

RAILWAY SECURITY GUARDS IN THE PUBLIC SAFETY AND ORDER SYSTEM STRAŻ OCHRONY KOLEI W SYSTEMIE BEZPIECZEŃSTWA I PORZĄDKU PUBLICZNEGO

Paweł Adam Borek^{A-F}

Faculty of Economic Sciences, Department of National Security, John Paul II University in Białą Podlaską,
Poland

Wydział Nauk Ekonomicznych, Zakład Bezpieczeństwa Narodowego, Akademia Białka im. Jana Pawła II,
Polska

Borek, P. A. (2026). Railway Security Guards in the public safety and order system / Straż Ochrony Kolei w systemie bezpieczeństwa i porządku publicznego. *Social Dissertations / Rozprawy Społeczne*, 20(1), 291-304. <https://doi.org/10.29316/rs/238810>

Authors' contribution /

Wkład autorów:

- A. Study design /
Zaplanowanie badań
- B. Data collection /
Zebranie danych
- C. Data analysis /
Dane – analiza
i statystyki
- D. Data interpretation /
Interpretacja danych
- E. Preparation of manu-
script /
Przygotowanie artykułu
- F. Literature analysis /
Wyszukiwanie i analiza
literatury
- G. Funds collection /
Zebranie funduszy

Tables / Tabele: 0

Figures / Ryciny: 1

References / Literatura: 32

Submitted / Otrzymano:

2026-04-14

Accepted / Zaakceptowano:

2026-09-18

Abstract: The Railway Security Guard (SOK) is responsible for protecting railway areas throughout Poland. Its primary mission is to protect human life and health, as well as property, within railway areas, and to maintain public order and safety on railway lines, at stations and terminals, and on trains and other railway vehicles. The main objective of this article is to highlight the importance of this organization within the national security system.

Materials and methods: The analysis drew on legislative acts, a limited body of literature on the subject, and online sources. The organizational structure, history, objectives, tasks, and powers of the SOK are presented. Its cooperation with other entities within the national security system is also discussed.

Results: The SOK plays a very important role in ensuring non-military security and protecting railway areas. Its primary role is to protect human life and health, as well as property on railway premises, and to safeguard railway lines, stations, and strategic shipments. The SOK cooperates with the Police, the Border Guard, the Military Police, the National Revenue Administration, and the Road Transport Inspection. It thus occupies a very important place in the national security system.

Conclusions: The primary role of the Railway Security Guard (SOK) is to protect the lives and health of passengers and property on railway premises. The Railway Security Guard is responsible for the security of rail transport in Poland. Its main task is to protect railway lines, stations, and strategic shipments. To carry out its statutory duties, the Railway Security Guard works closely with the Police, the Border Guard, the Military Police, the National Revenue Administration, and the Road Transport Inspection. As an armed and uniformed force, it therefore plays a very important role in the country's security and public order system. Its role in this system will grow in the future, particularly in light of the Russian Federation's diversionary and hybrid activities targeting the Polish state.

Keywords: Railway Security Guard, railways, national security system, public order, rail transportation

Streszczenie: Straż Ochrony Kolei (SOK) odpowiada za ochronę obszarów kolejowych w całej Polsce. Jej głównym zadaniem jest ochrona zdrowia i życia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, a także ochrona porządku i bezpieczeństwa publicznego na szlakach,

Adres korespondencyjny: Paweł Adam Borek, Wydział Nauk Ekonomicznych, Zakład Bezpieczeństwa Narodowego, Akademia Białka im. Jana Pawła II, ul. Sidorska 95/97, 21-500 Białą Podlaską, Polska; email: pabor@o2.pl ORCID: 0009-0001-9545-7956

Copyright: © 2026 Paweł Adam Borek



This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0).

stacjach i dworcach kolejowych oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych. Głównym celem niniejszego artykułu jest ukazanie znaczenia tej formacji w systemie bezpieczeństwa państwa.

Materiał i metody: Analizie poddano akty normatywne, nieliczną literaturę przedmiotu oraz źródła internetowe. Przedstawiono strukturę organizacyjną, historię, cele, zadania i uprawnienia SOK. Ukazano również jej współpracę z innymi podmiotami systemu bezpieczeństwa państwa.

Wyniki: SOK pełni bardzo ważną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa niemilitarnego oraz ochrony obszarów kolejowych. Główną rolą jest ochrona zdrowia i życia ludzi, mienia na obszarze kolejowym, ochrona linii kolejowych, dworców oraz przewozów strategicznych. Zajmuje więc bardzo ważne miejsce w systemie bezpieczeństwa państwa.

Wnioski: Główną rolą SOK jest ochrona życia i zdrowia pasażerów oraz mienia na terenach kolejowych. Straż Ochrony Kolei odpowiada za bezpieczeństwo transportu kolejowego w Polsce. Jej głównym zadaniem jest ochrona linii kolejowych, dworców oraz przewozów strategicznych. W celu realizacji swoich zadań ustawowych Straż Ochrony Kolei ściśle współpracuje z Policją, Strażą Graniczną, Żandarmerią Wojskową, organami Krajowej Administracji Skarbowej i Inspekcją Transportu Drogowego. Jako formacja uzbrojona i umundurowana zajmuje zatem bardzo istotne miejsce w systemie bezpieczeństwa i ochronie porządku publicznego państwa. Jej rola w tym systemie będzie w przyszłości rosła, biorąc pod uwagę zwłaszcza dywersyjno-hybrydowe działania Federacji Rosyjskiej, wymierzone w państwo polskie.

Słowa kluczowe: Straż Ochrony Kolei, kolejnictwo, system bezpieczeństwa państwa, porządek publiczny, transport kolejowy

System bezpieczeństwa państwa

Bezpieczeństwo i rozwój to dwa najważniejsze filary każdego państwa. Zgodnie z Konstytucją Polska chroni niepodległość oraz nienaruszalność swojego terytorium, zapewniając wolność osobistą, prawa człowieka i bezpieczeństwo obywateli (Konstytucja RP, 1997, Art. 5). Celem zagwarantowania bezpieczeństwa państwa zorganizowany został system bezpieczeństwa państwa (narodowego) definiowany, jako: „zsynchronizowany wewnętrznie konglomerat instytucji właścicieli firm, organizacji społecznych i obywateli, związanych ze sobą poprzez realizowane zadanie obrony i ochrony państwa. Nie mniej ważne jest zapewnienie niezakłóconych warunków życia i rozwoju całego społeczeństwa, ochrona życia, zdrowia i dóbr obywateli, a także środowiska naturalnego, zarówno podczas pokoju, wystąpienia stanów nadzwyczajnych oraz wojny. Podstawą funkcjonowania tego systemu jest zarówno zapobieganie zagrożeniom narodowego bezpieczeństwa, jak też zagwarantowanie rozwoju państwa i jego mieszkańców” (Moch, 2024a).

Kierowanie bezpieczeństwem jest jedną z najważniejszych funkcji państwa, które ma obowiązek zapewnić jego byt oraz rozwój w zmieniających się uwarunkowaniach kategorii bezpieczeństwa. W kierowaniu bezpieczeństwem narodowym biorą udział trzy główne składowe: kierowanie obroną państwa (Prezydent RP z Radą Ministrów), kierowanie obronnością (Rada Ministrów), zarządzanie kryzysowe (Rada Ministrów i jednostki samorządu terytorialnego) (Stec, 2018). System bezpieczeństwa państwa dzieli się m.in. na obronny i ochronny. W skład tego ostatniego wchodzi przede wszystkim: służby specjalne, straże, służby ratownictwa i ochrony ludności, wymiar sprawiedliwości.

Samo bezpieczeństwo państwa jest definiowane jako: „stan, gdzie nie ma zagrożeń elementarnych wartości narodu i państwa, pewność państwa na arenie międzynarodowej, zdolność narodu do ochrony przed zagrożeniami, mechanizm społeczny w kierunku samodoskonalenia środków i procesów gwarantujących bezpieczeństwo” (Moch, 2024b).

Znaczenie kolei w infrastrukturze krytycznej

Infrastruktura krytyczna (IK) jest zbiorem rzeczywistych oraz cybernetycznych systemów (obiekty, instalacje, urządzenia), niezbędnych dla stabilności i efektywnego działania państwa. Składowe infrastruktury krytycznej są jednak narażone na wszelkiego rodzaju zagrożenia, takie jak: ataki terrorystyczne, dywersję i sabotaż, hakerstwo, awarie techniczne, czy klęski żywiołowe (RCB, b.d.). Polska kolej, jako strategiczny środek transportu, jest integralną częścią infrastruktury krytycznej, i odgrywa bardzo istotną rolę w zapewnieniu ciągłości dostaw surowców, żywności, paliw i innych zasobów strategicznych. Odpowiada także za utrzymanie efektywnej i stałej łączności na terenie państwa.

Wobec współczesnych zagrożeń, takich jak: konflikty zbrojne i wojny, katastrofy naturalne, czy coraz częstsze kryzysy ekonomiczne, wydajność kolei w zapewnieniu stabilności aprowizacji, mobilizacji oraz transportu rezerw jest zagadnieniem strategicznym. Tak więc w kwestii infrastruktury krytycznej transport kolejowy, poza ułatwieniem codziennego funkcjonowania społeczeństwa i gospodarki, odgrywa też ważną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa państwa (Zgorzel-ski, 2026).

Historia służb ochrony kolei

18 listopada 1918 roku Ministerstwo Kolei Żelaznych II RP powołało Straż Kolejową, na której czele stanął Emil Rauer. 3 lutego 1919 r. minister komunikacji Julian Eberhard zatwierdził główne zadania nowej formacji, do których należały przede wszystkim ochrona podróżnych i mienia oraz zapewnienie ładu, porządku oraz bezpieczeństwa publicznego na kolei. Straż Kolejową zorganizowano na wzór wojskowy, przejęła ona także ochronę transportów i obiektów wojskowych (DGWSK, 1920).

W maju 1919 r. zmieniono nazwę formacji na Wojskową Straż Kolejową (WSK) oraz rozszerzono jej kompetencje (m.in.: służba wartownicza przy obiektach infrastruktury krytycznej i ich ochrona, patrolowanie linii kolejowych). Następnie WSK wcielono do Policji (1 lutego 1920 r. rozwiązano WSK). Spowodowało to jednak wzrost naruszeń prawa na kolei, gdyż Policja miała zbyt mało zasobów, aby w pełni kontrolować tak rozległy teren. Pomimo tego władze państwowe nie podjęły przez ponad 14 lat żadnych systemowych rozwiązań zaradczych (DGWSK, 1920).

Dopiero w 1935 r. przystąpiono do ponownego organizowania ochrony kolei, powołując Straż Ochrony Kolei. SOK dostała wówczas większe uprawnienia, m.in.: prawo noszenia i użycia broni palnej, nakładania grzywien, legitymowania i zatrzymywania podejrzanych. Przyczyniło się to znacznie do poprawy bezpieczeństwa na obszarze kolejowym w II poł. lat trzydziestych XX wieku (Ustawa o Ochronie Porządku na Kolejach Użytku Publicznego, 1934). Podczas okupacji hitlerowskiej zadania ochrony kolei na ziemiach polskich przejęły niemieckie formacje wojskowe oraz specjalna służba kolejowa „Bahnschutzpolizei”. Po zakończeniu II wojny św. komunistyczny rząd powołał Ministerstwo Komunikacji Poczty i Telegrafów, w którego skład weszły także koleje państwowe. 24 lipca 1944 r. powołano Dyрекcję Okręgową Kolei w Lublinie. 4 listopada 1944 r. nowe władze zarządziły militaryzację kolei, która trwała do lipca 1949 r. Do głównych zadań formacji ochrony kolei w tym okresie należały: ochrona transportów (wojskowych i zaopatrzeniowych), ściganie przestępców, przejmowanie i ochrona mienia kolejowego. Najgorsza była sytuacja w południowo-wschodniej Polsce, gdzie sabotaż, dywersja oraz niszczenie i okradanie majątku

kolejowego istotnie zakłócały funkcjonowanie kolei na tych terenach. Z końcem 1946 r. SOK objęła całkowitą ochronę linii kolejowych na najbardziej zagrożonych terenach, zorganizowano także pociągi pancerne do walk z Ukraińską Powstańczą Armią (Mazur, 2008).

Służba Ochrony Kolei w okresie PRL ulegała jednak nieustannym zmianom organizacyjnym. 28 lipca 1950 r. do zadań SOK włączono ochronę przeciwpożarową PKP. Pięć lat później zrezygnowano z tego pomysłu, pozostawiając w zakresie działalności formacji ochronę mienia kolejowego oraz powierzonego kolei w zarząd (SOK, b.d.-a).

Podstawą do powtórnego stworzenia Służby Ochrony Kolei była ustawa z dnia 2 grudnia 1960 roku o kolejach. Nowa formacja istotnie odczuła jednak odpływ ze swoich struktur w 1955 r. dużej liczby doświadczonych pracowników. Przełomowym okresem dla SOK był stan wojenny. Sytuacja społeczno-ekonomiczna Polski w latach 1981-1983 spowodowała duży wzrost przestępczości, w tym także na kolei. Władze komunistyczne dokonały zatem kolejnej reorganizacji Służby Ochrony Kolei, w jej ramach stworzono m.in. formacje szybkiego reagowania (Oddziały Operacyjne), a ich zadaniem były m.in.: akcje ochronne, porządkowe i zapobiegawcze na terenach kolejowych, konwojowanie ważnych pociągów towarowych, oraz patrolowanie zagrożonych szlaków i stacji kolejowych (SOK, b.d.-a). Do kolejnej reorganizacji omawianej formacji doszło już w okresie III RP. Na mocy ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym Zarząd PKP utworzył Straż Ochrony Kolei. Zmieniło się umundurowanie, wyizolowano organizacyjnie Komendę Straży Ochrony Kolei, a w jej domenie Oddziały Okręgowe i Rejonowe (SOK, b.d.-a).

Na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” Straż Ochrony Kolei włączono w październiku 2001 r. w struktury PKP „Polskie Linie Kolejowe S.A.”, pozostawiając jednakże jej niezależność organizacyjną. Głównym aktem prawnym, na podstawie którego SOK obecnie funkcjonuje, jest ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku.

Struktura organizacyjna Straży Ochrony Kolei

Strukturę organizacyjną SOK (rycina 1) reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji Straży Ochrony Kolei. Zgodnie z jego wytycznymi Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wydał uchwałę nr 485/2009 z dnia 10 listopada 2009 r. – Regulamin Organizacyjny PKP PLK S.A. Komendy Głównej SOK, w której ustalono strukturę i podział komórek organizacyjnych w Biurze Komendy Głównej SOK – wydzielono 8 komórek organizacyjnych (Cichy i in., 2019).

Komenda Główna Straży Ochrony Kolei jest kierowniczą agendą, w skład której wchodzi 16 regionalnych komend SOK. Działają one w: Warszawie, Siedlcach, Lublinie, Krakowie, Przemyśle, Kielcach, Łodzi, Katowicach, Szczecinie, Gdańsku, Bydgoszczy, Iławie, Opolu, Wrocławiu, Zielonej Górze i Poznaniu. Istnieje też 78 Posterunków SOK, bezpośrednio podlegających powyższym komendom. Dodatkowo w skład KG SOK wchodzi Ośrodek Szkolenia Zawodowego SOK oraz Hodowli i Tresury Psów Służbowych w Zbąszyniu, z filiami w: Iławie, Przemyśle i Siedlcach (Hałyk, 2012).

Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie określenia umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei zatwierdzono stopnie funkcjonariuszy SOK: strażnik-praktykant, strażnik, starszy strażnik, przodownik, starszy przodownik, dowódca grupy operacyjno-interwencyjnej,

dyżurny zmiany, komendant zmiany, z-ca komendanta posterunku, komendant posterunku, dyspozytor, inspektor, naczelnik działu w komendzie regionalnej, starszy dyspozytor w komendzie głównej, starszy inspektor w komendzie głównej, naczelnik działu w komendzie, z-ca komendanta komendy regionalnej, z-ca komendanta, komendant, komendant komendy regionalnej, komendant ośrodka szkolenia zawodowego oraz hodowli i tresury psów służbowych, naczelnik wydziału komendy głównej, z-ca komendanta głównego ds. ekonomiczno-finansowych, z-ca komendanta głównego ds. ochrony, komendant główny (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. ..., 2014).



Rycina 1. Struktura organizacyjna SOK

Źródło: SOK. (b.d.-b). *Schemat organizacyjny*. Pobrane z: <https://kgsok.pl/schemat-organizacyjny/> (data dostępu: 09.04.2026).

Struktura organizacyjna SOK jest trzystopniowa: KG SOK, Komendy Regionalne SOK, posterunki SOK, jako jednostki wykonujące bezpośrednio zadania dotyczące ochrony życia, zdrowia i mienia kolejowego. Przy Komendach Regionalnych SOK działają także Grupy Operacyjno-Interwencyjne (GOI). Ich funkcjonariusze wykonują zadania specjalne, przeciwdziałając przestępstwom i wykroczeniom na terenach kolejowych. Członków GOI szkolą instruktorzy z oddziałów kontrterrorystycznych Policji. Posiadają oni umiejętności w zakresie wschodnich sztuk walki, strzelania, i technik interwencyjnych. Wiele razy udowodnili już swoją skuteczność w akcjach przeciwko złodziejom, agresywnym kibicom piłkarskim oraz pospolitym przestępcom (Mątecki, 2020).

Misja, cele i zadania Straży Ochrony Kolei

Współcześnie SOK jest wyspecjalizowaną formacją, która zwalcza wszelkie przejawy wandalizmu w granicach swej odpowiedzialności. Głównym jej celem jest zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarach kolejowych¹ Rzeczypospolitej Polskiej. Funkcjonariusze SOK zabezpieczają te tereny, patrolują pociągi i niebezpieczne miejsca, ostrzegają podróżnych o zagrożeniach. Wykonując zadania z art. 60 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Straż Ochrony Kolei posiada poniższy zakres zadań:

- 1) Kontrola wstępu na obszar kolejowy;
- 2) Opracowywanie i realizowanie programów ochrony życia, zdrowia i mienia podróżnych;
- 3) Działalność profilaktyczna, dotycząca ochrony życia, zdrowia i mienia obywateli na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 4) Gromadzenie i weryfikacja informacji o zagrożeniach, w celu im przeciwdziałania;
- 5) Ochrona obszaru kolejowego przed osobami nieuprawnionymi;
- 6) Szkolenie zawodowe funkcjonariuszy SOK oraz hodowla i tresura psów służbowych;
- 7) Wykonywanie zadań określonych w przepisach odrębnych poza obszarem kolejowym (Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku ..., 2003).

Kontrola przestrzegania przepisów porządkowych przez SOK realizowana jest poprzez: organizację posterunków w szczególnie zagrożonych miejscach oraz obiektach kolejowych, patrole w pociągach, na szlakach kolejowych i dworcach. Ochrona życia, zdrowia i mienia osób na terenie kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych są podstawowymi zadaniami SOK. Formacja używa tutaj wszelkich dostępnych środków, chroniących przed zamachami oraz zapobiegających katastrofom i wypadkom. W momencie pojawienia się tego typu zdarzeń działania SOK polegają na ochronie ludzi przed ich negatywnymi skutkami (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. ..., 2014).

Wykonując zadania ustawowe funkcjonariusz SOK ma prawo do:

- 1) Zatrzymywania i kontroli pojazdów, poruszających się na obszarze kolejowym, w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia;
- 2) Legitymowania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia, jak również świadków;
- 3) Nakładania grzywien (mandat karny);

¹ Obszar kolejowy – określony działkami ewidencyjnymi teren, na którym usytuowane są linie kolejowe oraz inne budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych, a także służące do obsługi przewozu osób i rzeczy.

- 4) Ujęcia, w celu przekazania Policji osób, w stosunku do których zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia czynności wykraczających poza uprawnienia SOK;
- 5) Użycia i wykorzystania środków przymusu bezpośredniego i broni palnej na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej;
- 6) Dokonywania czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem i wnoszenia środków odwoławczych w sprawach o wykroczenia (Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku ..., 2003). Straż Ochrony Kolei może wykonywać swoje zadania także poza obszarem kolejowym, m.in. w poniższych przypadkach:
 - a) Bezpośredniego pościgu za osobą podejrzaną o popełnienie czynu zabronionego prawem na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
 - b) Doprowadzenia osoby zatrzymanej do jednostki Policji umiejscowionej poza obszarem kolejowym;
 - c) Podczas osobistego doręczania pism, w tym wezwań, w zakresie prowadzonych czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia;
 - d) Ochronę przewozów mienia kolejowego lub mienia powierzonego kolei (Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 26 września 2003 r. ..., 2003).
 - e) Kontroli punktów zbierania odpadów metali, w tym punktów skupu złomu w zakresie określonym w ustawie (Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, 2012).
 - f) W razie konieczności podczas podejmowania czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia w miejscu pobytu świadka oraz świadka będącego pokrzywdzonym, polegających na przesłuchaniu (Załącznik do Decyzji Nr 12/2017 Komendanta Głównego Straży Ochrony Kolei z dnia 20 kwietnia 2017 r. ..., 2017).

Współpraca Straży Ochrony Kolei ze służbami mundurowymi i instytucjami w zakresie bezpieczeństwa i porządku publicznego

Jak już wspomniano działania podejmowane przez Straż Ochrony Kolei realizowane są na terenach kolejowych, a tym samym na obszarach aktywności gospodarczej różnych spółek przewozowych. SOK jest zobligowana do współpracy z wieloma agendami i instytucjami publicznej administracji na podstawie art. 62 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Cichy i in., 2019).

Współpraca ta polega głównie na przeprowadzaniu obustronnych działań, zmierzających do polepszenia bezpieczeństwa na terenie kolejowym przez: wspólne patrole, zabezpieczanie dowodów i śladów przestępstw, miejsc wypadków kolejowych oraz katastrof do czasu przybycia właściwych organów, z uprawnieniami w wymiarze dokonywania czynności dochodzeniowo-śledczych. Czynności te prowadzone są także na szczeblu kierowniczym. W ramach wojewódzkich zespołów ds. bezpieczeństwa organizuje się spotkania, na których ustalane są konkretne zadania, opracowywane plany dotyczące zabezpieczenia dworców kolejowych oraz miejsc najbardziej zagrożonych przestępczością. Wypracowywane są w ten sposób nowe mechanizmy służące przeciwdziałaniu przestępczości (Cichy i in., 2019).

Realizując swoje obowiązki ustawowe na obszarach kolejowych SOK współdziała głównie z następującymi podmiotami:

Policja

Zadania SOK są bardzo zbliżone do zadań policji, stąd współpraca między tymi służbami należy do najczęstszych. W ramach działań antyterrorystycznych Policja współpracuje ze Strażą Ochrony Kolei, śledząc transporty oraz miejsca składowania szkodliwych substancji, będących zagrożeniem dla bezpieczeństwa publicznego.

Współdziałanie SOK z Policją polega w szczególności na:

- 1) Wspólnym prowadzeniu działań porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 2) Uzgadnianiu, organizowaniu i prowadzeniu wspólnych patroli;
- 3) Wzajemnej wymianie informacji o osobach poszukiwanych;
- 4) Udzielaniu pomocy przy ustalaniu danych personalnych ujętych osób;
- 5) Zabezpieczaniu miejsca wypadków i katastrof kolejowych;
- 6) Zabezpieczaniu miejsca przestępstwa w celu niedopuszczenia do zatarcia śladów i dowodów, przed przybyciem organów uprawnionych do prowadzenia śledztwa;
- 7) Udzielaniu pomocy przez Policję funkcjonariuszom SOK w doprowadzaniu do najbliższej jednostki Policji osób podejrzanych;
- 8) Współpracy w prowadzeniu postępowań;
- 9) Organizowaniu wspólnych szkoleń (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. ..., 2004).

Inspekcja Transportu Drogowego

Współpracując z ITD SOK dokonuje:

- 1) Przekazywania danych o stacjach kolejowych wykorzystywanych w transporcie kombinowanym;
- 2) Raportowania w obszarze wykonywania przez przewoźników krajowych i międzynarodowych transportu kombinowanego, przy użyciu stacji kolejowych, na których jest zmiana rodzaju transportu, znajdujących się w Polsce;
- 3) Opracowywania dokładnych planów współpracy, uwzględniając tereny kolejowe, gdzie istnieje wzrost wykroczeń i przestępstw z dziedziny transportu drogowego;
- 4) Współdziałania dotyczącego ubezpieczania miejsc wykroczeń dotyczących transportu drogowego na kolei, celem zapobieżenia zatarciu dowodów;
- 5) Przeprowadzania szkoleń, obejmujących organizowanie wspólnych szkoleń funkcjonariuszy straży ochrony kolei i Inspekcji Transportu Drogowego;
- 6) Wzajemnego korzystania ze środków łączności (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. ..., 2004).

Ratownictwo medyczne

Zadania SOK dla ratownictwa medycznego na obszarach kolejowych to m.in.:

- 1) Odizolowanie miejsc prowadzenia działań ratowniczych;
- 2) Umożliwienie dojazdu służb ratowniczych;
- 3) Określenie miejsc koncentracji służb ratownictwa medycznego;

- 4) Zagwarantowanie bezpieczeństwa ratownikom prowadzącym działania, m.in.: przeszukiwanie miejsc prowadzonych działań, sprawdzanie wyznaczonych punktów koncentracji oraz miejsc dla osób poszkodowanych i punktów dowodzenia (Cichy i in., 2019).

Krajowa Administracja Skarbowa

Współdziałanie SOK z KAS opiera się głównie na:

- 1) Podejmowaniu zespołowych działań na kolei;
- 2) Informowaniu przez SOK o podejrzeniu naruszenia prawa w obszarze obrotu towarami z zagranicą i przywożonymi z zagranicy na kolei;
- 3) Informowaniu przez KAS danych o naruszeniu przepisów porządkowych oraz służących ochronie zdrowia, życia i mienia na kolei, otrzymanych w wyniku działań z zakresu kontroli skarbowej;
- 4) Udzielaniu organom KAS pomocy przy prowadzeniu czynności kontrolnych przez inspektorów i pracowników organów kontroli skarbowej na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 5) Przydzielaniu organom KAS podczas wykonywania zadań ustawowych: biur i sprzętu biurowego, środków łączności i transportu, dysponowanych przez SOK;
- 6) Ubezpieczaniu przez SOK miejsc przestępstw lub wykroczeń skarbowych, celem niedopuszczenia do zatarcia śladów i dowodów, przed przybyciem organów uprawnionych (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 września 2004 r. ..., 2004).

Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego

Współpraca SOK z ABW dotyczy przede wszystkim ochrony antyterrorystycznej państwa. Chodzi głównie o informacje, które w nie zostały przekazane do Policji lub Straży Granicznej, a obejmowały incydenty:

- a) legitymowania lub podjęcia innych czynności służbowych wobec osoby będącej obywatelem państwa zaliczanego do kategorii państw zwiększonego ryzyka;
- b) informowania o wszystkich przejawach ekstremizmu (islamskiego, skrajnie lewicowego, prawicowego, ekologicznego);
- c) ingerencje w integralność systemu kolejowego, ukierunkowane np. na wykolejenie pociągu;
- d) istotne incydenty, noszące znamiona podejmowania prób rozpoznania obiektów i infrastruktury kolejowej, w celu uzyskania informacji które mogą być przydatne do planowania lub przeprowadzenia ewentualnego zamachu terrorystycznego;
- e) zagrożeń dla kategorii VIP podróżujących pociągami (Cichy i in., 2019).

Straż Graniczna

Współpraca SOK ze Strażą Graniczną polega przede wszystkim na:

- 1) Przekazywaniu informacji o:
 - a) przestępstwach, wykroczeniach i ich sprawcach, do których ścigania właściwa jest Straż Graniczna;
 - b) zagrożeniach bezpieczeństwa i porządku na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;

- c) nielegalnej migracji i związanych z nią zakłóceniach bezpieczeństwa;
- 2) Prowadzeniu wspólnych działań:
 - a) porządkowych;
 - b) związanych z kontrolą legalności pobytu cudzoziemców na obszarze Polski, prowadzonych na terenie kolejowym;
 - c) dążących do znalezienia i pojmania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa, których ściganie należy do właściwości SG;
- 3) Współdziałania przy zabezpieczaniu miejsc przestępstw, w celu niedopuszczenia do zatarcia śladów i dowodów;
- 4) Koordynacji podczas zabezpieczania miejsc katastrof i wypadków kolejowych;
- 5) Obustronnym korzystaniu z pomieszczeń służbowych, sprzętu technicznego, psów służbowych wraz z przewodnikiem;
- 6) Wspólnych szkoleń funkcjonariuszy SOK i SG oraz współdziałania w szkoleniu psów służbowych (Cichy i in., 2019).

Straż Ochrony Kolei jest ponadto zobligowana do bieżącego współdziałania z właściwymi terenowo ekspozyturami SG w obszarze wymiany danych o przekraczaniu granicy i migracji przez osoby podejrzewane o terroryzm oraz dokonywania analiz pozyskanych informacji na temat możliwych zagrożeń terrorystycznych. W tym celu organizowane są wspólne działania porządkowe, podczas których przeprowadzana jest kontrola legalności pobytu obcokrajowców w Polsce (Hałyk, 2012).

Siły Zbrojne RP

- JW „AGAT”

Nowy komendant główny SOK – ppłk. Jarosław Garstka rozpoczął także współpracę z Siłami Zbrojnymi RP. 27 sierpnia 2025 r. podpisał umowę z dowódcą JW „AGAT” płk. Arturem Kozłowskim. Porozumienie obejmuje zacieśnienie współpracy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony infrastruktury krytycznej oraz wspólne działania szkoleniowe i logistyczne. SOK i JW AGAT zobowiązały się m.in. do:

- a) organizacji wspólnych szkoleń i ćwiczeń dla funkcjonariuszy i żołnierzy,
- b) wymiany doświadczeń i wiedzy operacyjnej,
- c) udostępniania bazy szkoleniowej, sprzętu i wyposażenia,
- d) wzajemnego informowania się o zdarzeniach istotnych dla obu formacji,
- e) udzielania wsparcia logistycznego podczas wspólnych przedsięwzięć.

Współpraca ta ma zwiększyć gotowość do reagowania w sytuacjach kryzysowych oraz wzmocnić ochronę transportów kolejowych i wojskowych. Dzięki temu SOK będzie mogła korzystać z wiedzy i doświadczeń operatorów Wojsk Specjalnych, co zwiększy skuteczność działań w sytuacjach zagrożeń o charakterze terrorystycznym i sabotażowym (Mątecki, 2025).

- 25 Brygada Kawalerii Powietrznej

3 marca 2026 r. SOK podpisała porozumienie o współpracy z 25. Brygadą Kawalerii Powietrznej im. Księcia Józefa Poniatowskiego. Dokument zakłada rozwój wspólnych działań szkoleniowych i organizacyjnych, przyczyniających się do wzmocnienia bezpieczeństwa na obszarach kolejowych oraz podniesienia poziomu przygotowania funkcjonariuszy i żołnierzy. Zakres tej współpracy

obejmuje m.in. organizację wspólnych przedsięwzięć szkoleniowych i ćwiczeń, wzajemne informowanie o planowanych szkoleniach oraz wydarzeniach, a także możliwość korzystania z bazy szkoleniowej, obiektów i specjalistycznego wyposażenia. Ważnym składnikiem porozumienia jest wymiana doświadczeń co do metod i treści szkoleniowych, identyfikowanie potrzeb szkoleniowych oraz doskonalenie metodyki prowadzenia zajęć. Dzięki wspólnym inicjatywom funkcjonariusze SOK oraz żołnierze Wojska Polskiego będą mogli podnosić swoje kwalifikacje, by skuteczniej przygotowywać się do realizacji zadań operacyjnych (Special Ops, 2026).

- Żandarmeria Wojskowa

Zgodnie z art. 60 ust. 1 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, SOK współpracuje także z ŻW, co objawia się następująco:

- 1) Wspólne prowadzenie działań prewencyjnych i porządkowych celem zagwarantowania bezpieczeństwa na kolei;
- 2) Współpraca w obszarze ochrony życia, zdrowia i mienia na terenach kolejowych;
- 3) Współdziałania w zabezpieczaniu miejsca przestępstwa celem niedopuszczenia do zatarcia śladów i dowodów przestępstwa, przed przybyciem organów uprawnionych;
- 4) Współpraca w prowadzeniu czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia, w trybie określonym w kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;
- 5) Wspólnym prowadzeniu bezpośredniego pościgu za sprawcą przestępstwa;
- 6) Udzielaniu w miarę potrzeby pomocy przy doprowadzaniu do organów Policji sprawców przestępstw i wykroczeń.

Komendanci SOK oraz komendanci ŻW realizują współpracę poprzez:

- 1) Ciągłą wymianę informacji, dotyczącą przestępstw i wykroczeń popełnianych przez żołnierzy na kolei;
- 2) Uzgadnianie szczegółowych metod współpracy celem zapewnienia bezpieczeństwa w rejonach zagrożonych;
- 3) Organizacja łączonych patroli na stacjach, dworcach i odcinkach linii kolejowych, gdzie pojawia się wzrost przestępstw i wykroczeń popełnianych przez żołnierzy;
- 4) Inicjowanie akcji gwarantujących bezpieczeństwo na kolei podczas przejazdów rezerwistów powołanych do odbycia służby wojskowej oraz z tej służby zwolnionych;
- 5) Organizacja wspólnych szkoleń i spotkań celem interpretacji zagrożeń oraz metod ich eliminacji i udoskonalenie współpracy (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. ..., 2004).

Funkcjonariusze SOK i ŻW wspólnie patrolują stacje kolejowe, pociągi i inne pojazdy kolejowe. Ich głównym zadaniem jest obrona zdrowia, życia i mienia podróżnych, ochrona bezpieczeństwa na kolei oraz zapobieżenie popełnianiu przestępstw, wykrywanie i ściganie ich sprawców. W ramach współpracy organizowane są też działania porządkowe w związku z przemieszczaniem się środkami transportu kolejowego żołnierzy zawodowych oraz zabezpieczane transporty wojskowe, ich załadunek, rozładunek, postoje i przejazd przez poszczególne stacje kolejowe (Cichy i in., 2019).

COLPOFER

Straż Ochrony Kolei współpracuje także z europejskimi organizacjami wspierającymi siły policyjne i firmy kolejowe, gdzie podstawowym celem jest ochrona zdrowia, życia i mienia ludzi oraz gwarancja bezpieczeństwa na kolei.

W 1980 r., powołano Colpofer², który stara się odpowiadać na najbardziej aktualne zagrożenia (Colpofer, b.d.). Jego członkowie na bieżąco współpracują ze sobą, często korzystając ze specyficznych konsultacji. Do podstawowych zadań Colpoferu należą zatem:

- 1) Wymiana informacji, metod prewencji, doświadczeń i walki z przestępstwami na kolei;
- 2) Wspólne zwalczanie przestępczości na kolei;
- 3) Powołanie grupy operacyjnej, która zajmuje się kwestiami bezpieczeństwa w krajach leżących na wschodniej granicy UE;
- 4) Wspólne raportowanie, dotyczące zagwarantowania bezpieczeństwa podczas wydarzeń o znaczeniu międzynarodowym na kolei;
- 5) Ubezpieczenie zleceń policji i spółek kolejowych, celem wzmocnienia bezpieczeństwa;
- 6) Ochrona zleceń innych podmiotów, zaangażowanych lub bezpośrednio odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na kolei (SOK, b.d.-c).

Podsumowanie

Jak starano się wykazać w artykule Straż Ochrony Kolei odgrywa niezmiernie istotną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa państwa oraz utrzymaniu porządku publicznego. Jej ustawową rolą jest ochrona życia, zdrowia oraz mienia obywateli na terenach kolejowych, ochrona linii kolejowych, dworców oraz przewozów strategicznych. Wykonując swoje obowiązki omawiana formacja ściśle współpracuje z innymi podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie bezpieczeństwa państwa oraz porządku publicznego. Ze względu na swe unikalne zadania, tym ważniejsze w obliczu obecnych działań dywersyjno-sabotażowych ze strony Federacji Rosyjskiej, SOK zajmuje, i będzie zajmować w przyszłości, bardzo ważne miejsce w systemie bezpieczeństwa państwa. Co za tym idzie pojawia się konieczność ujednolicenia i skonkretyzowania statusu SOK z rzetelnym wyartykułowaniem zakresu zadań, uprawnień i obowiązków funkcjonariuszy oraz miejscu formacji w strukturach bezpieczeństwa państwa.

² Założony w 1980 roku przez grupę europejskich firm kolejowych i kolejowych sił policyjnych Colporfer (z francuskiego: Collaboration des services de Police ferroviaire et de securite) skupia organizacje bezpieczeństwa kolejowego i siły policyjne kolejowej w całej Europie, aby chronić ludzi, mienie i aktywa przed zakłócającymi i przestępczymi działaniami oraz pomóc w utrzymaniu bezpieczeństwa i porządku w środowisku kolejowym. Wraz z rosnącym naciskiem na bezpieczeństwo w sektorze kolejowym na poziomie europejskim, Colporfer stał się specjalną grupą w ramach Międzynarodowej Unii Kolejowej (UIC). Obecnie organizacja ta wspiera wspólną kulturę bezpieczeństwa, umożliwiając skuteczną wymianę doświadczeń i najlepszych praktyk w ramach europejskiego systemu kolejowego. Misją Colporfer jest wzmocnienie bezpieczeństwa kolei w Europie poprzez umożliwienie zaufanej współpracy, poprawę gotowości oraz wspieranie członków w zapobieganiu i reagowaniu na działalność przestępczą.

Literatura:

1. Atlas Poland. (2024). *Historia kolei na ziemiach polskich: wpływ rozbudowy linii kolejowych na rozwój gospodarczy i społeczny*. Pobrane z: <https://www.atlas-poland.pl/firma/artykuly/historia-kolei-na-ziemiach-polskich-wplyw-rozbudowy-linii-kolejowych-na-rozwoj-gospodarczy-i-spoeczny> (data dostępu: 26.04.2026).
2. Cichy A., Zagórny D., Siguencia, L. O. (2019). *Rola Straży Ochrony Kolei w zarządzaniu kryzysowym*. Instytut Badań i Innowacji w Edukacji.
3. Colpofer. (b.d.). *About us*. Pobrane z: <https://www.colpofer.org/en/about-us.html> (data dostępu: 21.08.2026).
4. DGWSK. (1920). *Wojskowa Straż Kolejowa 1918-1920 (szkic monograficzny)*. Dowództwo Główne Wojskowej Straży Kolejowej.
5. Hałyk, J. (2012). *Straż Ochrony Kolei w służbie społeczeństwu*. Wydawnictwo KUL.
6. Krause, A. (2025). *Incydent na kolei pod Puławami. Pociąg uszkodzony*. Pobrane z: <https://wydarzenia.interia.pl/kraj/news-incydent-na-kolei-pod-pulawami-pociag-uszkodzony> (data dostępu: 27.04.2026).
7. Mazur, K. (2008). *Straż Ochrony Kolei Wczoraj i Dziś 1918-2008*. Komenda Główna Straży Kolei.
8. Mątecki, K. (2020). *GOI SOK. Special Ops*. Pobrane z: <https://www.special-ops.pl/artukul/jednostki-specjalne/20329,goi-sok> (data dostępu: 13.04.2026).
9. Mątecki, K. (2025). *Komenda Główna Straży Ochrony Kolei i Jednostka Wojskowa AGAT podpisały porozumienie*. Special Ops. Pobrane z: <https://www.special-ops.pl/artukul/z-ostatniej-chwili/121651,komenda-glowna-strazy-ochrony-kolei-i-jednostka-wojskowa-agat-podpisaly-porozumienie> (data dostępu: 13.04.2026).
10. Moch, N. (2024a). Bezpieczeństwo państwa. W: *Encyklopedia Bezpieczeństwa Narodowego*. Wojskowa Akademia Techniczna. Pobrane z: <https://encyklopedia.revite.pl/articles/view/65>, (data dostępu: 09.04.2026).
11. Moch, N. (2024b). System bezpieczeństwa narodowego (państwa). W: *Encyklopedia Bezpieczeństwa Narodowego*. Wojskowa Akademia Techniczna. Pobrane z: <https://encyklopedia.revite.pl/articles/view/559> (data dostępu: 09.04.2026).
12. RCB. (b.d.). *Infrastruktura krytyczna*. Rządowe Centrum Bezpieczeństwa. Pobrane z: <https://www.gov.pl/web/rcb/infrastruktura-krytyczna> (data dostępu: 27.04.2026).
13. SOK. (b.d.-a). *Historia*. Straż Ochrony Kolei. Pobrane z: <https://kgsok.pl/historia/> (data dostępu: 09.04.2026).
14. SOK. (b.d.-b). *Schemat organizacyjny*. Straż Ochrony Kolei. Pobrane z: <https://kgsok.pl/schemat-organizacyjny/> (data dostępu: 09.04.2026).
15. SOK. (b.d.-c). *Colpofer*. Straż Ochrony Kolei. Pobrane z: <https://kgsok.pl/wspolpraca-miedzynarodowa/colpofer/> (data dostępu: 10.04.2026).
16. Special Ops. (2026). *SOK i 25 Brygada Kawalerii Powietrznej zacieśniają współpracę*. Pobrane z: <https://www.special-ops.pl/artukul/z-ostatniej-chwili/123088,sok-i-25-brygada-kawalerii-powietrznej-zaciesniaja-wspolprace> (data dostępu: 13.04.2026).
17. Stec, K. (2018). Kierowanie obroną państwa – najistotniejsze uwarunkowania prawne. *Bezpieczeństwo Narodowe*, 41, 55-77.

18. Zgorzelski, R. (2026). *To nie tylko transport. Kolej dużych prędkości buduje siłę państwa*. Nowy Ład. Pobrane z: <https://nlad.pl/to-nie-tylko-transport-kolej-duzych-predkosci-buduje-sile-panstwa> (data dostępu: 14.04.2026).

Akty prawne:

1. *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.* (Dz. U. z 2009 r. Nr 114, poz. 946).
2. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie określenia umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1593).
3. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 września 2004 r. w sprawie form współdziałania Straży Ochrony Kolei z organami kontroli skarbowej* (Dz. U. z 2004 r. Nr 200, poz. 2056).
4. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji Straży Ochrony Kolei* (Dz. U. z 2004 r. Nr 164, poz. 1718).
5. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie form współdziałania Straży Ochrony Kolei z Żandarmerią Wojskową* (Dz. U. z 2004 r. Nr 122, poz. 1270).
6. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie współdziałania straży ochrony kolei z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego* (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2262).
7. *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 26 września 2003 r. w sprawie określenia przypadków, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym* (Dz. U. z 2003 r. Nr 181, poz. 1775).
8. *Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789).
9. *Ustawa z dnia 13 marca 1934 roku o Ochronie Porządku na Kolejach Użytku Publicznego* (Dz. U. z 1934 r. Nr 43, poz. 285).
10. *Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach* (Dz. U. z 2012 r. poz. 992, 1000, 1479, 1544, 1564, 1592).
11. *Ustawa z dnia 2 grudnia 1960 roku o kolejach* (Dz. U. z 1960 r. Nr 54, poz. 310, 311).
12. *Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 roku o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 1997 r. Nr 96, poz. 590, 591).
13. *Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz. U. z 2000 r. poz. 1311).
14. *Załącznik do Decyzji Nr 12/2017 Komendanta Głównego Straży Ochrony Kolei z dnia 20 kwietnia 2017 r. Zasady prowadzenia przez Straż Ochrony Kolei czynności wyjaśniających wynikających z nałożonych zadań i przyznanych uprawnień określonych w art. 60 ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym.*