



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.6.2026
Warszawa, 13 marca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 15222 Poseł na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak, po uzyskaniu stanowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK S.A.” lub „Spółka”), przedstawiam poniższe informacje.

PKP PLK S.A. w okresie od 1 stycznia do 5 lutego odnotowała przypadki pęknięć szyn:

- w 2024 roku – 174 szt.;
- w 2025 roku – 130 szt.;
- w 2026 roku – 145 szt.

W statystykach Spółki podawane są również pęknięcia o małej propagacji (niepowodujące złamania szyn w całym jej przekroju).

Wśród czynników wpływających na propagację wad w szynach jest fakt występowania w roku bieżącym dużo niższych temperatur w stosunku do lat poprzednich, nawet poniżej temperatury -20°C .

Dane Spółki pokazują na podobny poziom wpływu temperatury jak w styczniu 2016 roku, w styczniu 2017 roku i lutym 2018 roku, gdzie liczba pęknięć wynosiła:

- w styczniu 2016 roku – 538 szt.;
- w styczniu 2017 roku – 371 szt.;
- w lutym 2018 roku – 321 szt.

W Spółce opracowano i wprowadzono nową regulację dotyczącą dozoru pn. „Moduł D2 Diagnostyka – dozоровanie”, stanowiącą część „Warunków technicznych utrzymania linii kolejowych Id-1”. Niemniej wdrożenie zmian uwzględnionych w ww. przepisie zostało podzielone na etapy i obecnie obchody linii kolejowych realizowane są wg zasad obowiązujących od wielu lat, tj. zgodnie z *Instrukcją o dozowaniu linii kolejowych Id-7*.

Zmiany zostały wprowadzone w celu realizacji zadań, które mają na celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

Spółka zdecydowała się powierzyć między innymi opracowanie nowych zasad obchodów linii oraz oględzin rozjazdów niezależnej jednostce badawczej, mającej największe w kraju doświadczenie w obszarze transportu kolejowego.

W ocenie PKP PLK S.A. przyjęty model realizacji prac, tj. zlecenie ich jednostce w żaden sposób niepowiązanej ze Spółką, zapewnił pełny obiektywizm i niezależność przy wyborze jak również rekomendacji optymalnego dla Spółki systemu dozoru. Realizacja zadania została powierzona Instytutowi Kolejnictwa.

Opracowane nowe zasady dozoru zostały ocenione przez wykonanie raportu bezpieczeństwa przeprowadzonego przez akredytowaną jednostkę, niezależną zarówno od Instytutu Kolejnictwa, jak i Spółki. Tym samym cały proces zrealizowano zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa, w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.U. L 121z 3.5.2013 z późn. zm.).

Zmiany wyznaczające zasadniczą częstotliwość czynności zgodnie z nowymi regulacjami nie mają wpływu na zachowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego z uwagi na fakt wprowadzenia w nowych regulacjach dozoru specjalnego, które należy stosować dla przypadków występowania wadliwości, które powodują lub mogą wskazywać na możliwość występowania zagrożenia. Dla takich przypadków wprowadzono konieczność dozoru nawet w trybie codziennym. Jest to rozwiązanie, które definiuje rzeczywistą potrzebę spełniającą wymóg zachowania bezpieczeństwa prowadzenia ruchu.

Według zasad wskazanych w Id-7 częstotliwości dozoru wynikały z dwóch parametrów:

- intensywności obciążenia – parametru łączącego prędkość oraz obciążenie przewozów;
- wybranych cech infrastruktury – promienia łuku, wieku podkładów, syntetycznego wskaźnika jakości geometrycznej toru „J”, i C.

Na podstawie tych dwóch kryteriów ustalono cykle jak w tabeli poniżej:

Kryteria		Cykl dozoru			
Kategoria użytkownika uproszczona	Klasa intensywności obciążenia	Tory szlakowe oraz główne zasadnicze		Pozostałe tory stacyjne (główne dodatkowe, boczne)	Tory czasowo wyłączone z eksploatacji lub zamknięte
KTU-1*	KIO-1	14 dni przy intensywności obciążenia $I \leq 80$	10 dni o intensywności obciążenia $80 < I \leq 160$	jak w torach głównych zasadniczych	6 miesięcy
KTU-2*	KIO-2	7 dni		7 dni	
KTU-3*	KIO-3	5 dni			
KTU-4*	KIO-4	2 razy w tygodniu			
* kategoria użytkownika uproszczona określona wyłącznie na podstawie kryteriów Id1-B1-Z1 oznaczonych jako „KRYTERIA CYKLI DOZORU”					

Natomiast zgodnie z Modułem D, częstotliwość uzależnione są od:

- prędkości oraz obciążenia przewozów (tabela);
- stanu technicznego odcinka linii wyrażonego poprzez kategorie użytkowania (KTU).

Prędkość [km/h]	≤ 5 Tg	> 5 Tg
200 ≤ V < 250	1	
160 ≤ V < 200	2	
120 ≤ V < 160	3	4
V < 120	5	6

Na podstawie tych dwóch kryteriów ustalono cykle jak w tabeli poniżej:

Rodzaj dozorowania	Kategoria dozoru dla kategorii użytkowania KTU1 i KTU2.					
	1	2	3	4	5	6
Obchód	Nie realizuje się	Nie realizuje się	co 3 tygodnie	co 2 tygodnie	co 4 tygodnie	co 3 tygodnie
Objazd	co 1 tydzień	co 2 tygodnie	co 3 tygodnie ¹⁾	co 2 tygodnie ¹⁾	co 4 tygodnie ¹⁾	co 3 tygodnie ¹⁾
Objazd AOT	co 2 tygodnie ²⁾	co 3 tygodnie ²⁾	co 4 tygodnie ³⁾	co 4 tygodnie ³⁾	co 4 tygodnie ³⁾	co 6 tygodni ³⁾
Kategoria dozoru dla kategorii użytkowania KTU3 i KTU4.						
Obchód	Nie realizuje się	Nie realizuje się	co 1 tydzień	co 1 tydzień	co 1 tydzień	co 1 tydzień
Objazd	co 1 tydzień	co 1 tydzień	co 1 tydzień ¹⁾	co 1 tydzień ¹⁾	co 1 tydzień ¹⁾	co 1 tydzień ¹⁾
Objazd AOT	co 2 tygodnie ²⁾	co 3 tygodnie ²⁾	co 4 tygodnie ³⁾	co 4 tygodnie ³⁾	co 4 tygodnie ³⁾	co 6 tygodni ³⁾
Kategoria dozoru specjalnego dla kategorii użytkowania KTU4/X.						
Obchód	KTU4/1 - obchód specjalny tylko w miejscu występowania wadliwości wykonywany codziennie; KTU4/3 - obchód specjalny tylko w miejscu występowania wadliwości wykonywany trzy razy w tygodniu gdzie między kolejnym obchodem jest przynajmniej 1 dzień przerwy (standardowo realizowany w poniedziałki, środy i piątki)					

¹⁾ objazd może zastępować co drugi obchód;

²⁾ nie jest realizowany objazd;

³⁾ nie jest realizowany obchód.

Podstawowym celem zmian była potrzeba podniesienia jakości procesu dozoru, co ma przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu.

Zmiany przewidują możliwość realizacji obchodu z częstotliwością:

- co 2 – 4 tygodnie na odcinkach linii kolejowych, na których stan techniczny toru umożliwia ich klasyfikację do kategorii KTU1 lub KTU2;

- raz w tygodniu na odcinkach linii kolejowych, na których stan techniczny toru umożliwia ich klasyfikację do kategorii KTU3 lub KTU4;
- codziennie lub 2 razy w tygodniu w lokalizacjach, na których stan techniczny toru wymaga szczególnego dozoru.

W zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego zmiany wprowadzają ponadto:

- konieczność weryfikacji pracy personelu dokonującego obchodu linii kolejowych, poprzez nakaz wykonywania obchodu przez bezpośredniego przełożonego nie rzadziej niż co czwarty obchód;
- nową formę dozoru w postaci objazdu, której celem jest zwiększenie wykrywalności wad ukrytych (widocznych jedynie pod obciążeniem). Ponadto ta forma dozoru pozwala zapewnić weryfikację odcinków linii kolejowych do 350 km (dla porównania obchód do 16 km), co w znacznym stopniu zwiększa możliwość wcześniejszego wykrycia wadliwości i podjęcia koniecznych działań w zakresie prac utrzymaniowych;
- dozoru specjalnego, które należy stosować dla przypadków występowania wadliwości, które powodują lub mogą wskazywać na możliwość występowania zagrożenia. Dla takich przypadków wprowadzono konieczność dozoru nawet w trybie codziennym;
- sekwencyjność prowadzenia obchodów, tj. konieczność prowadzenia dozoru naprzemiennego dla torów na odcinkach wielotorowych, np. dla częstotliwości co 14 dni obchody należy wykonywać w pierwszym tygodniu na jednym torze i w trzecim tygodniu na drugim torze, co bezpośrednio powoduje podwójną obecność na tym samym odcinku, zwiększając możliwość wykrycia wad na torach sąsiednich.

W nowej regulacji przyjęto stosowanie objazdu jako podstawowego procesu dozoru dla kategorii dozoru: KD1 i KD2 oraz naprzemiennego dla kategorii od KD3 do KD6. Oznacza to, że dozoru w formie objazdu będzie realizowane na liniach kolejowych o prędkości od 160 km/h i wyższej jako podstawowy proces dozoru oraz dla mniejszych prędkości jako uzupełnienie mające na celu zwiększenie wykrywalności wad, szczególnie ze względu na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu.

Wskazanie takie jest uzasadnione z uwagi na:

- 1) konieczność zapewnienia ochrony życia personelu wykonującego obchody. Wynika to między innymi z wielokrotnych zgłoszeń pracowników, w tym strony społecznej, o dużym zagrożeniu życia występującym przy realizacji czynności w formie obchodu pieszego, realizowanego w torach czynnych dla prędkości powyżej 160 km/h włącznie;
- 2) konieczność zastosowania formy objazdu jako równoważnej czynności z obchodem pieszym. Zasadność taką przyjął Instytut Kolejnictwa, co zostało potwierdzone w toku realizacji nowej regulacji. Wynika to również z faktu wielokrotnie zgłaszanych przez przewoźników incydentów związanych ze złym stanem infrastruktury, gdzie przy jednocześnie wykonywanych czynnościach dozoru nie stwierdzono takich stanów. Jest to spowodowane ujawnianiem

wadliwości zagrażających bezpieczeństwu prowadzenia ruchu tylko pod obciążeniem.

Wprowadzone od dnia 1 lutego 2026 roku objazdy potwierdzają taką zasadność, gdyż do tej pory ujawniono 6 przypadków wykrycia pęknięć i złamań szyn, nieujawnionych w prowadzonym jednocześnie dozowaniu (obchodach pieszych). Identyfikacja takich wadliwości jest bardzo mocno odczuwalna przy objeździe z uwagi na oddziaływania dynamiczne na tabor;

- 3) identyfikację zagrożeń, gdzie najbardziej istotnymi i bezpośrednio wpływającymi na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu są zagrożenia wynikające z nierówności geometrycznych i wady szyn o dużej propagacji.

Zakres stosowania formy objazdu jest realizowany przy użyciu składów pociągowych (z kabiny maszynisty lub ostatniego wagonu pociągu zapewniającego widoczność oraz dopuszczenie prowadzenia objazdu pojazdami własnymi – drezynami).

Dodatkowo dla dozowania w kategoriach KD1 i KD2 (tylko objazdy) została wprowadzona konieczność prowadzenia objazdu drezyną raz na kwartał z ograniczoną prędkością, umożliwiającą weryfikację stanu komponentów i konstrukcji nawierzchni poprzez dostosowanie prędkości jazdy do możliwości wzrokowej obserwacji. W przypadku braku takiej możliwości dopuszczono również wykonanie obchodu w formie pieszej z poziomu ławy torowiska.

W przypadku pytań dziennikarskich dotyczących wystąpienia pęknięć szyn, w PKP PLK S.A. odpowiedzi dla mediów przygotowuje Biuro Komunikacji i Promocji Spółki. Każdorazowo odbywa się to w ścisłej współpracy z Biurem Bezpieczeństwa i innymi jednostkami organizacyjnymi Spółki, które weryfikują stan faktyczny, zakres zdarzenia oraz udzielają niezbędnych informacji merytorycznych.

W komunikatach kierowanych do redakcji podkreślane jest, że każdy przypadek pęknięcia szyny podlega szczegółowemu wyjaśnieniu przez właściwą komisję kolejową, zgodnie z obowiązującymi procedurami bezpieczeństwa. Informacja ta jest przekazywana mediom konsekwentnie, aby zapewnić transparentność procesu i rzetelne przedstawienie działań podejmowanych przez Spółkę.

Dodatkowo, w celu zwiększenia świadomości mediów na temat mechanizmów powstawania pęknięć szyn w warunkach niskich temperatur, przygotowany został materiał ekspercki. Tekst wyjaśnia między innymi wpływ mrozów na naprężenia w torach oraz standardowe procedury nadzoru i kontroli infrastruktury. Materiał ten zostanie udostępniony dziennikarzom jako kontekst merytoryczny wspierający przekazy medialne.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu