



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.33.2026
Warszawa, 11 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie poselskie nr 3754 z dnia 29 lipca br., Posłanki na Sejm RP Pani Anity Kucharskiej - Dziedzic, uprzejmie informuję.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK S.A.”, „Spółka”), poinformowała, że systemy informatyczne Spółki nie są systemami analitycznymi i w związku z tym PKP PLK S.A. nie ma możliwości wygenerowania oczekiwanych danych w kształcie, jaki został wskazany przez Panią Poseł w zapytaniu.

Moduł pn. Księga Wydarzeń Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) służy do rejestrowania wszelkich wydarzeń mających miejsce na sieci będącej pod zarządem Spółki, wpływających na ruch pociągów. Rejestracja tych wydarzeń odbywa się w oparciu o obowiązujące uregulowania, między innymi Instrukcję o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14, w której opisane jest kodowanie przyczyn opóźnień (a także wydarzeń jako takich). Kod 83-2 „Wysokie temperatury” nie umożliwia podziału wydarzeń zarejestrowanych w SEPE na wnioskowane w zapytaniu kategorie (awarie i uszkodzenia sieci trakcyjnej, uszkodzenia nawierzchni kolejowej, awarie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, awarie taboru, pozostałe przyczyny związane z oddziaływaniem wysokich temperatur).

Spółka nie posiada informacji w zakresie średniego czasu podstawienia autobusów zastępczej komunikacji autobusowej od momentu wystąpienia zdarzenia.

PKP Intercity S.A. (dalej: „PKP IC”) przekazała, że nie jest możliwe wskazanie liczby przypadków uruchomienia zastępczej komunikacji autobusowej (ZKA) wyłącznie w związku z awariami lub uszkodzeniami wywołanymi wysokimi temperaturami. Dane eksploatacyjne będące w dyspozycji PKP IC nie pozwalają na wyodrębnienie wszystkich przypadków według takiego kryterium.

PKP IC posiada umowy ramowe na obsługę autokarami w ramach komunikacji zastępczej w całym kraju. Należy jednak podkreślić, iż nie przewidują one utrzymywania autobusów oraz kierowców w stałej gotowości do realizacji przewozów zastępczych. Wprowadzenie takiego rozwiązania generowałoby bardzo wysokie koszty samo w sobie, a jeszcze większe, gdy weźmie się pod uwagę fakt rozległości oferty PKP IC obejmującej cały kraj. Z technicznego punktu widzenia, zastępcza komunikacja autobusowa organizowana jest każdorazowo po wystąpieniu zdarzenia wymagającego jej uruchomienia, przy wykorzystaniu przewoźników drogowych. Z uwagi na wskazane uwarunkowania organizacyjne oraz brak wyodrębnionej ewidencji przypadków związanych wyłącznie z oddziaływaniem wysokich

temperatur, PKP IC nie dysponuje danymi pozwalającymi na określenie średniego czasu podstawienia autobusów od momentu wystąpienia zdarzenia, dla wskazanych przypadków.

W 2023 roku odnotowano 965 przypadków niesprawności układów klimatyzacji w wagonach kolejowych. Największą liczbę usterek zaobserwowano w okresie letnim – szczególnie w czerwcu, lipcu i sierpniu. Zbieżność zwiększonej liczby awarii z miesiącami o wysokich temperaturach wskazuje na większe obciążenie układów klimatyzacyjnych w okresie letnim. W 2024 roku liczba przypadków niesprawności klimatyzacji wyniosła 1091. Podobnie jak w roku poprzednim, szczególnie dużo usterek występowało w miesiącach letnich. Oznacza to, że problemy z klimatyzacją stanowiły istotny element ograniczający sprawność eksploatowanego taboru, zwłaszcza w okresie zwiększonego zapotrzebowania na sprawną klimatyzację.

W 2025 roku odnotowano 986 przypadków niesprawności klimatyzacji. Nadal jednak widoczna była wyraźna koncentracja usterek w miesiącach letnich – w czerwcu, lipcu i sierpniu odnotowano odpowiednio 178, 188 i 127 przypadków. Pokazuje to, że okres wysokich temperatur był szczególnie wymagający dla sprawności układów klimatyzacyjnych. W 2026 roku, w okresie od stycznia do sierpnia, odnotowano już 1028 przypadków niesprawności klimatyzacji. Większą liczbę awarii odnotowano w maju i czerwcu – odpowiednio 193 i 394 przypadki. Łącznie w okresie 2023–2026 odnotowano 4070 przypadków niesprawności układów klimatyzacji.

Okna stosowane w wagonach są projektowane i produkowane zgodnie z wymaganiami określonymi w szeregu aktów prawnych, w tym w normach europejskich, kartach IRS/UIC oraz przepisach Unii Europejskiej. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej określa między innymi wymagania dotyczące wielkości części uchylnej okna. Zarówno pojazdy nowe, jak i modernizowane, przed dopuszczeniem do eksploatacji podlegają badaniom potwierdzającym zgodność z obowiązującymi wymaganiami, w tym z ww. przepisami. Badania te są przeprowadzane przez uprawnione i wykwalifikowane jednostki oceniające.

W PKP IC nieprzerwanie są realizowane inwestycje w celu zapewnienia nowoczesnego i zmodernizowanego taboru kolejowego. Tylko w tym roku odebrano 8 lokomotyw Griffin EU 200 i 94 wagony. Do końca roku dojdzie minimum 8 kolejnych lokomotyw Griffin EU 200 i 21 wagonów.

W 2024 roku ogłoszono historyczny przetarg na pociągi piętrowe, które będą poruszać się z prędkością aż 200 km/h. Umowa na to zamówienie została podpisana 12 listopada 2025 roku z Alstom Polska. Zakupiono 42 piętrowe elektryczne zespoły trakcyjne które mogą poruszać się z prędkością 200 km/h, z opcją na dokupienie dodatkowych 30. Pociągi będą kursowały po najważniejszych trasach dalekobieżnych w kraju. W każdym będzie ponad 500 miejsc siedzących dla podróżnych.

Zakontraktowane przez PKP IC projekty o wartości około 18 mld zł, realizowane będą głównie we współpracy z polskimi firmami takimi jak NEWAG S.A., H.Cegielski – Poznań S.A., Pojazdy Szynowe Pesa Bydgoszcz S.A., PKP Intercity Remtrak sp. z o.o. Modernizowane lub budowane od podstaw są 552 wagony, 35 dwusystemowe zespoły trakcyjne (kluczowe w walce z wykluczeniem komunikacyjnym), a także 119 lokomotyw różnego typu.

PKP PLK S.A. nie realizuje odrębnych inwestycji dedykowanych wyłącznie zwiększeniu odporności infrastruktury kolejowej na fale upałów. Jednocześnie należy podkreślić, że wszystkie prace modernizacyjne i rewitalizacyjne prowadzone na zarządzanej przez Spółkę sieci kolejowej przyczyniają się do zwiększenia odporności infrastruktury na niekorzystne zjawiska pogodowe, w tym na wysokie temperatury.

W ramach realizowanych inwestycji wymieniane są elementy infrastruktury o znacznym stopniu zużycia, w szczególności nawierzchnia kolejowa, a także pozostałe elementy infrastruktury technicznej. Nowe komponenty i urządzenia spełniają aktualne wymagania techniczne i eksploatacyjne, co przekłada się na poprawę trwałości, niezawodności oraz odporności infrastruktury na oddziaływanie wysokich temperatur i innych skutków zmian klimatu.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z wyrazami szacunku

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