



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8-1.054.3.2026
Warszawa, 23 kwietnia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 14851 Pana Marcina Horały Posła na Sejm RP, przesyłam poniższe stanowisko.

W związku z prognozowanymi trudnymi warunkami atmosferycznymi od dnia 30 grudnia 2025 r. uruchomiono system zarządzania kryzysowego w Spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., powołując m.in. Kolejowe Centrum Zarządzania Kryzysowego na obszarze całego kraju oraz Regionalne Zespoły Zarządzania Kryzysowego w Ekspozyturach Zarządzania Ruchem Kolejowym, począwszy od dnia 30 grudnia 2025 r. na północy i w centrum kraju, a następnie sukcesywnie również na wszystkich pozostałych obszarach. W skład zespołów weszli przedstawiciele jednostek Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Ekspozytur Zarządzania Ruchem Kolejowym, Zakładów Linii Kolejowych, Centrum Realizacji Inwestycji, Komendy Głównej i Regionalnych Straży Ochrony Kolei), przewoźnicy kolejowi, PGE Energetyka Kolejowa S.A. oraz PKP S.A.

Do działań związanych z utrzymaniem zimowym infrastruktury skierowano pracowników oraz sprzęt własny Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wspierany zasobami podmiotów zewnętrznych. Prace obejmowały w szczególności utrzymanie rozjazdów, przejazdów kolejowo-drogowych oraz infrastruktury pasażerskiej. Dla osłony i napraw sieci trakcyjnej całodobowo dostępnych było 66 pociągów sieciowych. W okresie od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 stycznia 2026 r. do osłony sieci Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dysponowała łącznie 424 lokomotywami osłonowymi, zaangażowanymi w monitorowanie stanu infrastruktury i usuwanie skutków ciężkich warunków pogodowych. Wykonano jazdy w celu odszronienia 27 146 km sieci trakcyjnej oraz jazdy patrolowe na 61 228 km torów.

W okresie wzmożonych opadów śniegu i/lub oblodzeń na całej sieci kolejowej do prac przy odśnieżaniu oddelegowano w styczniu średniodobowo 2 363 pracowników Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz 45 podmiotów spoza struktur Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zespoły odśnieżne, pługi odśnieżne oraz odśnieżarki pracowały łącznie 1 833 razy. Do usuwania awarii i usterek oddelegowano średniodobowo 76 osób. W celu stałego ogrzewania rozjazdów pracowało średnio w każdej dobie 26 040 stacjonarnych urządzeń.

Warto mieć na uwadze, że w okresie od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 stycznia 2026 r. na całej sieci kolejowej będącej w zarządzie Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

odnotowano niemal 2500 wydarzeń związanych wyłącznie z ciężkimi warunkami pogodowymi.

Odnosząc się do działań podjętych przez Spółkę PKP Intercity S.A. należy podkreślić, że tabor kolejowy eksploatowany przez Spółkę PKP Intercity S.A. jest projektowany i utrzymywany zgodnie z obowiązującymi normami i specyfikacjami technicznymi (TSI, EN, UIC). Niemniej jednak kumulacja niekorzystnych warunków zimowych powoduje zwiększoną awaryjność elementów taboru oraz infrastruktury, co bezpośrednio przekłada się na punktualność i regularność kursowania pociągów.

Trudne warunki zimowe mają bezpośredni wpływ na kluczowe systemy pojazdów kolejowych, w szczególności: układy hamulcowe, układy drzwiowe, układy trakcyjne i elektryczne, urządzenia pokładowe, elementy podwozia. Zwracam szczególną uwagę na wpływ trudnych warunków zimowych na układy trakcyjne i elektryczne – poprzez oblodzenie pantografów i sieci trakcyjnej, przerwy w poborze prądu, wahania napięcia oraz zawilgocenie oraz zamarzanie aparatury wysokiego oraz niskiego napięcia, co prowadzi do ograniczeń prędkości a w skrajnych przypadkach do czasowej niedrożności szlaków lub przeciągania składów trakcją spalinową.

Opisane uszkodzenia powodują konieczność czasowego wyłączenia pojazdów z eksploatacji w celu przeprowadzenia napraw lub dodatkowych czynności serwisowych. Niskie temperatury przyczyniają się również do przyspieszonej degradacji elementów taboru, takich jak przewody, uszczelnienia i elementy gumowe, co skutkuje skokowym wzrostem liczby usterek, w tym usterek powtarzalnych, ujawniających się często nagle i bez wcześniejszych symptomów.

W konsekwencji powyższych uwarunkowań eksploatacyjnych konieczne jest wprowadzanie ograniczeń w ruchu kolejowym, obejmujących obniżanie prędkości, skracanie relacji, czasowe wyłączenie pojazdów z ruchu oraz odwoływanie wybranych kursów. **Działania te wynikają z obowiązujących przepisów bezpieczeństwa oraz zasad prowadzenia ruchu kolejowego i mają na celu ograniczenie ryzyka dalszych uszkodzeń taboru oraz zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów i personelu.**

Trudne warunki zimowe oddziałują również na funkcjonowanie infrastruktury kolejowej w skali całej sieci, powodując m.in. zaśnieżenia i oblodzenia urządzeń sterowania ruchem kolejowym, awarie rozjazdów, pęknięcia szyn, usterki sieci trakcyjnej, a także zakłócenia w ruchu u innych przewoźników. Czynniki te miały istotny wpływ na konieczność wprowadzania jazd drogami okrężnymi oraz generowanie opóźnień wtórnych.

Spółka PKP Intercity S.A. od początku sezonu zimowego realizuje rozszerzony pakiet działań przygotowawczych i naprawczych, mających na celu ograniczenie skutków trudnych warunków eksploatacyjnych. Obejmują one w szczególności:

- prowadzenie **szczegółowych i rozszerzonych kontroli stanu technicznego taboru**, wykraczających poza standardowe czynności eksploatacyjne,

- wzmożoną kontrolę układów hamulcowych, zasilania, ogrzewania, instalacji elektrycznych oraz układów drzwiowych,
- stosowanie płynów eksploatacyjnych, środków smarnych i preparatów przeciwzamarzaniowych przystosowanych do niskich temperatur,
- bieżące usuwanie śniegu i lodu z podwozi oraz elementów zewnętrznych pojazdów,
- stosowanie dodatkowych osłon na wrażliwe elementy instalacji elektrycznych,
- zwiększenie obsad zespołów naprawczych w zakładach utrzymania taboru oraz intensyfikację prac w spółce PKP Intercity REMTRAK.
- zlecenie usuwania skutków awarii spowodowanych trudnymi warunkami atmosferycznymi oraz zamrożeniami układów dystrybucji wody w Remtrak.

Codziennie prowadzone są narady monitorujące stan rezerwy taborowej oraz postęp napraw wagonów i lokomotyw. Od podwykonawców realizujących utrzymanie zespołów trakcyjnych Spółka PKP Intercity S.A. wymaga utrzymania deklarowanej dostępności pojazdów, jednak ze względu na rozległość obsługiwanych tras oraz czasochłonność napraw jednostek zespolonych wzrosło zapotrzebowanie na składy wagonowe zastępcze.

W przypadku odwołania pociągu podróżnym wskazywane są alternatywne połączenia realizowane przez Spółkę PKP Intercity S.A. lub innych przewoźników w ramach wzajemnego honorowania biletów, a w uzasadnionych przypadkach uruchamiana jest zastępcza komunikacja autobusowa. Podróżni mogą również skorzystać z uprawnień wynikających z regulaminu przewoźnika.

Istotnym jest również fakt, że liczba pasażerów przewiezionych przez Spółkę PKP Intercity S.A. (łącznie w komunikacji krajowej i międzynarodowej) wzrosła w styczniu 2026 r. o ok. 13% w stosunku do stycznia 2025 roku. Natomiast dane dotyczące punktualności na przybyciu za styczeń 2026 r. w porównaniu ze styczniem 2025 r. przedstawiają się następująco:

- Spółka PKP Intercity S.A. – styczeń 2026 r. - 53,39%, styczeń 2025 r. – 74,35%, spadek o około 21 punktów procentowych;
- Pozostali przewoźnicy – styczeń 2026 r. – 87,00%, styczeń 2025 r. – 92,91%, spadek o około 6 punktów procentowych;
- Ogółem przewozy pasażerskie – styczeń 2026 r. – 83,69%, styczeń 2025 r. – 91,39%, spadek o około 8 punktów procentowych.

Należy podkreślić, że przy stabilnych warunkach eksploatacyjnych Spółka PKP Intercity S.A. utrzymuje wysoki poziom punktualności, co potwierdzają wyniki z ostatnich okresów. Najniższa punktualność w minionych latach została odnotowana w lipcu 2022 r. i wyniosła 55,50%.

Ponadto informuję, że Ministerstwo Infrastruktury systematycznie monitoruje działania podległych podmiotów (Urząd Transportu Kolejowego do nich nie należy), w tym:

- zarządcy infrastruktury Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pod której zarządem znajduje się ponad 90% sieci kolejowej w Polsce,
- Spółki PKP Intercity S.A. w zakresie przewozów objętych umową o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W ramach działalności monitorującej nad Spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ministerstwo Infrastruktury m.in. analizuje przekazywane przez tą Spółkę meldunki z przebiegu robót zimowych (zwane również m.in. raportami z akcji „Zima”), których zasady ustalone zostały w Instrukcji o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17. Instrukcja ta ustala zasady organizacji i realizacji prac zimowego utrzymania infrastruktury kolejowej. Na podstawie informacji przekazywanych przez ww. Spółkę formułowane są wnioski i dokonywana jest ocena działalności ww. zarządcy infrastruktury w tym zakresie.

Ponadto, w odniesieniu do różnych aspektów działalności Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przypadku niespełnienia wymagań jakościowych na poziomie wymaganym w Umowie na realizację programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury Kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” nakładane są na Spółkę PKP PLK S.A. kary umowne lub obniżana jest wysokość premii za efektywność. Zasady te dotyczą tych wszystkich zarządców infrastruktury, którzy korzystają z dofinansowania w ramach ww. Programu, w takim zakresie działalności, która objęta jest ww. dofinansowaniem.

W ramach działalności monitorującej nad Spółką PKP Intercity S.A. Ministerstwo Infrastruktury m.in. analizuje przekazywane przez tą Spółkę informacje dotyczące opóźnień pociągów PKP Intercity S.A. oraz podjętych przez tą Spółkę działań zaradczych w celu sformułowania odpowiednich wniosków i oceny działalności ww. Przewoźnika w tym zakresie. Należy również dodać, że w przypadkach niedostatecznej jakości usług, w sytuacjach i w zakresie przewidzianym w zawartej ze Spółką PKP Intercity S.A. umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, Ministerstwo Infrastruktury nakłada na ww. Przewoźnika kary umowne m, in. za brak punktualności z winy PKP intercity SA.

Resumując, w celu utrzymania ciągłości procesu przewozowego spółki kolejowe angażują ogromne siły i środki, a Ministerstwo Infrastruktury systematycznie monitoruje rezultaty działań tych podmiotów.

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak