



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.8.2024
Warszawa, 20 listopada 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 3679 Posłanki na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak w sprawie awarii systemu sterowania ruchem kolejowym na stacji Poznań Główny, poniżej przedstawiam stosowne informacje w odniesieniu do pytań.

Ad 1. W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 16 lipca 2024 r. wystąpiło 15 awarii/usterek urządzeń srk w lokalnym centrum sterowania (dalej „LCS”) Poznań Główny, których skutkiem były przerwy w ruchu pociągów wynoszące powyżej 30 minut.

Jednocześnie należy zauważyć, że przyczyną ostatniej awarii na stacji Poznań Główny było uderzenie pioruna w okolicy szafy SK009/2. Uszkodzeniu uległy separatory PDCU wraz z bezpiecznikami obwodów kontroli niezajętości torów i rozjazdów, co było przyczyną nieprawidłowego działania obwodów na obszarze całej stacji Poznań Główny. Po dokonaniu wymiany uszkodzonych elementów, rozpoczęto proces sprawdzania oraz przywracania prawidłowego działania systemu sterowania ruchem kolejowym. Powyższe prace trwały do godziny 13:00. Po tym czasie wykryto uszkodzenie kabla pomiędzy nastawnią PoA a szafą SK009/2. Podjęto wówczas dalsze czynności serwisowe w celu naprawy ww. kabla. Prace związane z wymianą podzespołów liczników osi oraz kabla wymagały czasu oraz precyzji ze względu na rozległy obszar uszkodzeń i złożoność czynności serwisowych.

Ad 2. Następstwem ww. awarii było:

- odwołanie 114 pociągów w całej relacji, w tym: 6 składów przewoźnika Polregio S.A., 107 składów przewoźnika Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. oraz 1 pociągu towarowego;
- odwołanie 92 pociągów na części trasy, w tym: 7 składów przewoźnika PKP Intercity S.A., 30 składów przewoźnika Polregio S.A., 53 składów przewoźnika Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. oraz 2 pociągów towarowych.

Opóźnienia powyżej 30 minut zanotowały następujące pociągi przewoźnika PKP Intercity S.A. kategorii TLK, IC, EIC :

| lp. | Numer pociągu | Liczba minut opóźnienia |
|------------|----------------------|--------------------------------|
| 1 | 17003 | 77 |
| 2 | 75000/1 | 159 |
| 3 | 71004/5 | 237 |
| 4 | 71002/3 | 275 |
| 5 | 71000/1 | 270 |
| 6 | 17008/9 | 125 |
| 7 | 14002/3 | 38 |
| 8 | 71006/7 | 50 |
| 9 | 17002/3 | 107 |
| 10 | 71010/1 | 40 |
| 11 | 17000/1 | 64 |
| 12 | 17004/5 | 207 |
| 13 | 71010/1 | 41 |
| 14 | 73002/3 | 94 |
| 15 | 57000/1 | 328 |
| 16 | 17006/7 | 138 |
| 17 | 17008/9 | 51 |
| 18 | 17002/3 | 156 |
| 19 | 17000/1 | 110 |
| 20 | 37002/3 | 113 |
| 21 | 7500/1 | 116 |
| 22 | 7300/1 | 121 |
| 23 | 7100/1 | 221 |
| 24 | 7302/3 | 91 |
| 25 | 7801/0 | 74 |
| 26 | 5600 | 71 |
| 27 | 1801/0 | 149 |
| 28 | 6501/0 | 182 |
| 29 | 5700/1 | 66 |

| lp. | Numer pociągu | Liczba minut opóźnienia |
|------------|----------------------|--------------------------------|
| 30 | 3512/3 | 205 |
| 31 | 3720/1 | 251 |
| 32 | 5604/5 | 134 |
| 33 | 5452/3 | 169 |
| 34 | 5420/1 | 37 |
| 35 | 8306/7 | 185 |
| 36 | 8321/0 | 323 |
| 37 | 3700/1 | 108 |
| 38 | 8100/1 | 86 |
| 39 | 7320/1 | 88 |
| 40 | 3806/7 | 76 |
| 41 | 6505/4 | 171 |
| 42 | 3514/5 | 40 |
| 43 | 3722/3 | 137 |
| 44 | 8100/1 | 73 |
| 45 | 5110/1 | 31 |
| 46 | 5600/1 | 31 |
| 47 | 5600/1 | 312 |
| 48 | 5602/3 | 46 |
| 49 | 8321/0 | 190 |
| 50 | 8306/7 | 47 |
| 51 | 5312/3 | 292 |
| 52 | 7320/1 | 51 |
| 53 | 5314/5 | 185 |
| 54 | 7300/1 | 45 |
| 55 | 77141/0 | 43 |
| 56 | 74100 | 72 |
| 57 | 75106/7 | 69 |
| 58 | 75100/1 | 155 |

| lp. | Numer pociągu | Liczba minut opóźnienia |
|------------|----------------------|--------------------------------|
| 59 | 73102/3 | 108 |
| 60 | 78101 | 94 |
| 61 | 38102/3 | 316 |
| 62 | 18106/7 | 145 |
| 63 | 18102/3 | 210 |
| 64 | 38106/7 | 276 |
| 65 | 68103/2 | 199 |
| 66 | 75109/8 | 354 |
| 67 | 65105/4 | 200 |
| 68 | 78103 | 107 |
| 69 | 35150/1 | 130 |
| 70 | 35150/1 | 99 |
| 71 | 57104/5 | 195 |
| 72 | 17102/3 | 108 |
| 73 | 27100/1 | 129 |
| 74 | 57106/7 | 124 |
| 75 | 57102/3 | 98 |
| 76 | 17104/5 | 43 |
| 77 | 37102/3 | 164 |
| 78 | 81101/0 | 336 |
| 79 | 71101/0 | 291 |
| 80 | 81109/8 | 209 |
| 81 | 86100 | 103 |
| 82 | 56103/2 | 170 |
| 83 | 84150/1 | 102 |
| 84 | 74100 | 316 |
| 85 | 40161 | 54 |
| 86 | 83193/2 | 127 |
| 87 | 73100/1 | 269 |

| lp. | Numer pociągu | Liczba minut opóźnienia |
|------------|----------------------|--------------------------------|
| 88 | 83172/3 | 89 |
| 89 | 84072/3 | 49 |
| 90 | 57106/7 | 53 |
| 91 | 35150/1 | 32 |
| 92 | 57102/3 | 48 |
| 93 | 27100/1 | 56 |
| 94 | 48151/0 | 92 |
| 95 | 75101/0 | 33 |
| 96 | 65103/2 | 76 |
| 97 | 78101 | 85 |
| 98 | 57108/9 | 103 |
| 99 | 17100/1 | 62 |
| 100 | 47101 | 63 |
| 101 | 81106/7 | 31 |
| 102 | 86103/2 | 52 |
| 103 | 56104/5 | 96 |
| 104 | 18170/1 | 62 |
| 105 | 18105/4 | 47 |
| 106 | 65151/ | 109 |
| 107 | 75102/3 | 71 |
| 108 | 81102/3 | 55 |
| 109 | 71103/2 | 31 |
| 110 | 72101/0 | 98 |
| 111 | 53150/1 | 108 |
| 112 | 18109/8 | 56 |
| 113 | 28104/5 | 37 |
| 114 | 38172/3 | 41 |
| 115 | 68101 | 182 |
| 116 | 48101/0 | 190 |

| lp. | Numer pociągu | Liczba minut opóźnienia |
|------------|----------------------|--------------------------------|
| 117 | 78173/2 | 88 |
| 118 | 48102/3 | 61 |
| 119 | 75105/4 | 109 |
| 120 | 75150/1 | 90 |
| 121 | 65151/0 | 142 |
| 122 | 35172/3 | 50 |
| 123 | 75102/3 | 55 |
| 124 | 75101/0 | 134 |
| 125 | 65103/2 | 160 |
| 126 | 81102/3 | 85 |
| 127 | 78101 | 180 |
| 128 | 87100 | 127 |
| 129 | 57104/5 | 81 |
| 130 | 17100/1 | 205 |
| 131 | 57108/9 | 211 |
| 132 | 57100/1 | 213 |
| 133 | 81170/1 | 81 |
| 134 | 71101/0 | 112 |
| 135 | 71103/2 | 95 |
| 136 | 81106/7 | 75 |
| 137 | 72101/0 | 115 |
| 138 | 72102/3 | 64 |
| 139 | 86100 | 32 |
| 140 | 86103/2 | 173 |
| 141 | 56102/3 | 76 |
| 142 | 56104/5 | 218 |
| 143 | 54150/1 | 102 |
| 144 | 83106/7 | 73 |
| 145 | 73102/3 | 106 |

Ad 3. Z informacji przekazanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PKP PLK S.A. lub „Spółka”), opóźnienia wtórne dla awarii systemu sterowania ruchem kolejowym na stacji Poznań Główny po 1 lutym 2021 r. wyniosły 24 720 min. dla 921 pociągów pasażerskich i 471 min. dla 17 pociągów towarowych. Dla zdarzeń sprzed 1 lutego 2021 r. nie prowadzono statystyk opóźnień w rozbiciu na pierwotne i wtórne, ponieważ rozwiązanie informatyczne pozwalające na prowadzenie takich statystyk zostało wdrożone 1 lutego 2021 r.

Ad 4. Na stacji Poznań Główny w przypadku 15 zdarzeń (określonych w odpowiedzi na pytanie nr 1), ruch prowadzony był z wykorzystaniem procedury ręcznego układania i zabezpieczania dróg przebiegu dla oczekujących pociągów z zachowaniem zasad bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego. W celu uniknięcia poważnych skutków spowodowanych prognozowaną długotrwałą przerwą w ruchu uruchamiane były dodatkowo stanowiska lokalne poznańskiego węzła kolejowego.

Ad 5. Spółka dokładała wszelkich starań, aby podróżni przebywający w pociągach, których dotknęła awaria urządzeń srk na stacji Poznań Główny w okresie od kwietnia 2018 r., do czerwca 2024 r. byli informowani o występujących trudnościach w możliwie najkrótszym czasie. Aby zadbać o pasażerów PKP PLK S.A. powoływała regionalne zespoły zarządzania kryzysowego, których zadaniem było m.in.: odwoływanie pociągów w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi, skracanie ich relacji, przetrasowywanie pociągów drogą okrężną, uruchamianie zastępczej komunikacji autobusowej oraz informowanie pasażerów o opóźnieniach.

Ad 6. W związku awariami systemu sterowania ruchem kolejowym „ESTW - L90 5” na stacji Poznań Główny opracowany został w Spółce „Plan wzmożonego nadzoru nad funkcjonowaniem urządzeń srk w czasie prowadzonych inwestycji”, który określa zasady bezpiecznego oraz usystematyzowanego przeprowadzenia wszelkich zmian związanych z aplikacją oraz elementami systemu „ESTW - L90 5” na stacji Poznań Główny.

Opracowano również załącznik do regulaminu technicznego stacji Poznań Główny odnoszący się do: pracy w trakcie trwania awarii oraz działań pracowników obsługi urządzeń srk w terenie, wymaganych czynności wszystkich pracowników zaangażowanych w prowadzenie ruchu w trybie awaryjnym wraz z czasami uruchomienia stanowisk obsługi miejscowej oraz mobilnych posterunków zwrotniczych.

Z uwagi na toczący się proces inwestycyjny w obszarze poznańskiego węzła kolejowego, wykonawca Hitachi (dawniej Thales Polska sp. z o.o.) zapewnia nadzór nad poprawnością działania urządzeń srk na stacji Poznań Główny, a także całodobowy serwis w celu przyspieszenia reakcji i zminimalizowania skutków potencjalnych awarii.

Ponadto w celu zapewnienia dostępności i sprawności eksploatacyjnej komputerowych urządzeń srk na lata 2024 – 2025 zawarta została umowa centralna z producentem urządzeń na stacji Poznań Główny na serwis komputerowych urządzeń sterowania ruchem, która dotyczy w szczególności:

- przeprowadzania specjalistycznych przeglądów ze strony producenta;

- zapewnienia części zamiennych;
- analizy zdarzeń w obszarze oprogramowania;
- usuwania awarii i usterek w urządzeniach wewnętrznych.

Ponadto PKP PLK S.A. powołała dyrektora projektu ds. obszarowych centrów sterowania, którego zadaniem jest koordynacja działań mających na celu budowę obszarowego centrum sterowania ruchem kolejowym obejmującego m.in. obszar poznańskiego węzła kolejowego.

Ad 7. W innych częściach kraju na sieci nie stwierdzono częstych awarii komputerowych systemów stacyjnych srk, (do określenia liczby zdarzeń brano pod uwagę stacyjne systemy komputerowe typu: EBILOCK 950, EBILOCK 950 R4, ESTW-L 90 PL, ESTW--L 90 5, MOR-3, MOR-3E). Należy zauważyć, że liczba zdarzeń o charakterze awarii i usterek występujących w LCS Poznań Główny nie odbiega poziomem od innych porównywalnych lokalizacji. Z uwagi na węzłowy charakter LCS Poznań Główny, jak też innych tego typu obiektów, na których występuje bardzo duże obciążenie eksploatacyjne linii kolejowych (przeciętna dobowa liczba wszystkich pociągów powyżej 100 na dobę), nieprawidłowości w działaniu urządzeń srk nawet krótkotrwałe powodują znaczące utrudnienia eksploatacyjne, w postaci dużej liczby opóźnień pociągów.

Poniższe zestawienie obiektów z zabudowanymi urządzeniami komputerowymi systemów stacyjnych srk typu: EBILOCK 950, EBILOCK 950 R4, ESTW-L 90 PL, ESTW-L 90 5, MOR-3, MOR-3E, przedstawia ilość zdarzeń o charakterze awarii lub usterek, jakie wystąpiły na posterunkach w przedziale czasowym dotyczącym 2023 roku oraz I półrocza 2024 roku.

| Nr linii wg Id- 12 (D29) | Nazwa posterunku ruchu/obiektu | Typ urządzeń srk | Liczba zdarzeń [szt.] | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|------------------|-----------------------|-----------------------|------|
| | | | rok 2023 | 1 połowa roku 2024 | Suma |
| 1 | Pruszków Pr | 1 EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |
| | Żyrardów Żr | 1 EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |
| 2 | Mińsk Mazowiecki MMz | 1 ESTW L90 5 | | 1 | 1 |
| | Warszawa Rembertów Rm | 1 EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |
| 3 | Barłogi Br | 1 EBILOCK 950 R4 | 2 | | 2 |
| | Koło Ko | 1 EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |
| | Poznań Główny PoA | 1 ESTW L90 5 | 1 | | 1 |
| | Stara Wiej SW | 1 EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |
| | Szczaniec Sz | 1 ESTW L90 5 | 1 | | 1 |
| 4 | Korytów Kr | 1 EBILOCK 950 | 1 | | 1 |
| | Szeligi Se | 1 EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |
| 6 | Łochów łch | 1 EBILOCK 950 | | 1 | 1 |
| | Zielonka Zl | 1 EBILOCK 950 | 1 | | 1 |
| 7 | LCS Deblin Db | 1 ESTW L90 5 | 1 | | 1 |
| | Lublin Północny LPn | 1 MOR-3 | | 1 | 1 |
| | Zarzeka Za | 1 ESTW L90 5 | 1 | | 1 |
| 9 | Itawa It | 1 EBILOCK 950 R4 | | 1 | 1 |
| | Legionowo Lg | 1 EBILOCK 950 | 1 | | 1 |
| | Modlin "Md" | 1 EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |
| | Redaki Re | 1 EBILOCK 950 R4 | | 1 | 1 |
| 17 | Warszawa Praga WPT | 1 EBILOCK 950 | 7 | 1 | 8 |
| | Łódź Widzew łW | 1 EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |

| | | | | | | |
|------|---------------------------------|---|----------------|----|----|----|
| 21 | Zielonka ZI | 1 | EBILOCK 950 | 1 | | 1 |
| 25 | Starachowice Sw | 1 | MOR-3 | | 1 | 1 |
| 29 | Mostówka Mt | 1 | MOR-3 | 3 | | 3 |
| 61 | Częstochowa Stradom CS | 1 | EBILOCK 950 | | 1 | 1 |
| 91 | Rzeszów Rz | 1 | ESTW L90 5 | | 2 | 2 |
| 109 | Kraków Bieżanów KBn | 1 | MOR-3 | 1 | | 1 |
| 117 | Barwałd Średni Bs | 1 | MOR-3 | | 2 | 2 |
| 131 | Trzciniec Tc | 1 | MOR-3 | | 1 | 1 |
| 132 | Opole Główne OP | 1 | EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |
| | Opole Groszowice Og | 1 | EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |
| 133 | Jaworzno Szczakowa JSA | 1 | ESTW L90 5 | 1 | | 1 |
| | Krzyszowice Kr | 1 | ESTW L90 PL | | 1 | 1 |
| | Oświęcim Owa | 1 | MOR-3 | | 1 | 1 |
| 136 | Przywory Opolskie Po | 1 | EBILOCK 950 R4 | 2 | | 2 |
| 207 | Toruń Wschodni TrZ | 1 | ESTW L90 5 | 1 | | 1 |
| 271 | Luboń koło Poznania Lu | 1 | EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |
| | Mosina Mo | 1 | EBILOCK 950 R4 | 1 | 1 | 2 |
| | Oborniki Śląskie OS | 1 | EBILOCK 950 | 1 | | 1 |
| | Wrocław Osobowice WO | 1 | EBILOCK 950 | 1 | | 1 |
| 273 | Czerwieńsk Ck | 1 | EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |
| | Małowice Wołowskie MW | 1 | MOR-3 | 1 | | 1 |
| | Szczecin Podjuchy | 1 | MOR-3 | 1 | | 1 |
| | Szczecin Port Centralny SPA | 1 | MOR-3 | | 1 | 1 |
| | Szczecin Port Centralny SPB | 1 | MOR-3 | | 1 | 1 |
| | Szczecin Port SPA | 1 | MOR-3 | 1 | | 1 |
| | Szczecin Port SPB | 1 | MOR-3 | 1 | | 1 |
| 275 | Wrocław Muchobór | 1 | EBILOCK 950 | | 1 | 1 |
| 351 | Szczecin Główny Sg | 1 | EBILOCK 950 R4 | 1 | | 1 |
| 354 | Rogoźno Wielkopolskie Rg | 1 | EBILOCK 950 R4 | | 1 | 1 |
| 436 | Czerwieńsk Południe CKP | 1 | EBILOCK 950 R4 | | 1 | 1 |
| 901 | Warszawa Wschodnia Towarowa WWT | 1 | EBILOCK 950 | 2 | | 2 |
| Suma | | | | 47 | 21 | 68 |

Ad 8. Urząd Transportu Kolejowego przeprowadził jedną kontrolę urządzeń srk na stacji Poznań Główny w dniach od 20 stycznia 2020 r. do 10 lutego 2020 r. W wyniku kontroli stwierdzono niedostateczny nadzór nad podmiotem świadczącym usługi utrzymania urządzeń srk (firmą Thales Polska sp. z o.o.) oraz prowadzeniem badań diagnostycznych urządzeń srk na stacji Poznań Główny. PKP PLK S.A oprócz działań naprawczych opisanych w odpowiedzi na pytanie nr 6, wezwała wykonawcę i producenta urządzeń do bezzwłocznego wyeliminowania czynników wpływających na występowanie krytycznych usterek wprowadzających destabilizację działania systemu „ESTW - L90 5”.

Ad 9. System sterowania ruchem kolejowym na stacji Poznań Główny w sytuacji awaryjnej gwarantuje bezpieczną eksploatację, wspierając sterowanie ruchem kolejowym na stacji oraz posterunkach ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami, wymaganiami oraz procedurami w zakresie bezpieczeństwa. Ponadto w 2008 r. producent systemu otrzymał od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kolejne bezterminowe świadectwo dopuszczenia do eksploatacji dla stacyjnych komputerowych urządzeń srk typu „ESTW - L90 5”.

Ad 10. Jak informuje PKP PLK S.A. nie zlecono kontroli urządzeń srk produkcji Thales Polska sp. z o.o. na innych węzłach kolejowych, gdyż w pozostałych lokalizacjach wyposażonych w urządzenia srk (identycznego typu jak na stacji Poznań Główny, tj. ESTW-- L90 5),

nie stwierdzono takiego poziomu awarii. Informację obrazującą ilość zdarzeń w innych, porównywalnych lokalizacjach przedstawia tabela zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 7.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu