



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.10.2026
Warszawa, 23 kwietnia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie poselskie nr 3357 Posła na Sejm RP Pana Romana Fritza, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie należy zaznaczyć, że Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jako krajowa władza bezpieczeństwa będąc właściwym w sprawach nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych, a także bezpieczeństwa ruchu kolejowego, na podstawie art. 13 ust. 1a pkt 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025r. poz.1234, z późn. zm.), kontroluje spełnianie przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności m. in. warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, a także na podstawie art. 13 ust. 1a pkt 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, monitoruje kompetencje personelu kolejowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące zdarzeń kolejowych związanych z zatrzymywaniem się pociągów przy peronach o niewystarczającej długości informuje, że Spółka PKP Intercity S.A. będąca największym krajowym przewoźnikiem pod względem pracy przewozowej i eksploatacyjnej, posiada rozwiązania systemowe w tym procedurę wewnętrzną w zakresie bezpieczeństwa, która ma na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przy wymianie pasażerów w lokalizacjach gdzie pociąg wykracza poza długość peronu. Stosowanie tych zasad nie dopuszcza do wystąpienia sytuacji, w których pasażerowie będą wysiadać z pociągu w miejscach do tego nieprzystosowanych.

W ramach Umowy Ramowej o świadczenie usług publicznych z PKP Intercity S.A. zawartej przez ministra właściwego ds. transportu jako organizatora międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w ramach wymogów jakościowych wskazano, że: niezbędnym warunkiem do wyznaczenia postojów handlowych jest przystosowana infrastruktura kolejowa Zarządcy infrastruktury i odpowiednia długość krawędzi peronowych znajdujących się przy torach danej linii kolejowej. Jeśli długość składu pociągu przekracza długość krawędzi peronowej na

przystanku / stacji kolejowej i występuje zagrożenie bezpieczeństwa podróżnych, decyzja o postój będzie podejmowana indywidualnie, w porozumieniu z Organizatorem. Decyzje o postojach pociągów PKP Intercity S.A. podejmowane są w ramach prac nad rocznym rozkładem jazdy pociągów.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. powstała w 2001 r., dlatego też jest w posiadaniu porównywalnych danych począwszy od 2007 r., przy czym nie są to statystyki zdarzeń spowodowanych zbyt dużą długością pociągów względem długości peronów, przy których zaplanowany został ich postój handlowy. Jednakże w wyniku wykonanego przeglądu danych za okres od stycznia 2007 r. do końca marca 2026 r., Spółka ustaliła, że we wskazanym okresie nie odnotowano zdarzeń, które związane byłyby ze zbyt dużą długością pociągu względem długości krawędzi peronowej.

Jednocześnie należy podkreślić, że zdecydowana większość zdarzeń z udziałem podróżnych w ww. okresie spowodowana została bezpośrednio zachowaniem pasażerów, tj. próbami wysiadania z jadącego/ruszającego pociągu (po podaniu sygnału do odjazdu przez drużynę pociągową, po załączeniu sygnałów automatycznego zamknięcia drzwi; również poza krawędzią peronową), próbami wskakiwania/wsiadania do jadącego/ruszającego pociągu czy też wpadnięciem pomiędzy krawędź peronową a skład pociągu podczas wsiadania bądź wysiadania do lub z pociągu w trakcie wymiany podróżnych przy krawędzi peronowej.

Należy zauważyć, że zdarzenia związane z niezatrzymaniem się składu całą długością pociągu przy krawędzi peronowej spowodowane są zazwyczaj niezatrzymaniem pociągu w miejscu przewidzianym rozkładem jazdy przez prowadzących pojazdy kolejowe (których źródło ma różne pochodzenie, jest związane m.in.: z czynnikiem ludzkim, warunkami atmosferycznymi). W takich przypadkach:

- jeżeli istnieje możliwość wymiany podróżnych (część składu zatrzymała się przy krawędzi peronowej), zazwyczaj nie proceduje się cofania pociągu, a wymiana podróżnych odbywa się pod nadzorem drużyny pociągowej (w celu zapewnienia bezpiecznej wymiany podróżnych);
- jeżeli nie ma możliwości wymiany podróżnych, a pociąg zatrzymał się całym składem poza krawędzią peronową w miejscu umożliwiającym jego cofnięcie do krawędzi peronowej – po uzgodnieniu cofania oraz otrzymaniu zgody od dyżurnego ruchu wykonywane jest cofanie składu w celu bezpiecznej wymiany podróżnych przy krawędzi peronowej.

Po zmianie § 13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2025 r., poz. 100, z późn. zm) przez nowelizację tego rozporządzenia w 2025 r., długość pociągu pasażerskiego nie może być większa od długości peronów, przy których pociąg ma postój handlowy zgodnie z rozkładem jazdy pociągów. Należy jednak podkreślić, że nie jest to warunek bezwzględny, ponieważ zgodnie z § 13 ust. 5 rozporządzenia, zgody na odstępstwa od dopuszczalnych długości pociągów może udzielić zarządca infrastruktury. Istnieje więc nadal prawna możliwość postój handlowego pociągu dłuższego niż długość peronu w sytuacjach które to uzasadniają, po uzyskaniu odstępstwa od zarządcy infrastruktury.

Ponadto należy też wspomnieć o tym, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w celu zwiększenia długości użytecznej peronów przeprowadziła na wybranych liniach kolejowych akcję zmiany usytuowania wskaźników W 4 oznaczających miejsce postoju czoła pociągu i przesunięcia ich na odległość 20 m za koniec peronu, w tym celu żeby pojazd trakcyjny (lokomotywa) podczas postoju handlowego pociągu nie musiała zajmować krawędzi peronu, przez co na tym peronie mieści się więcej wagonów pociągu.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu