



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8-1.054.43.2026
Warszawa, 10 sierpnia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18159 Posła na Sejm RP, Pana Rafała Komarewicza z 2 lipca br., w sprawie *trwałego ograniczenia prędkości znaczącej części taboru PKP Intercity i jego skutków dla pasażerów*, przekazuję poniższe informacje.

Stałe ograniczenie maksymalnej prędkości eksploatacyjnej wagonów wyposażonych w wózki 4ANc „S” do 150 km/h wynika z zaleceń wydanych przez Instytut Kolejnictwa w Pracy nr 5505 pt.: „Ekspertyza i badania uszkodzonej obręczy wagonu 50 51 29-78 106-6 typu 111A-20/111A-20MM”, a obecna sytuacja jest bezpośrednią konsekwencją decyzji podjętych w latach 2015 – 2017, w trakcie zleczanych wtedy modernizacji wskazanych wagonów. Zmniejszenie prędkości eksploatacyjnej o 10 km/h powoduje znaczące obniżenie energii uwalnianej w trakcie hamowania służbowego a także zmniejszenie drgań powstających w wyniku kontaktu koło – szyna, które również mają wpływ na zużycie zmęczeniowe kół. Ograniczenie prędkości wagonów eksploatowanych na zestawach obręczowanych do 150 km/h ma charakter prewencyjny i wynika z przyjęcia zasady ostrożności w zakresie zarządzania ryzykiem technicznym. Sytuacja ta dotyczy obecnie 722 z 1662 wagonów aktualnie eksploatowanych przez Spółkę PKP Intercity.

Bazując na zaleceniach wskazanych w ekspertyzie, wprowadzono obowiązek oględzin powierzchni tocznej kół pod kątem kwalifikacji pęknięć. Stwierdzenie pęknięć konkretnego rodzaju narzuca konieczność wyłączenia zestawu kołowego z eksploatacji i skierowania go do reprofiliacji, do momentu usunięcia pęknięć. Następnie zostaje wykonane badanie metodą magnetyczno – proszkową w celu potwierdzenia braku pęknięć. Nałożono obowiązek wykonywania inspekcji tego rodzaju w trakcie każdego przeglądu. Trwają prace nad rozwiązaniem docelowym w postaci implementacji tych czynności w Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) wagonów wyposażonych w wózki 4ANc „S”.

Dopuszczenie wagonów do prędkości 160 km/h zostało przeprowadzone na podstawie badań certyfikacyjnych wykonywanych przez Jednostki Notyfikowane (NoBo) na zlecenie Wykonawców prac modernizacyjnych. Prace były wykonywane w oparciu o obowiązujące przepisy, przede wszystkim Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TSI). Dopuszczenie wagonów do eksploatacji z prędkością 160 km/h stanowiło jeden

z podstawowych wymogów zapisanych w Opisach Przedmiotu Zamówień poszczególnych postępowań przetargowych.

Ze zmniejszoną prędkością kursuje 246 pociągów kategorii IC i TLK zestawionych ze składów wagonowych. Zestawienia pociągów są formowane w taki sposób, aby unikać sytuacji, w której pojedynczy wagon wyposażony w wózki 4ANc „S” powoduje obniżenie dopuszczalnej prędkości całego składu. W planowych zestawieniach nie występują takie przypadki. Po wprowadzeniu ograniczenia prędkości dla wagonów wyposażonych w wózki 4ANc „S” zmieniono zestawienia wybranych pociągów, aby utrzymać rozkładową prędkość 160 km/h. Przykładem takiego działania była zmiana zestawienia pociągów Baltic Express kursujących między Gdynią a Pragą. Wagony wyposażone w wózki 4ANc „S” zastąpiono wagonami po modernizacji, które mogą kursować z prędkością 160 km/h. Przeprowadzenie zmian zestawień w szerszym zakresie nie było możliwe ze względu na dużą liczbę wagonów wyposażonych w wózki 4ANc.

W kwestii zmian rozkładu jazdy, po przeprowadzeniu pogłębionej analizy wpływu omawianej zmiany na układ wszystkich pociągów na sieci kolejowej PKP PLK S.A. nie było możliwości wprowadzenia zmian w ramach korekty rozkładu jazdy na cykl III. Moment zaistnienia sytuacji w kontekście zarządzania ZRJ3, duża skala pociągów do zmiany uniemożliwiła wprowadzenie tych zmian do letniego rozkładu jazdy. Spowodowałoby to ogólnopolski chaos informacyjny dotyczący rozkładu jazdy na cykl III i opóźniłoby możliwość nabycia biletów przez pasażerów. W ramach wrześniowej korekty rozkładu jazdy większość zmian prędkości zostanie wprowadzona do rozkładu jazdy, co powinno zapobiec opóźnieniom wynikającym z operatywnego obniżania prędkości. Spowoduje to maksymalnie kilkuminutowe wydłużenia czasów przejazdu. Należy jednak zaznaczyć, że ze względu na bardzo różne zakresy zamknięć i ograniczeń prędkości występujących w kolejnych cyklach zamknięć prowadzonych przez zarządcę infrastruktury oraz ograniczoną przepustowość linii w sąsiedztwie dużych węzłów kolejowych, czas przejazdu pociągów może się wahać w zakresie kilku minut, niezależnie od zmniejszenia prędkości wskazanych wagonów.

Sam wpływ ograniczenia prędkości pociągów na opóźnienia jest ograniczony ze względu na założone w rozkładzie jazdy rezerwy czasowe, w związku z tym nie należy każdorazowo zakładać, że pociąg będzie opóźniony. Tak jak wskazano powyżej, opóźnienia mają także związek z kwestią ograniczenia przepustowości i ograniczeniami prędkości związanymi z kolejnymi cyklami zamknięć inicjowanymi przez zarządcę infrastruktury, niezależnie od działań przewoźnika. Jeżeli jednak dojdzie do opóźnienia, decyzje w sprawie zgłoszonych reklamacji są podejmowane indywidualnie, na podstawie obowiązujących regulacji prawnych, po szczegółowej analizie materiału wyjaśniającego oraz zapoznaniu się ze zgłoszeniem podróży.

Szacunkowy koszt wymiany wózków w wagonach eksploatowanych obecnie na wózkach typu 4ANc„S”, wynoszący około 0,5 mld zł, został określony na podstawie analizy całego

zakresu prac niezbędnych do dostosowania tych pojazdów do eksploatacji z prędkością 160 km/h. Analiza nie ograniczała się wyłącznie do kosztu zakupu i zabudowy nowych wózków, lecz uwzględniała również szereg dodatkowych uwarunkowań technicznych, formalnych, produkcyjnych i eksploatacyjnych. W szczególności wzięto pod uwagę konieczność:

- zakupu i wyprodukowania kilkuset nowych wózków, spełniających wymagania techniczne dla prędkości 160 km/h;
- dostosowania konstrukcji poszczególnych typów wagonów do zabudowy nowych wózków, w tym wykonania niezbędnych prac projektowych i konstrukcyjnych;
- wymiany lub istotnej modyfikacji układu hamulcowego, wynikającej ze zmiany parametrów układu biegowego oraz konieczności zapewnienia wymaganej skuteczności hamowania przy prędkości 160 km/h;
- przeprowadzenia badań, prób i procesu uzyskania nowych lub zmienionych zezwoleń na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji.

Należy przy tym zaznaczyć, że wagony wyposażone w wózki typu 4ANc„S” nie stanowią jednej, jednorodnej konstrukcji. Wózki te są zabudowane w kilkunastu różnych typach i odmianach wagonów. Dla każdego z tych typów konieczne byłoby przeprowadzenie odrębnej oceny technicznej, przygotowanie odpowiedniej dokumentacji, wykonanie badań oraz przeprowadzenie procesu homologacyjnego. Oznaczałoby to znaczące zwiększenie zarówno kosztów, jak i czasu realizacji całego przedsięwzięcia.

Analiza uwzględniała również ograniczenia po stronie krajowego przemysłu taborowego. Obecnie polskie zakłady naprawcze realizują liczne kontrakty dotyczące napraw, modernizacji i produkcji taboru kolejowego. Nie dysponują one wolnymi mocami produkcyjnymi pozwalającymi na przeprowadzenie w krótkim czasie wymiany wózków w kilkuset wagonach bez negatywnego wpływu na realizację już zawartych umów oraz bieżących programów naprawczych PKP Intercity. Analogiczne ograniczenia dotyczą producentów wózków kolejowych, których moce produkcyjne są zaangażowane w realizację innych zamówień dotyczących nowego i modernizowanego taboru.

Realizacja takiego programu wiązałaby się ponadto z koniecznością sukcesywnego wyłączenia znacznej liczby wagonów z eksploatacji. W okresie realizacji prac prowadziłyby to do ograniczenia dostępności taboru, a w konsekwencji mogłoby negatywnie wpłynąć na możliwość zestawiania pociągów oraz zapewnienia wymaganej liczby miejsc dla pasażerów. W rezultacie uznano, że zakres pogorszenia i ograniczenia oferty przewozów dla pasażerów (z powodu wyłączeń taboru poddawanych modernizacji), skala nakładów finansowych, zakres prac, ograniczenia produkcyjne oraz skutki operacyjne pozostają niewspółmierne do korzyści. Dlatego kompleksowy program wymiany wózków w tym momencie został oceniony jako operacyjnie i ekonomicznie nieuzasadniony. Nie wyklucza to jednak ponownej oceny zasadności takich działań dla wybranych grup wagonów w przyszłości.

Decyzje podjęte w latach 2015 – 2017 o pozostawieniu wózków 4ANc w czasie modernizacji wagonów, wynikały z kwestii finansowych. W tamtym czasie pozwolito to obniżyć koszt modernizacji o około 500 tys. zł za wagon.

W kwestii wyciągniętych wniosków, poza zmianą zapisów w umowach modernizacyjnych, Spółka wprowadziła rozwiązania systemowe mające zapewnić zgodność zastosowanych podzespołów z zakładaną prędkością eksploatacyjną wagonów. W szczególności obecnie wszystkie wagony wyposażone w wózki typu 4ANc „S” poddawane modernizacji mają obligatoryjnie wymieniane wózki na konstrukcje z hamulcem tarczowym oraz zestawami kołowymi monoblokowymi. Rozwiązanie to pozwala na systematyczne wycofywanie z eksploatacji starszych konstrukcji wózków i zestawów kołowych oraz zastępowanie ich nowocześniejszymi rozwiązaniami technicznymi, lepiej dostosowanymi do zakładanych parametrów eksploatacyjnych wagonów. Jednocześnie rozszerzono wymagania dotyczące weryfikacji kompletnej konfiguracji układu biegowego, zgodności wózków, zestawów kołowych i układu hamulcowego z zakładaną prędkością oraz potwierdzania tych parametrów w toku badań i odbiorów technicznych.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.