



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.18.2026
Warszawa, 15 czerwca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16825 z 6 maja 2026 r., Pośła na Sejm RP Pana Łukasza Kmity, w sprawie wprowadzenia prędkości 250 km/h na Centralnej Magistrali Kolejowej (dalej także: „CMK”, „linia kolejowa nr 4”) i kwestii bezpieczeństwa pasażerów, po uzyskaniu stanowiska spółek: PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (dalej: „PKP PLK”, „Spółka”), oraz PKP Intercity S.A. (dalej: „PKP Intercity”) przedstawiam poniższe informacje.

Maksymalna prędkość eksploatacyjna 250 km/h zostanie wprowadzona na odcinku linii kolejowej nr 4 o długości ok. 180 km. Szczegóły dotyczące prędkości docelowych oraz kilometrażu na linii CMK przedstawia poniższa tabela:

Prędkość (km/h)	od km	do km	długość odcinka (km)
160	1,087	1,813	0,722
200	1,813	21,370	19,557
250	21,370	168,631	147,261
200	168,631	171,369	2,738
250	171,369	204,937	33,568
200	204,937	220,450	15,513
160	220,450	222,400	1,950
110	222,400	224,915	2,515

Jak przekazała PKP PLK konstrukcja sieci trakcyjnej typu 2C120-2C-3 eksploatowanej na linii CMK jest dostosowana do maksymalnej prędkości jazdy pociągów na poziomie 250 km/h.

Konstrukcja ta została poddana ocenie składnika interoperacyjności, zgodnie z wymaganiami rozdz. 6.1.4 Załącznika do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii, co potwierdzone zostało w treści raportu

Instytutu Kolejnictwa z przeprowadzenia oceny nr Q/ACNB/044/2022/ENE/NB-001/2022 z dnia 28 czerwca 2022 r. Dokonano również oceny charakterystyki dynamicznej i jakości odbioru prądu (integracji z podsystemem) sieci trakcyjnej typu 2C120-2C-3, zgodnie z wymaganiami rozdz. 6.2.4.5 Załącznika do ww. rozporządzenia, której pozytywna konkluzja została przedstawiona w treści pracy nr EK 01/004275/12 Instytutu Kolejnictwa z dnia 9 kwietnia 2025 r.

Wskazano ponadto, że aktualnie eksploatowane obiekty zasilania sieci trakcyjnej linii kolejowej nr 4 są dostosowane do prowadzenia ruchu z prędkością maksymalną na poziomie 250 km/h, w ramach realizacji rozkładu jazdy określonego w treści opracowania o nazwie: „Podniesienie prędkości na Centralnej Magistrali Kolejowej” w ramach ogólnego projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa etap II”.

Należy przy tym zaznaczyć, że przewidywane uruchomienie dodatkowych pociągów na linii kolejowej nr 4, w związku z zakończeniem budowy przez CPK sp. z o.o. centralnego lotniska oraz odcinków nowych linii kolejowych, wiązać się będzie z potrzebą instalacji dodatkowych obiektów zasilania, tj. 2 kabin połączenia poprzecznego sieci trakcyjnej obu torów linii CMK, co stanowić będzie przedsięwzięcie o ograniczonej skali nakładów i działań, niewymagających ingerencji w nieruchomości niezwiązane z linią kolejową.

Odpowiadając na pytanie dotyczące obecnego stanu torowiska informuję, że infrastruktura torowa jest dostosowana do prowadzenia ruchu pociągów z prędkością do 250 km/h na odcinkach linii przewidzianych do osiągnięcia tej prędkości. W związku z tym nie planuje się przebudowy nawierzchni i podtorza na linii kolejowej nr 4 (CMK) przed wprowadzeniem prędkości 250 km/h. Wskazuję ponadto, że zgodnie z aktualnymi założeniami prowadzenie ruchu pociągów z prędkością do 250 km/h na linii kolejowej nr 4 planowane jest do wprowadzenia wraz z rozkładem jazdy 2027/2028.

PKP PLK poinformowała, że prognozowane czasy jazdy po wprowadzeniu prędkości 250 km/h na CMK oraz przybliżone wartości skrócenia czasu przejazdu dla poszczególnych relacji prezentują się w następujący sposób:

- Warszawa Centralna – Kraków Główny czas przejazdu ulegnie skróceniu z 2 h 47 min do 1 h 56 min, tj. o 51 min;
- Warszawa Centralna – Katowice czas przejazdu ulegnie skróceniu z 2 h 34 min do 1 h 54 min, tj. o 40 min;
- Warszawa Centralna – Zawiercie czas przejazdu ulegnie skróceniu z 1 h 48 min do 1 h 23 min, tj. o 25 min;
- Warszawa Centralna – Sosnowiec Główny czas przejazdu ulegnie skróceniu z 2 h 14 min do 1 h 45 min, tj. o 29 min.

Spółka przekazała ponadto, że nie planuje wprowadzania ograniczeń dla przewoźników w taki sposób, aby pociągi pasażerskie kursujące CMK prowadzone klasycznymi składami z lokomotywą, EZT lub składami zespolezonymi musiały być dostosowane do prędkości poruszania się 200 km/h lub innej prędkości. Poinformowano jednocześnie, że planowane jest wdrożenie prędkości 250 km/h bez ponownego podnoszenia prędkości do 200 km/h. Zaznaczono przy tym, że w związku z wprowadzeniem prędkości 250 km/h na linii kolejowej nr 4 nie planuje się aktualnie całodobowych zamknięć torowych, a ewentualne prace oraz testy będą realizowane przy czasowych ograniczeniach. Z informacji

uzyskanych od PKP PLK wynika ponadto, że na odcinkach, gdzie planuje się wprowadzenie prędkości 250 km/h wszystkie rozjazdy w torach głównych zasadniczych są przystosowane do tej prędkości. Jak przekazała Spółka osiągnięcie prędkości 250 km/h nie będzie możliwe w rejonie stacji Psary i Góra Włodowska, na których większość rozjazdów jest certyfikowana do prędkości 200 km/h.

W odniesieniu do pytań: Ile dokładnie par pociągów w ciągu doby zamierza uruchamiać spółka PKP Intercity z prędkością 250 km/h na CMK? Ile pociągów wagonowych EIC (EkspresIC) z prędkością 200 km/h obsługiwanych lokomotywami Grifin z Nowego Sącza oraz innymi lokomotywami przystosowanymi do prędkości 200 km/h planuje uruchamiać spółka PKP Intercity dla relacji: a) Kraków-Warszawa b) Katowice-Warszawa po wprowadzeniu prędkości 250 km/h? i Czy w związku z podwyższeniem prędkości do 250 km/h, spółka PKP Intercity planuje wzrost cen biletów w najwyższej kategorii pociągów? informuję, że połączenia pociągami kategorii EIP i w większości EIC nie realizują przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy, zawartej z Ministrem Infrastruktury na przewozy w międzywojewódzkim i międzynarodowym kolejowym transporcie pasażerskim. Połączenia te są połączeniami komercyjnymi, realizowanymi we własnym zakresie przez PKP Intercity. Pociągi takie uruchamiane są na własne ryzyko handlowe PKP Intercity – bez dofinansowania ze środków budżetu państwa. Dlatego też to przewoźnik posiada autonomię decyzyjną, dotyczącą siatki tego rodzaju połączeń, np. liczby kursów, tras, godzin kursowania czy stacji zatrzymań. Decyzje o rozszerzeniu bądź ograniczeniu oferty przedmiotowych połączeń podejmowane są przez PKP Intercity na podstawie przewidywanych lub uzyskiwanych wyników finansowych tych połączeń. Uruchamianie takich pociągów uzasadnione jest dopiero w przypadku uzyskania zadowalających prognoz wyniku finansowego danego połączenia.

Wskazuję jednocześnie, że z informacji uzyskanych od PKP Intercity wynika, że pojazdy ED250 „Pendolino” są gotowe do jazdy z prędkością eksploatacyjną wynoszącą 250 km/h. PKP Intercity poinformowała ponadto, że na obecną chwilę nie ma planów wprowadzania do eksploatacji wagonów i lokomotyw przystosowanych do prędkości powyżej 200 km/h.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z wyrazami szacunku

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