olejem na wzniesieniach toru; obrzucanie lokomotyw kamieniami; tzw. „zarzutki” na sieć trakcyjną; zasłanianie głowic semaforów; otwieranie wagonów podczas nieplanowanych podmian druzyn trakcyjnych lub kontrolnego hamowania pociągu; angażowanie do otwierania drzwi węglarek osób młodocianych lub z ograniczoną poczytalnością. Źródło: Wywiad z M. Herbuś, KWP w Katowicach [uzyskano 10.08.2013 r.].

W ramach ogólnej poprawy stanu bezpieczeństwa publicznego na dworcach, stacjach a także pozostałych obiektach i obszarach kolejowych, Policja, SOK oraz inne państwowe podmioty przeciwdziałające zagrożeniom na kolei (m.in. Żandarmeria Wojskowa, Straż Graniczna, Inspekcja Transportu Drogowego, organy kontroli skarbowej) prowadzą między innymi:

- bieżącą wymianę informacji dotyczących zagrożeń i przestępczości;
- w ramach realizacji przedsięwzięć wynikających z harmonogramu prac Wojewódzkich Zespołów ds. Poprawy Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, określone są priorytety działalności Policji, Straży Ochrony Kolei i zakładów spółek kolejowych⁵⁶ w zapobieganiu i ograniczaniu skutków działalności przestępczej dotykającej obszarów i terenów kolejowych;
- akcje przeciwwkradzieżowe z wytypowanymi do działań na obszarach kolejowych, funkcjonariuszami komend miejskich i powiatowych policji;
- bieżącą współpracę dyspozytur Straży Ochrony Kolei z Komendami Wojewódzkimi Policji (ze Sztabem Policji) w zakresie podejmowania przedsięwzięć i monitorowania przejazdu grup zagrożenia (kibice, rezerwiści, fani);
- działania porządkowe z funkcjonariuszami Straży Granicznej w międzynarodowych pociągach pasażerskich i na stacjach kolejowych stanowiących przejścia graniczne, w czasie których wzajemnie wykorzystane są dostępne środki transportu i psy służbowe;
- prelekcje w szkołach podstawowych, gimnazjach na temat przepisów porządkowych, uprawnień funkcjonariuszy Policji, SOK i zagrożeń jakie niosą ze sobą kradzieże elementów infrastruktury kolejowej.

W 2012 r. w ramach operacji policyjnej pod krypt. „HAT TRICK

⁵⁶ Grupa PKP to spółka PKP S.A. oraz kilkadziesiąt spółek. Rdzeń Grupy PKP stanowią spółki operatorskie obsługujące rynki: przewozów pasażerskich (PKP Intercity Sp. z o.o., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. – 49% udziałów PKP); przewozów towarowych (PKP Cargo S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.) i spółki związane z infrastrukturą kolejową (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Energetyka Sp. z o.o., Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o., PKP S.A. Oddział dworców kolejowych). Źródło: Materiały własne.

2012” realizowanej od 15 maja do 2 lipca, której głównym celem było zapewnienie bezpieczeństwa podczas „Turnieju Finałowego Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012”, w miastach gospodarzach oraz w Krakowie, w ramach poszczególnych podoperacji przeprowadzono działania zmierzające do zapewnienia sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się kibiców i podróżnych. W ramach realizacji zadań osłonowych dla osób korzystających z transportu kolejowego, przeprowadzono 37 konwojów pociągów międzynarodowych oraz 238 pociągów międzywojewódzkich i lokalnych. W tym czasie, w trakcie realizowanych działań na terenach kolejowych, przeprowadzono 853 interwencje, które w szczególności obejmowały naruszenia przepisów porządkowych. Podczas trwania rozgrywek piłkarskich w ramach EURO 2012, dla zapewnienia właściwego bezpieczeństwa na obszarach i terenach kolejowych, działania policji zostały wsparte przez 11 524 (naliczane na zasadzie wielokrotności pełnienia służby) funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei.

W celu ograniczenia liczby wypadków drogowych na przejazdach kolejowych, Policja od 2005 r. bierze czynny udział w kolejnych edycjach ogólnopolskiej kampanii zainicjowanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pod nazwą „Bezpieczny przejazd – Zatrzymaj się i żyj”, ukierunkowanej na podnoszenie świadomości zagrożeń wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności na przejazdach, kształtowaniu bezpiecznych zachowań, utrwalaniu postaw społecznie pożądanых w celu podniesienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. W ramach tej inicjatywy m.in. przeprowadzane są przez funkcjonariuszy prelekcje w szkołach, prowadzona jest kampania poprzez środki masowego przekazu itp. W 2012 r. jak i w latach poprzednich, Komendant Główny Policji objął patronatem ww. akcję. Oznaczało to czynne włączenie się policjantów w całym kraju do realizacji wzmoczonego nadzoru nad ruchem drogowym w okolicach przejazdów kolejowych.

W okresie zwiększonego ruchu pasażerskiego, Policja podejmuje wzmoczone działania prewencyjne, na terenie najbardziej zagrożonych szlaków i węzłów komunikacyjnych. Wydaje się, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, mająca na celu skoordynowanie działań prewencyjnych z całą pewnością przyczynia się do efektywniejszego wykorzystania sił i środków tej formacji oraz innych współpracujących z nią podmiotów zewnętrznych. Należy zaznaczyć, że do realizacji tej inicjatywy angażują się wszystkie podmioty

pozapolicyjne odpowiedzialne za stan bezpieczeństwa i porządku publicznego na terenach i obszarach kolejowych. W celu zapewnienia bezpieczeństwa podróżnym na trasach najbardziej zagrożonych przestępczością, realizowane są działania administracyjno-porządkowe w formie tzw. „patroli rajdujących”. W skład tych patroli wchodzi funkcjonariusze służby prewencyjnej jak i kryminalnej, a także funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei, Żandarmerii Wojskowej i Straży Granicznej. Nasilenie przedmiotowych działań występuje szczególnie w okresie:

- wzmożonego ruchu w czasie letnich (zimowych) wyjazdów turystycznych;
- przejazdów na imprezy masowe, w tym mecze, koncerty grup młodzieżowych;
- przejazdów pasażerskich w czasie weekendów;
- zabezpieczenia przejazdów pociągów międzynarodowych.

Ponadto, należy podkreślić, że rezultatem wspólnych przedsięwzięć Policji i Spółek Grupy PKP jest wypracowany mechanizm związany z organizowaniem przewozu kibiców sportowych (głównie piłki nożnej) publicznym transportem kolejowym. Wydaje się, że wypracowany model związany z przepływem informacji oraz realizacja przedmiotowego zagadnienia, głównie organizacji patroli zabezpieczających przejazd kibiców sportowych, przyczynia się do ograniczenia i eliminacji zagrożeń związanych ze zbiorowym zakłócaniem porządku publicznego na terenach kolejowych. W celu zwiększenia aktualnego stopnia bezpieczeństwa na obszarach kolejowych w Polsce, wydaje się koniecznym podejmowanie działań i przedsięwzięć zmierzających nie tylko do dalszego spadku liczby przestępstw stwierdzonych na terenach i obszarach kolejowych, ale również do bardziej skutecznego ścigania sprawców tych przestępstw. Członkowie wojewódzkich/stołecznego zespołów ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, muszą zwracać szczególną uwagę na konieczność poprawy stanu bezpieczeństwa podróżnych, w szczególności poprzez inicjowanie działań ograniczających popełnianie przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu oraz mieniu podróżnych, przebywających na terenie dworców i w pociągach pasażerskich. Koniecznym jest dalsze organizowanie i prowadzenie przez policję działań operacyjno-prewencyjnych przy współpracy ze Strażą Ochrony Kolei, Strażą Graniczną i Żandarmerią Wojskową, w wytypowanych pociągach pasażerskich na najbardziej zagrożonych

trasach. Podmioty odpowiedzialne za infrastrukturę i obiekty kolejowe, powinny dążyć do zwiększenia zastosowania nowoczesnych technologii zabezpieczania ładunków oraz monitorowania⁵⁷ obszarów kolejowych, zwłaszcza tych które są zagrożone w największym stopniu przestępczością.

Zakończenie

Podsumowując stan bezpieczeństwa na obszarach i terenach kolejowych w Polsce, należy jednoznacznie stwierdzić, że obecnie funkcjonujący system ochrony terenów kolejowych w naszym kraju jest bardziej efektywny od tego, jaki miał miejsce przed podpisaniem „Porozumienia o współdziałaniu w zakresie strategii zmierzającej do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych”.

Zauważalnym jest również fakt, że działania i przedsięwzięcia podejmowane przez PKP S.A i poszczególne podmioty Grupy PKP (jak np. większa dbałość o własne i powierzone mienie, zatrudnianie na terenie wybranych obiektów kolejowych specjalistycznych firm ochrony, instalowanie systemu monitoringu w obiektach i pojazdach kolejowych, specjalistyczne szkolenia pracowników, działalność profilaktyczna itp.) zaczynają sprzyjać poprawie bezpieczeństwa i porządku publicznego na terenach kolejowych RP.

Akty prawne

- [1]. Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o postępowaniu w sprawach nieletnich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 178).
- [2]. Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2007 r. Nr 43, poz. 277 z późn. zm.).
- [3]. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.).

⁵⁷ Nasycanie obszarów kolejowych systemami zabezpieczenia technicznego (systemy alarmowe, antywłamaniowe) oraz wprowadzenie monitoringu CCTV (ang. *Closed Circuit Television*). Skrót ten oznacza system telewizji funkcjonującej w układzie zamkniętym. Do zasadniczych elementów tworzących prezentowany system należą kamery, monitory, rejestratory wizji, układy sterowania, a także urządzenia pomocnicze. Polska Norma dotycząca systemów CCTV wyróżnia kilka rodzajów obserwacji. Należą do niej identyfikacja, rozpoznanie, detekcja, kontrola tłumy. W zależności od rodzaju obserwacji stosunek obiektu do wysokości ekranu, wyrażony jest inną liczbą. Źródło: J. Dworzecki, *Taktyka i Techniki Interwencji*, Gliwice 2010, s. 133.

- [4]. Ustawa z 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 1997 r. Nr 89, poz. 555 z późn. zm.).
- [5]. Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 1998 r. Nr 96, poz. 591).
- [6]. Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789).
- [7]. Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 590).
- [8]. Ustawa z dnia 31 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych oraz innych ustaw (Dz. U. z 2011 r. Nr 217, poz. 1280)
- [9]. Ustawa z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2013 r. Nr 0, poz. 628).
- [10]. Uchwała Centralnej Komisji do Spraw Stopni i Tytułów z dnia 28 stycznia 2011 r. zmieniająca uchwałę w sprawie określenia dziedzin nauki i dziedzin sztuki oraz dyscyplin naukowych i artystycznych (M.P. z 2011 r. Nr 14, poz. 149).

Literatura

- [1]. *Bezpieczeństwo wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej na tle innych państw Unii Europejskiej : stan obecny oraz perspektywy zmian*, M. Lisiecki (red.), Józefów 2009.
- [2]. Dworzecki J., *Działalność Straży Ochrony Kolei w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na terenach kolejowych w województwie śląskim*, [w:] *Bezpieczeństwo publiczne w przestrzeni miejskiej*, W. Fehler (red.), Warszawa 2010.
- [3]. Dworzecki J., *Bezpieczeństwo w ruchu lądowym na Śląsku*, Bielsko-Biała 2010.
- [4]. Dworzecki J., Kochańczyk R., *Współczesne zagrożenia*, Gliwice 2010.
- [5]. Dworzecki J., *Taktyka i Techniki Interwencji*, Gliwice 2010.
- [6]. Dworzecki J., *Działalność Policji i Straży Ochrony Kolei w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na obszarach kolejowych w Polsce*, [w:] *Jakość wobec wyzwań i zagrożeń XXI wieku*, R. Reclik, A. Zduniak (red.), Poznań 2010.

- [7]. Dworzecki, J., *Policja w Polsce. Wybrane zagadnienia*, Kraków 2011.
- [8]. Hołyst B., *Policja na świecie*, Warszawa 2013.
- [9]. Jałoszyński J., *Jednostka kontrterrorystyczna - element działań bojowych w systemie bezpieczeństwa antyterrorystycznego*, Szczytno 2011.
- [10]. Korzeniowski L. F., *Podstawy nauk o bezpieczeństwie*, Warszawa 2012.
- [11]. Kozdrowski S., *Wyszkolenie policyjne w II Rzeczypospolitej*, Kraków 2006.
- [12]. Krzyżanowski L. J., *O podstawach kierowania organizacjami*, Warszawa 1999.
- [13]. Letkiewicz A., *Kierunki i metody doskonalenia organizacji pracy policji*, Rzeszów 2007.
- [14]. Liedel K., Ciszewski M., *Gliniarz*, Kraków 2013.
- [15]. Litwiński R., *Korpus policji w II Rzeczypospolite : służba i życie prywatne*, Lublin 2010.
- [16]. Maciejczak P., *Lotnictwo Policji w Praktyce*, „Kwartalnik Policyjny” 2008, nr 2.
- [17]. Maciejewski J., *Grupy dyspozycyjne. Analiza socjologiczna*, Wrocław 2012.
- [18]. Majer P., *Milicja Obywatelska 1944-1957 : geneza, organizacja, działalność, miejsce w aparacie władzy*, Olsztyn 2004.
- [19]. Misiuk A., *Historia policji w Polsce od X wieku do współczesności*, Warszawa 2008.
- [20]. Peplowski A., *Policja Państwowa w systemie organów bezpieczeństwa Drugiej Rzeczypospolitej*, Szczytno 1991.
- [21]. Podleś D., *Bezpieczeństwo publiczne*, [w:] *Bezpieczeństwo wewnętrzne RP w ujęciu systemowym i zadań administracji publicznej*, B. Wiśniewski, S. Zalewski (red.), Bielsko-Biała 2006.
- [22]. *Podstawowe zagadnienia militaryzacji resortu spraw wewnętrznych i administracji*, B. Wiśniewski (red.), Warszawa-Legionowo 2008.
- [23]. Socha R., Letkiewicz A., Guła P., *Policyjne oddziały i pododdziały zwarte w Polsce : historia i teraźniejszość*, Szczytno 2010.

- [24]. Sprenkel B., *Policja Państwowa a organy władzy publicznej w polityce ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego w Polsce w latach 1918-1939*, Toruń 2011.
- [25]. Stankiewicz R., *Modernizacja taboru SKM Trójmiasto, „Koleje małe i duże”*, Katowice 2007, nr 2-3.
- [26]. Stefański M., *Prewencyjno-edukacyjne działania policji w systemie bezpieczeństwa publicznego*, Słupsk 2012.
- [27]. Szafranski J., *Współdziałanie jednostek obrony terytorialnej i policji w walce z terroryzmem*, Szczytno 2004.
- [28]. Urban A., *Bezpieczeństwo społeczności lokalnych*, Warszawa 2009.
- [29]. Widacki J., *Ustrój i organizacja Policji w Polsce oraz jej funkcje i zadania w ochronie bezpieczeństwa i porządku*, Warszawa-Kraków 1998.
- [30]. *Wybrane problemy bezpieczeństwa: teoria, strategia, system*, A. Urbanek (red.), Słupsk 2012.
- [31]. Zalewski P., Siedlecki P., Drewnowski A., *Technologia transportu kolejowego*, Warszawa 2004.
- [32]. Zalewski S., *Bezpieczeństwo polityczne państwa: studium funkcjonalności instytucji*, Siedlce 2010.
- [33]. *Zasadnicze problemy współdziałania policji i straży granicznej*, R. Socha (red.), Legionowo 2012.

Inne źródła

- [1.] Komenda Główna Policji
- [2.] „Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej”, Warszawa 2012, wyd. Główny Urząd Statystyczny.
- [3.] Wywiad z R. Buczek, KG SOK [uzyskano 03.06.2013 r.].
- [4.] Wywiad z M. Herbuś, KWP w Katowicach [uzyskano 10.08.2013 r.].
- [5.] Wywiad z R. Jokiel, KMP w Bielsku-Białej [uzyskano 10.09.2013 r.].

**POLICE OPERATIONS IN THE FIELD OF PROVIDING
SECURITY OVER RAILWAY AREAS IN POLAND**

Summary

The aim of this paper is to present the role of the police in providing security in the territories and railway areas in Poland. The statutory tasks and forms of their implementation by the formation have been discussed, in the context of monitoring the safety and the prevention of and response to crimes occurring on railway. The text has used available literature which examines the biggest problems of functioning of the police formations in the country, as well as publicly available statistics on the state of security in the Polish railway stations, bus stops and railway stations and passenger trains and freight services. The level of security of the rest of the railway infrastructure has also been analyzed. The text is enriched with information from expert interviews which allowed to deepen the knowledge already available on the forms and methods of criminal activities that take place in areas and railway premises. Based on the empirical results obtained, characterized (in outline) in this publication, you may be tempted to say that the security situation in the sector of social life is gradually increasing, which undoubtedly has been influenced by the actions and initiatives taken by the state formations in uniform, established to protect public order and safety in Poland. The publication is a supplement to the state of knowledge about the activities, engagement and work outcomes of the police, which is very important, both from social and economic point of view, and for the functioning of our country as a whole.

Key words: *security, police, railway area, railway guard*