



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.1.2026
Warszawa, 30 kwietnia 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie poselskie nr 3045 Posłów na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak i Pana Łukasza Kmity, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie należy podkreślić fakt, że od dnia 14 stycznia 2026 r., w związku z utrzymującymi się niskimi temperaturami, na linii kolejowej nr 8 od stacji Tunel do stacji Zastów zostało wprowadzone obostrzenie (j.o.) ostrożna jazda. 20 stycznia br. przedstawiciele przewoźników zgłaszali problemy techniczne na linii kolejowej nr 8 na odcinku Miechów - Słomniki (przed zdarzeniem), jednakże należy podkreślić, że otrzymane od maszynistów informacje nie wskazywały na uszkodzenie toru zagrażające bezpieczeństwu ruchu pociągów, dyżurni ruchu otrzymali jedynie sygnały o nierównościach w torze. Po otrzymaniu informacji zgłaszali sprawę do dyspozytora zakładowego w celu sprawdzenia miejsca przez toromistrza.

Podjęte działania, zostały zawarte w Protokole Oględzin Miejsca Wypadku, sporządzonego m.in. przez przedstawiciela PKP Intercity S.A. ustalono, że pierwsze zgłoszenie nastąpiło przez maszynistę pociągu nr 3150 w dniu 20 stycznia 2026 r., o godzinie 18:33. Zgłoszenie zostało przekazane do dyżurnego ruchu w Miechowie i dotyczyło nierówności w torze w km 286,500. Następnie maszynista pociągu nr 5305 o godzinie 18:56 został poinformowany przez dyżurnego ruchu w Miechowie o nierówności w torze. Zostały one potwierdzone przez prowadzącego pociąg o godzinie 19:04. Jednocześnie w tym samym czasie maszynista pociągu nr 3102 został powiadomiony przez dyżurnego ruchu w Słomnikach o nieprawidłowościach w torze. Maszynista tego pociągu o godzinie 19:15 zaraportował, że zwolnił ale nie odczuł nierówności w km 286,500. Ostatnie zgłoszenie było od maszynisty pociągu nr 5307 o godz. 20:41 do dyżurnego ruchu w Słomnikach, że pociągiem „rzuciło” w km 286,500. Na miejsce udał się toromistrz w celu sprawdzenia zgłoszonej nieprawidłowości w torze.

Odpowiadając na pytanie dotyczące zabudowy toru na odcinku Miechów – Słomniki należy zauważyć, że zabudowany w 2009 r. tor nr 1 wykonany jako bezстыkowy, wyposażony jest w nawierzchnię z szyn typu 60E1, wyprodukowanych w 2009 r. Podkłady strunobetonowe z lat 2006 – 2009 zostały zabudowane w torze w pierwszej połowie 2009 r., natomiast regulacja położenia toru w płaszczyźnie poziomej i pionowej wykonana została w 2017 r. Prace związane ze szlifowaniem szyn przy użyciu maszyny szlifierskiej na

odcinku w km 286,500 były wykonywane dwukrotnie, tj. w okresie od kwietnia do maja 2010 r. oraz w maju 2019 r. Spółka PKP PLK S.A. nie planowała wykorzystać szyn, które posiadają wady jako. tzw. materiał staroużyteczny na innych liniach kolejowych. Należy przy tym zaznaczyć, że w ocenie Ministra Infrastruktury szlifowanie szyn na odcinkach linii kolejowych o podobnej geometrii, obciążeniu przewozami oraz dozwolonej prędkości pociągów co linia kolejowa nr 8 na odcinku Kozłów – Kraków powinno odbywać się nie rzadziej niż co 2 lata w celu regularnego usuwania zużycia powierzchni tocznej szyn.

Prędkość rozkładowa na tym odcinku dla szynobusów oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych wynosi 110 km/h. Jednocześnie należy podkreślić, że w dniu 20 stycznia 2026 r., na fragmencie od km 284,700 do km 285,100, obowiązywało czasowe ograniczenie prędkości do 50 km/h w związku z prowadzonymi pracami przy peronie. Tor nr 1 linii kolejowej nr 8 na szlaku Miechów – Słomniki był jedynym czynnym torem w tym okresie, gdyż w terminie od dnia 16 stycznia 2026 r. do dnia 22 marca 2026 r. realizowane było planowe zamknięcie torowe obejmujące: tor nr 2 na szlaku Tunel – Miechów, tory nr 2, 4, 6a i 6b w stacji Miechów oraz tor nr 2 na szlaku Miechów – Słomniki z wyłączeniem napięcia w sieci trakcyjnej. Wprowadzone ograniczenia w ruchu kolejowym wynikały z prowadzonych robót torowych i sieciowych na szlakach oraz stacjach realizowanych w ramach zadań inwestycyjnych pn. „Poprawa infrastruktury linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny na odcinku Tunel – Kraków” oraz „Zabudowa zdalnego sterowania ze stacji Kraków Główny stacjami Miechów, Słomniki, Niedźwiedź, Zastów oraz podg. Raciborowice i podg. Dłubnia”.

Odnosząc się do pytania dotyczącego niskich temperatur jako wyłącznej przyczyny wykolejenia składu Polregio na linii kolejowej nr 8, to, jak podaje PKP PLK S.A. niskie temperatury mogły stanowić jeden z czynników prowadzących do powstania uszkodzenia. Natomiast do momentu zakończenia analizy szyny pochodzącej z miejsca zdarzenia nie ma możliwości jednoznacznego określenia przyczyn wypadku. Uszkodzona szyna (jej połamane fragmenty) zostały zabezpieczone i odebrane z miejsca zdarzenia przez prokuraturę.

Należy również zaznaczyć, że po przedmiotowym zdarzeniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadziła procedurę, zgodnie z którą w przypadku gdy maszynista jadącego pociągu zgłosi dyżurnemu ruchu przez środki radiołączności deformację toru w planie i profilu lub nierówność toru mogącą potencjalnie wskazywać na pęknięcie, ubytek lub inne uszkodzenie szyny, dyżurny ruchu jest zobowiązany do niezwłocznego wprowadzenia doraźnego ograniczenia prędkości pociągów do 20 km/h w obrębie miejsca na linii kolejowej, którego dotyczyło zgłoszenie od maszynisty. Ograniczenie to obowiązuje do czasu weryfikacji zgłoszenia przez odpowiednie służby zarządcy infrastruktury i usunięcia usterki toru, jeśli zostanie ona potwierdzona.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu