Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.56.2026
Warszawa, 10 listopada 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 20244 z 24 października br., Posła na Sejm RP Pana Romana Fritza, przedstawiam poniższe informacje.

Zagadnienia związane z kształtowaniem międzytorzy, utrzymaniem ław torowych oraz zapewnieniem warunków bezpiecznego przemieszczania się pracowników kolei są objęte obowiązującymi przepisami technicznymi, instrukcjami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury oraz wymaganiami wynikającymi z procesu projektowania i utrzymania infrastruktury kolejowej. Powyższe zagadnienia regulują obowiązujące przepisy techniczne, standardy projektowania oraz instrukcje i wytyczne Spółki PKP PLK dotyczące projektowania i utrzymania infrastruktury kolejowej m.in. dokument: Standardy Techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości Vmax ≤ 250 km/h, Tom I – Załącznik ST-T1-A8 Konstrukcja Nawierzchni Kolejowej. Szczegółowe rozwiązania techniczne dobierane są w zależności od funkcji międzytorza, układu torowego oraz warunków lokalnych. Należy zwrócić uwagę, że nie każde międzytorze na stacji kolejowej pełni funkcję ciągu komunikacyjnego przeznaczonego do regularnego przemieszczania się pracowników. Sposób zagospodarowania międzytorzy uzależniony jest od ich funkcji eksploatacyjnej, parametrów technicznych układu torowego, warunków odwodnienia oraz wymagań dotyczących utrzymania nawierzchni kolejowej. Stosowanie tłucznia o określonej granulacji wynika przede wszystkim z wymogów technicznych nawierzchni kolejowej oraz konieczności zachowania właściwych parametrów eksploatacyjnych toru.

Jednocześnie informuję, że w miejscach przeznaczonych do regularnego wykonywania czynności eksploatacyjnych i utrzymaniowych, takich jak oględziny taboru, próby hamulca czy przygotowanie składów do jazdy, projektanci oraz zarządca infrastruktury przewidują rozwiązania uwzględniające charakter wykonywanych prac, w tym odpowiednie dojścia, przejścia technologiczne, oświetlenie oraz inne elementy zwiększające poziom bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury.

Odnosząc się do kwestii ław torowych, należy podkreślić, że ich podstawową funkcją jest zapewnienie stabilności konstrukcji toru, właściwego odwodnienia oraz dostępu do infrastruktury na potrzeby jej utrzymania. Utrzymanie terenów kolejowych, w tym usuwanie nadmiernej roślinności, realizowane jest w ramach planowych prac utrzymaniowych prowadzonych przez zarządcę infrastruktury. Zakres tych prac uzależniony jest od warunków lokalnych, kategorii linii kolejowej oraz potrzeb eksploatacyjnych.

Informuję że nie prowadzono analiz dotyczących możliwości dalszego podnoszenia standardów bezpieczeństwa w miejscach wykonywania czynności eksploatacyjnych przez pracowników kolei. Ewentualne wprowadzanie nowych, jednolitych wymagań dotyczących międzytorzy lub ław torowych powinno być jednak poprzedzone kompleksową analizą, uwzględniającą różnorodność warunków występujących na sieci kolejowej oraz wpływ proponowanych rozwiązań na trwałość i utrzymanie infrastruktury.

Realizacja prac związanych z budową, przebudową, modernizacją oraz utrzymaniem infrastruktury kolejowej odbywa się zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, wymaganiami technicznymi, standardami i instrukcjami obowiązującymi w Spółce oraz wymogami określonymi w Programie Funkcjonalno-Użytkowym (dalej: „PFU"). Przyjmowane rozwiązania projektowe i wykonawcze każdorazowo uwzględniają wymagania w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpieczeństwa pracowników i pasażerów oraz warunki techniczne właściwe dla danego przedsięwzięcia. Zgodnie z pkt 3.7.1 PFU roboty torowe obejmują nie tylko wymianę lub przebudowę nawierzchni kolejowej, lecz również działania związane z uporządkowaniem strefy torowiska, w tym wyrównanie międzytorza na całej długości odcinków objętych robotami oraz ścinanie i profilowanie ław torowiska. Zakres ten stanowi integralny element prawidłowego wykonania robót nawierzchniowych i służy zapewnieniu wymaganych warunków eksploatacyjnych oraz utrzymaniowych. Jednocześnie pkt 3.7.2 PFU wskazuje, że roboty w podtorzu powinny być prowadzone w zakresie umożliwiającym spełnienie wymagań określonych w regulacji Id-3 „Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego".

W związku z powyższym rozwiązania dotyczące międzytorzy oraz ław torowych każdorazowo wynikają z dokumentacji projektowej opracowanej zgodnie z obowiązującymi przepisami, standardami i wymaganiami technicznymi, z uwzględnieniem warunków lokalnych, wymagań PFU oraz postanowień instrukcji Id-3, w sposób zapewniający wymagany poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpieczne warunki pracy personelu oraz bezpieczeństwo pasażerów.

Wyjaśniam również, że na zarządzanej sieci kolejowej przeprowadzane są coroczne kontrole stanu nawierzchni realizowane przez Zespoły Diagnostyczne ds. Nawierzchni i Podtorza. Kontrole te wykonywane są w ramach działań związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej i obejmują identyfikację zagrożeń mogących wpływać na bezpieczeństwo pracowników. W celu utrzymania międzytorzy w stanie zapewniającym bezpieczne wykonywanie pracy prowadzone są działania obejmujące wykaszanie roślinności oraz sezonowe odchwaszczanie terenów kolejowych.

W odniesieniu do statystyk informuję, że nie są prowadzone centralne ewidencje ani odrębne statystyki zgłoszeń dotyczących nierównych, niestabilnych czy zarośniętych międzytorzy. Równocześnie należy odnotować, że w latach 2023–2026 nie odnotowano żadnych wypadków przy pracy ani zdarzeń potencjalnie wypadkowych, które miałyby związek ze stanem nawierzchni międzytorzy, nierównościami terenu czy niedostatecznym oświetleniem w miejscach operowania przy taborze.

Wymagania dotyczące parametrów oświetlenia obiektów kolejowych na zewnątrz reguluje norma PN-EN 12464-2 „Światło i oświetlenie – Oświetlenie miejsc pracy – Część 2: Miejsca pracy na zewnątrz". Wymagania dotyczące oświetlenia terenów zewnętrznych wynikają z potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Spółka PKP PLK w Standardach Technicznych – Szczegółowych Warunkach Technicznych

dla Modernizacji lub Budowy Linii Kolejowych do prędkości Vmax ≤ 250 km/h, Tom V „Elektroenergetyka Nietrakcyjna”, określa wymagania dotyczące oświetlenia m.in. torowisk. Projektowane oświetlenie terenów kolejowych powinno zapewniać normatywne parametry natężenia i równomierności oświetlenia oraz nie powodować olśnienia użytkowników. Jednocześnie należy podkreślić, że tylko część terenów, na których wykonywane są czynności przy taborze, znajduje się pod zarządem Spółki. Infrastrukturę torową przeznaczoną do przygotowania pociągów posiadają również przewoźnicy kolejowi.

Podstawową funkcją ław torowych i ścieżek inspekcyjnych wzdłuż torów szlakowych jest zapewnienie możliwości prowadzenia czynności utrzymaniowych oraz dostępu do infrastruktury, przy zachowaniu wymagań dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego, stateczności toru i odwodnienia. Nie funkcjonują odrębne, jednolite standardy określające dopuszczalny poziom zakrzaczenia ław – usuwanie roślinności realizowane jest systemowo w ramach planowych prac utrzymaniowych, zgodnie z bieżącą oceną potrzeb eksploatacyjnych. Nie prowadzi się centralnej ewidencji odcinków linii kolejowych klasyfikowanych według kryterium utrudnionego przeprowadzenia oględzin pociągu na szlaku z uwagi na roślinność lub stan ławy.

Obowiązujące standardy utrzymania w pełni uwzględniają konieczność zapewnienia warunków do bezpiecznego wykonywania, czynności związanych z prowadzeniem ruchu, w tym oględzin składu w przypadku awaryjnego zatrzymania na szlaku, z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań technicznych. Nie stosuje się jednak jednolitego wymagania dotyczącego kształtowania wszystkich ław torowych wyłącznie pod kątem ewakuacji pasażerów. Wymagania w tym zakresie wynikają z obowiązujących przepisów i procedur bezpieczeństwa. Sposób prowadzenia ewakuacji jest uzależniony od lokalnych warunków terenowych, infrastrukturalnych i operacyjnych

Jednocześnie informuję, że nie są obecnie prowadzone odrębne analizy porównawcze dotyczące rozwiązań w zakresie międzytorzy i ław torowych stosowanych w Czechach czy Austrii. Niemniej jednak w procesie ciągłego rozwoju krajowych standardów infrastrukturalnych regularnie wykorzystywane są zarówno doświadczenia rodzime, jak i międzynarodowe. Tego typu analizy dotyczące możliwości dalszego podnoszenia standardów bezpieczeństwa są oceniane pozytywnie pod kątem ich zasadności. Resort infrastruktury stoi na stanowisku, że ewentualne wprowadzanie nowych, jednolitych i obligatoryjnych wymagań technicznych w tym zakresie powinno być każdorazowo poprzedzone kompleksową analizą techniczną, eksploatacyjną oraz ekonomiczną. Analiza taka musi uwzględniać dużą różnorodność warunków występujących na sieci kolejowej oraz realny wpływ proponowanych rozwiązań na trwałość i koszty utrzymania całej infrastruktury kolejowej.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu