



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.42.2026
Warszawa, 25 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie poselskie nr 3875 z 1 września br., Pośla na Sejm RP Pana Jarosława Krajewskiego, 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 oczekiwanym kształcie.

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 (uszkodzenia lub deformacje infrastruktury kolejowej).

Według stanu na 7 września 2026 r., w ramach kategorii 83 „Wysokie temperatury”, obejmującej zdarzenia związane z infrastrukturą, energią i sterowaniem, odnotowano 2 561 zdarzeń. W ich następstwie 18 137 pociągów pasażerskich zostało opóźnionych, a łączna suma opóźnień wyniosła 178 213 minut. Ponadto 593 pociągi pasażerskie zostały odwołane w całej relacji, natomiast 215 pociągów odwołano na części trasy. Dla 282 odwołanych pociągów wprowadzono komunikację zastępczą.

W celu ograniczenia ryzyka występowania awarii infrastruktury kolejowej podczas okresów wysokich temperatur w obszarze urządzeń sieci trakcyjnej zarządzanych przez Spółkę podjęto szereg działań prewencyjnych, obejmujących w szczególności zobowiązanie spółki PGE Energetyka Kolejowe S.A. do:

- utrzymywania w pełnej gotowości 66 pociągów sieciowych przeznaczonych do utrzymania sieci trakcyjnej;
- zapewnienia pociągów zastępczych na wypadek wyłączenia z eksploatacji pojazdów sieciowych;
- utrzymania pełnej, czteroosobowej obsady wszystkich pociągów sieciowych;

- uruchamiania zespołów pogotowia samochodowego w celu skrócenia czasu reakcji na zdarzenia i awarie;
- realizacji dodatkowych kontroli i przejazdów patrolowych sieci trakcyjnej w okresach występowania wysokich temperatur.

Jednostkom terenowym Spółki przekazano zalecenia dotyczące prowadzenia nadzwyczajnych kontroli elementów sieci trakcyjnej szczególnie narażonych na oddziaływanie wysokich temperatur.

Ponadto PGE Energetyka Kolejowa S.A., po ogłoszeniu przez IMGW ostrzeżeń meteorologicznych dotyczących wysokich temperatur, na wniosek Spółki przeprowadziła dodatkowe przejazdy patrolowe oraz kontrole sieci trakcyjnej na liniach kolejowych wskazanych do szczególnego nadzoru. Łącznie wykonano jazdy patrolowe obejmujące około 19 000 torokilometrów sieci trakcyjnej. Działania te miały na celu identyfikację i eliminację usterek, które w warunkach podwyższonych temperatur mogłyby skutkować awariami infrastruktury sieci trakcyjnej.

Spółka wprowadza szereg zmian systemowych w podsystemie infrastruktura, kierując się potrzebą zwiększenia skuteczności Spółki w zakresie dwóch podstawowych celów podstawowej działalności utrzymaniowej, czyli procesu diagnostyki i procesu prac utrzymania, tj.:

- w zakresie procesu diagnostyki: identyfikację wadliwości jako zbioru potrzeb wraz z ich właściwym zaadresowaniem;
- w zakresie prac utrzymania: planowanie i realizację prac utrzymania zdefiniowanych na podstawie wskazanych w procesie diagnostyki potrzeb.

W zakresie zmian zrealizowano wprowadzenie nowych wymagań określonych w modułach do Warunków technicznych utrzymania Id-1:

- Moduł D1 Diagnostyka – wymagania ogólne – data wprowadzenia 22 marca 2025 r. Wprowadzona zmiana zapewnia powstanie struktury utrzymania opartej na systemowym nadzorze nad podejmowanymi działaniami, której dotąd nie było:

- jednorodność dokumentacji,
- cyfryzację dokumentacji,
- nadzór nad realizacją diagnostyki i prac utrzymania,

- Moduł D2 Diagnostyka – dozorowanie – data wprowadzenia 16 grudnia 2025 r. (obecnie wdrażany w Spółce etapami). Wprowadzona zmiana ma poprawić skuteczność w wykrywaniu przez personel Spółki wad o charakterze nagłym.

- Moduł D3 Diagnostyka – ocena stanu i kategoria użytkowania – data wprowadzenia 16 grudnia 2025 r. Zmiana wprowadziła jednolite zasady kwalifikacji stanów dla wszystkich wadliwości w podsystemie.

- Moduł D4 Pomiary i ocena jakości geometrycznej toru oraz – data wprowadzenia 25 października 2024 r. Zmiana wprowadziła nowe parametry dopuszczalnych odchyłek zgodnie z TSI, co wpływa na podejmowanie właściwych prac utrzymania,

– Moduł D5 Diagnostyka szyn – data wprowadzenia 25 października 2024 r. Zmiana wprowadziła parametry, których wcześniej nie było:

- progi ocen dla wad szyn od U1 do U4,
- terminy usuwania wad dla klasyfikacji ocen.

Warto mieć na uwadze, że do tej pory wszystkie wady, oprócz wad klasy U4, nie miały terminu usuwania i miały status „do obserwacji”. Takie działanie skutkowało podejściem tylko w trybie reakcyjnym, co generowało nieprawidłowe progi działań.

Wszystkie zmiany wraz z kolejnością ich wprowadzenia zostały ukierunkowane na stworzenie globalnego systemu zapewniającego nadzór Spółki nad prawidłowym utrzymaniem zarządzanej infrastruktury kolejowej. 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.

Jednocześnie warto wskazać, że w ramach przeprowadzanych działań mających na celu zwiększenie odporności infrastruktury kolejowej na występowanie wysokich temperatur Spółka wdrożyła do stosowania na wszystkich realizowanych przez jednostki organizacyjne inwestycjach oraz naprawach, w ramach których są przeprowadzane prace związane z wprowadzaniem właściwej temperatury neutralnej zapewniającej bezawaryjną pracę toru bezстыkowego, wymóg stosowania wyłącznie technologii wymuszonej. Wymóg ten dotyczy konieczności wprowadzania jednolitej temperatury 26°C, co zwiększa uodpornienie infrastruktury na postępujące zmiany klimatyczne. Powyższy wymóg wprowadzono w sierpniu 2025 r.; przed tym terminem prace te były realizowane przy dopuszczeniu niższej temperatury neutralnej 20÷26°C. Inwestycje i naprawy zrealizowane przy wyższej temperaturze neutralnej cechują się zwiększoną odpornością infrastruktury kolejowej na występowanie wysokich temperatur.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu