



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.2.2026
Warszawa, 13 kwietnia 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolita Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 14828 Pani Poseł Pauliny Matysiak, poniżej przedstawiam stosowne informacje w odniesieniu do przesłanych pytań.

Na wstępie należy podkreślić fakt, że jeszcze w roku 2025, w dniu 17 listopada PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej „Spółka” lub „PKP PLK S.A.”), skierowała do wszystkich podległych jednostek organizacyjnych, przewoźników kolejowych oraz grupy PKP S.A. pismo przypominające najważniejsze zasady obowiązujące pracowników kolejowych w sytuacji spostrzeżenia sytuacji nietypowych, mających na celu zachowanie najwyższego możliwego poziomu bezpieczeństwa.

Jednocześnie jak wskazuje Spółka, regulacje i procedury dotyczące postępowania w sytuacjach awaryjnych zawarte są w następujących dokumentach:

1. **Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir – 1**, Rozdział 10. Postępowanie w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych:
 - Tryb postępowania wg Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów (Ir-1):
 - „W razie stwierdzenia pęknięcia szyny lub deformacji toru zagrażających bezpieczeństwu ruchu” dyżurny ruchu podejmuje decyzje zatrzymania pociągów i zamyka tor. (Ir-1 §75 ust.1);
 - Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi lub otrzyma powiadomienie albo nasunie mu się przypuszczenie o powstaniu potrzeby wzmożenia ostrożności lub zmniejszenia prędkości powinien to zarządzić i drużyny pociągowe powiadamiać o tym rozkazami pisemnymi „O”. (Ir-1 §69 ust. 4);
 - Jeżeli drużyna pociągowa stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągu, w szczególności gdy zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg jadący w przeciwnym kierunku, powinna:
 - a) stosować radiotelefoniczny system alarmowy;
 - b) wykonać hamowanie nagłe.

W przypadku zauważenia przeszkody mogącej zagrażać bezpieczeństwu ruchu należy przedsięwziąć stosowne środki w celu jej usunięcia. W razie potrzeby podawać sygnały „Stój”, wezwać pomoc i o przeszkodzie zgłosić dyżurnemu ruchowi. Jeżeli tor jest izolowany, należy najpierw zewrzeć jego toki szyn. (Ir-1 § 69 ust.5).

2. **Instrukcja dla pracowników posterunków technicznych Ir-2 § 32:** Postępowanie pracownika posterunku nastawczego w przypadku uszkodzenia toru: 1. Po otrzymaniu zawiadomienia o uszkodzeniu toru, pracownik posterunku nastawczego powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu dysponującego. Tor należy zamknąć i zabezpieczyć przed wjazdem pojazdów kolejowych na miejsce niebezpieczne przez ustawienie tarcz zatrzymania, nastawienie zwrotnic w położenie uniemożliwiające jazdę na ten tor oraz zastosowanie zamknięć pomocniczych. Niezależnie od tego, na odpowiednim łączu telefonicznym należy założyć tabliczkę z napisem „Tor zamknięty”. 2. Zdjęcie środków pomocniczych może być dokonane po dopuszczeniu jazdy i dokonaniu odpowiedniego zapisu przez uprawnionego pracownika i tylko na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego.
3. **Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, § 4** postępowanie dyżurnego i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu, pkt 4. Dyspozytor Dyspozytury Głównej Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, któremu zgłoszono zdarzenie, zobowiązany jest niezwłocznie: powiadomić Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
4. **Instrukcja dla toromistrza Id-9:** Po otrzymaniu wiadomości o wypadku lub wydarzeniu kolejowym albo w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa i ciągłości ruchu kolejowego – toromistrz niezwłocznie powiadamia dyżurnego ruchu najbliższego posterunku i udaje się na miejsce wypadku, w celu osłonięcia go właściwymi wskaźnikami i sygnałami. W razie potrzeby udziela pomocy przy ratowaniu poszkodowanych i mienia, a jednocześnie nie dopuszcza do zatarcia śladów po wypadku.

Zgodnie ze stanem faktycznym, otrzymywane od maszynistów informacje nie wskazywały na uszkodzenie toru zagrażające bezpieczeństwu ruchu pociągów. Dyżurni ruchu otrzymywali informacje o nierównościach w torze, jednakże nie wskazywały one na konieczność zatrzymania pociągów, zamknięcia toru i wstrzymania ruchu kolejowego na całej linii. Powiadomiony dyspozytor zakładowy niezwłocznie wysłał uprawnionego pracownika (toromistrza), celem sprawdzenia nieprawidłowości w torze.

Maszyniści pociągów posiadali rozkaz pisemny „O” (również maszynista pociągu nr 23321), z którego wynikało że na odcinku Tunel – Zastów mają „jechać ostrożnie” i obserwować szlaki pod kątem ewentualnego wpływu warunków atmosferycznych na infrastrukturę kolejową. Tylko jeden maszynista pociągu nr 3102 (wg informacji maszynisty przekazanej dyżurnemu ruchowi), ograniczył prędkość pociągu, jednakże nic w km 286,500 nie zauważył.

Toromistrz po otrzymaniu informacji udał się na miejsce zgłoszenia nieprawidłowości w torze. Po dojeździe zastał wykolejony pociąg. Do momentu przybycia komisji kolejowej zabezpieczał miejsce zdarzenia, zgodnie z ww. instrukcją dla toromistrzów.

W dniu wypadku Komisja została powołana zgodnie z instrukcją a jej praca trwają nadal. Na ten moment został opracowany protokół oględzin miejsca wypadku kolejowego. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydał decyzję o podjęciu postępowania przez Komisję.

Odnosząc się do pytania dotyczącego podjętych działań nadzorczych oraz planowanych zmian organizacyjnych mających na celu poprawę bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej, należy stwierdzić, że po zdarzeniu wydano do wszystkich jednostek organizacyjnych Spółki, (tj. Zakładów Linii Kolejowych), polecenie obowiązkowego stosowania ograniczenia prędkości do 20 km/h po otrzymaniu zgłoszenia o podejrzeniu defektu toru, do czasu jego sprawdzenia i oceny przez uprawnionych pracowników. Zarządca infrastruktury w dniach 5 i 6 lutego 2026 r. przeprowadziła kontrolę doraźną dotyczącą adekwatności stosowanych obostrzeń po zdarzeniu z 20 stycznia 2026 r. Po kontroli zostały wydane wytyczne dla Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące przeprowadzenia dodatkowych kontroli stanu torów na innych liniach kolejowych oraz wdrożenia ogólnokrajowych działań prewencyjnych, wymaga odnotowania faktu, że 28 stycznia 2026 r. wydano w trybie natychmiastowym zalecenie dla całej Spółki dotyczące przeprowadzania badań diagnostycznych każdorazowo przed wprowadzeniem zmiany w zakresie charakterystyki prowadzenia ruchu (dotyczy to wprowadzania okresowych zmian kierunków prowadzenia ruchu – na ruch dwukierunkowy), oznaczający wymóg dokonywania inspekcji torów w zakresie oceny wadliwości stali szynowej w kontekście wzmożonego rozwoju wad.

Dodatkowo została wydana decyzja administracyjna Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o sygn. DPN-WPOA.500.8.2026.KS z dnia 28 stycznia 2026 r. wprowadzająca ograniczenia ruchu kolejowego w torze nr 1 linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny od km 278,750 do km 299,000 z klauzulą natychmiastowej wykonalności.

Spółka, oprócz standardowych planowych czynności diagnostycznych na linii kolejowej nr 8, zaplanowała dodatkowe kontrole stanu torów w lokalizacjach, gdzie szyny są najbardziej narażone na oddziaływanie taboru.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu