



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.49.2026
Warszawa, 30 czerwca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 3537 Poseł na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak, przedstawiam poniższe stanowisko.

Na wstępie należy podkreślić, że każde zdarzenie kolejowe ma indywidualny przebieg oraz wywołuje odmienne konsekwencje, wymagające podjęcia szeregu działań i decyzji ukierunkowanych na ograniczenie oraz minimalizację jego skutków. Jednym z istotnych następstw zdarzeń jest często konieczność wyznaczenia tras objazdowych dla pociągów w celu zapewnienia ciągłości ruchu kolejowego. Sposób organizacji zastępczego ruchu powinien zmierzać do osiągnięcia możliwie najbardziej optymalnego rozwiązania, przy czym ocena ich optymalności może mieć charakter indywidualny i zależeć od okoliczności konkretnego zdarzenia.

Minister właściwy do spraw transportu nie sprawuje nadzoru nad komisjami kolejowymi, jak też nad sposobem działania podmiotów uczestniczących w procesie minimalizacji skutków zdarzeń¹. Jednakże z posiadanych przez Ministra informacji wynika, że w ramach działania Regionalnego Zespołu Zarządzania Kryzysowego (RZZK) uzgodniono objazdy pociągów PKP Intercity S.A. przez Inowrocław i Bydgoszcz trakcją elektryczną jako najbardziej efektywną. Przy podejmowaniu przez RZZK decyzji brano pod uwagę m.in. brak konieczności prowadzenia dodatkowych manewrów, brak zmiany czoła na stacjach pośrednich, czy dostępność drużyn trakcyjnych ze znajomością szlaku. RZZK brał pod uwagę objazdy wykorzystaniem odcinka niezelektryfikowanego, ale zrezygnowano z niego z uwagi na konieczność dodatkowych manewrów tj. włączanie/wyłączanie lokomotywy spalinowej, przeprowadzenie prób hamulców czy zmiana czoła pociągu na stacji Krzyż – co powodowałby dłuższy czas przejazdu.

Ponadto w dniu zdarzenia przewoźnik nie dysponował rezerwą lokomotyw spalinowych poza tymi przeznaczonymi do prowadzenia planowo uruchamianych pociągów. Utrzymywanie dodatkowej rezerwy pozostaje utrudnione z uwagi na brak możliwości przewidywania wystąpienia zdarzeń kolejowych. RZZK rozważał możliwość wykorzystania lokomotyw spalinowych innych przewoźników, przede wszystkim przewoźników towarowych. Rozwiązanie to wiązałoby się jednak z brakiem obsługi automatyki i pneumatyki drzwi wejściowych oraz międzywagonowych, brakiem zasilania toalet, a w przypadku braku zasilania wysokim napięciem składu – również brakiem działania

¹ zob. art. 13 ust. 1 pkt 7a) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2025 r. poz. 1234).

klimatyzacji. Powyższe pozostawałoby w sprzeczności z celem ograniczenia skutku wtórnego zdarzenia, jakim byłoby pogorszenie komfortu podróży pasażerów.

Odnosząc się do czasów przejazdu pociągów, należy podkreślić, że wskazane poniżej wartości zostały określone przy założeniu znajomości szlaku przez maszynistę oraz prowadzenia pociągu z prędkością wynikającą z rozkładu jazdy, bez konieczności wykonywania dodatkowych postojów. Rzeczywisty czas przejazdu może jednak ulegać wydłużeniu w zależności od masy brutto pociągu, rodzaju zastosowanej lokomotywy oraz aktualnej sytuacji ruchowej na sieci kolejowej. Czas przejazdu pociągów PKP Intercity S.A. trasą objazdową przez Bydgoszcz na odcinku Poznań – Piła wynosiłby średnio około 190 minut. Natomiast przejazd trasą przez Krzyż byłby krótszy o około 10 minut, co nie stanowi istotnej oszczędności czasu.

W zakresie organizacji ruchu pociągów towarowych informuję, że trasy objazdowe dla tej grupy pociągów wyznaczono:

- trakcją elektryczną: Poznań, Inowrocław, Bydgoszcz, Piła;
- trakcją elektryczną: Poznań, Krzyż, Stargard, Białogard;
- trakcją spalinową: Krzyż – Piła.

W czasie zamknięcia odcinka Poznań – Piła, sześć pociągów towarowych skierowano na trasy objazdowe. Pozostali przewoźnicy zdecydowali oczekiwać na otwarciu linii kolejowej.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/