



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.13.2025
Warszawa, 24 lipca 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie poselskie nr 2575 z 7 lipca 2025 roku, Pośla na Sejm RP Pana Łukasza Kmity, w sprawie wprowadzenia ograniczeń prędkości na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (dalej: „PKP PLK”, „Spółka”) w związku z wysokimi temperaturami, po uzyskaniu stanowiska PKP PLK przedstawiam poniższe informacje.

W odniesieniu do opóźnienia pociągu nr 3150/1 „Tatry” relacji: Zakopane – Warszawa Wschodnia informuję, że ww. pociąg przybył do stacji Kraków Główny z opóźnieniem wynoszącym 26 minut z powodu:

- wprowadzonych ograniczeń prędkości $v=70$ km/h związanych z wysokim napięciem w torze bezстыkowym na odcinkach: Zakopane – Biały Dunajec, Sieniawa – Raba Wyżna, Skawa – Sucha Beskidzka Zamek, Sucha Beskidzka – Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Leńcze – Skawina;
- usterki semafora wyjazdowego na stacji Szaflary;
- lokowania podróży.

Z informacji uzyskanych od PKP PLK wynika, że w dniu 3 lipca 2025 r. na sieci kolejowej zarządzanej przez Spółkę, w oparciu o przeprowadzone analizy techniczne, wprowadzono ograniczenia prędkości na wybranych odcinkach linii kolejowych nr: 8, 25, 94 96, 97, 98, 99, 108 i 137. Decyzja ta została podjęta w związku z występującymi wysokimi temperaturami oraz ryzykiem deformacji torów bezстыkowych. Działanie to stanowi standardową, prewencyjną praktykę stosowaną w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Szczególnym nadzorem objęto przy tym linie jednotorowe oraz przebiegające przez tereny górskie, gdzie infrastruktura kolejowa jest bardziej narażona na bezpośrednie oddziaływanie promieni słonecznych i wahania temperatur.

Jak przekazano, wprowadzone ograniczenia miały charakter tymczasowy i obowiązywały w godzinach od 12:00 do 19:00, czyli w czasie największego nasłonecznienia, związane były ponadto z trwającymi na poszczególnych liniach kolejowych pracami, które dodatkowo wpływały na naprężenia w torach bezстыkowych.

Należy uwzględnić, że na linii kolejowej nr 97 Skawina – Żywiec trwają obecnie prace gwarancyjne, obejmujące m.in. wymianę podkładów drewnianych, co tymczasowo wpływa na stabilność geometryczną toru. Dodatkowo, na innych odcinkach linii kolejowej nr 97 oraz linii kolejowej nr 98 Sucha Beskidzka – Chabówka została dokonana korekta geometrii toru i podniesiona prędkość rozkładowa, co wiąże się z koniecznością

wykonania regulacji naprężeń w szynach. Prace te prowadzone są w ramach nocnych zamknięć torowych.

Na linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów, gdzie niedawno zakończono remont, eksploatowany jest nowy tor, którego zachowanie w warunkach wysokich temperatur jest aktualnie monitorowane. Natomiast linia kolejowa nr 99 Chabówka – Zakopane znajduje się obecnie na etapie przed odbiorem końcowym. Prowadzone są tam nocne prace wykończeniowe, które również wpływają na tymczasową destabilizację stateczności torowiska.

Podkreślam, że wszystkie podejmowane działania na sieci kolejowej mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i są prowadzone zgodnie z obowiązującymi standardami technicznymi oraz przy uwzględnieniu warunków pogodowych.

Wykaz odcinków z wprowadzonymi w dniu 3 lipca br. ograniczeniami prędkości ze względu na wysoką temperaturę wraz z informacją dotyczącą roku modernizacji linii kolejowej przedstawiono w tabeli stanowiącej Załącznik nr 1 do niniejszej odpowiedzi.

Informuję jednocześnie, że technologia modernizacji linii kolejowej „zakopianka” (Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane) przewiduje spełnienie standardów zgodnych z obowiązującymi normami dla infrastruktury kolejowej i uwzględnia występowanie wysokich temperatur latem, jednak nawet przy spełnieniu ww. norm, ekstremalne upały mogą prowadzić do ryzyka deformacji toru, dlatego też w skrajnych warunkach pogodowych stosuje się ograniczenie prędkości. Ograniczenia takie wprowadzane są prewencyjnie w okresach intensywnych upałów, jest to standardowa praktyka stosowana nie tylko na „zakopiance”, ale również na innych liniach kolejowych. Ma to na celu zapewnienie pełnego bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Wskazuję, że decyzję o wprowadzeniu ograniczeń prędkości z powodu upałów podejmuje zarządca infrastruktury kolejowej na podstawie prowadzonej analizy prognoz pogodowych oraz monitorowaniu stanu torów przez służby techniczne.

Z informacji uzyskanych od PKP PLK wynika, że w dniu 3 lipca 2025 r. z powodu upałów i wynikających z nich ograniczeń prędkości, opóźnionych zostało 133 pociągów pasażerskich, a łączny czas opóźnień wyniósł 1075 minut, czyli średnio 8 minut na pociąg.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.

Załącznik nr 1:

Wykaz odcinków z wprowadzonymi w dniu 3 lipca br. ograniczeniami prędkości ze względu na wysoką temperaturę.

Linia nr	Odcinek	km od – do	Długość [km]	Vmax [km/h]	V ogr. [km/h]	Rok modernizacji
8	Łączna – Kostomłoty	181,300-172,500 oraz 168,800-169,200	9,2	90	50	1988
8	Sobków – Kozłów	241,550-242,340, 245,450-245,850, 266,200-264,480, 244,100-243,200, 235,500-235,400, 233,900-233,750, 232,800-232,250, 214,260-215,600.	6,25	100	60	1987
94	Brzeźnica – Spytkowice	39,800-40,100	0,3	100	50	Tor nie był modernizowany
96	Tarnów Filia – Stróże	4,000–57,410	53,41	100	70	Starsza infrastruktura 1988, fragmenty remontowane głównie utrzymaniowo w latach 2011 – 2024
96	Stróże – Nowy Sącz (tor 1, 2)	57,410–88,500	31,09	90	70	2017 – 2022
96	Nowy Sącz – Piwniczna	88,500–113,100	24,6	100	70	Starsza infrastruktura 1987, większość wyremontowana w 2025 roku
96	Piwniczna – Muszyna	113,100–138,800	25,7	100	50	Starsza infrastruktura 1987, fragmenty remontowane głównie utrzymaniowo w latach 2011 – 2025
96	Muszyna – Plaveč (granica RP)	138,800–146,374	7,574	60	50	1987
97	Skawina – Kalwaria Zebrzydowska	1,407–22,500	21,093	100	70	2017 – 2018

Linia nr	Odcinek	km od – do	Długość [km]	Vmax [km/h]	V ogr. [km/h]	Rok modernizacji
	Lanckorona					
97	Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Sucha Beskidzka	22,500–44,000	21,5	100	70	2014 – 2019
98	Sucha Beskidzka – Chabówka	0,000–34,769	34,769	100	70	2016 oraz 2021
99	Chabówka – Zakopane	0,000–40,978	40,978	120	70	2019 – 2023
108	Stróże – Przysieki	0,585–30,267	29,682	90	50	Starsza infrastruktura 1979, fragmenty remontowane głównie utrzymaniowo w latach 2013 – 2021
25	Bliżyn – Skarżysko Kamienna	141,720 – 141,744	0,024	80	20	W roku 2024 została wykonana naprawa główna przejazdu wraz ze strefami przejściowymi, bez urządzeń SRK.
137	Nowy Świętów – Nysa	127,500 – 128,150	0,650	50	30	Tor nie był modernizowany
137	Nowy Świętów – Nysa	130,800 – 131,000	0,200	70	30	Tor nie był modernizowany
137	Nowy Świętów – Nysa	127,700 – 128,000	0,300	50	30	Tor nie był modernizowany
137	Nowy Świętów – Nysa	131,900 – 133,400	1,500	50	30	Tor nie był modernizowany