

Leszek Miętek i Tomasz Pietrek reprezentujący ZZM wzięli udział 19 marca br. w posiedzeniu Sejmowej Komisji Infrastruktury. Posiedzenie dotyczyło tematu przedstawienia przez Ministra Infrastruktury szczegółowej informacji na temat strategii równoważenia transportu samochodowego i kolejowego jako dwóch podstawowych gałęzi transportu lądowego.”

Wiceminister Malepszak prezentujący wizję rządu zwrócił uwagę, że Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu przyjęta w 2019 r. jest dokumentem realistycznym, o czym świadczą niewielkie różnice między scenariuszami pesymistycznymi i optymistycznymi. **"Wariant optymistyczny przewiduje, że przewóz towarowy koleją osiągnie w 2025 r. 61 mld tonokilometrów, pesymistyczny mówi zaś o 58 mld.** W ubiegłym roku przewóz wyniósł nieznacznie ponad 58 mld tonokilometrów. Wersja optymistyczna na 2030 rok to 67 mld tonokilometrów" - zauważył.

Rozpoczynając swoją wypowiedź Prezydent Miętek podziękował za to, że w ogóle jest szansa porozmawiania o kwestiach równoważenia konkurencyjności na rynku przewozowym bo Komisja zwołana w tej sprawie w Ministerstwie Infrastruktury była niedostępna dla przedstawicieli strony społecznej.

Przypomniał, że kwestia równoważenia konkurencyjności w transporcie była przedmiotem demonstracji przeprowadzonej przez ZZM 20 listopada 2024r pod Ministerstwem Infrastruktury.

Kolej, jak powiedział nigdy nie miała dobrej passy do rozwoju a problemem były kwestie polityczne.

Ze zdziwieniem przyjął wypowiedź wiceministra Malepszaka cyt. **„nie będą sztucznie osłabiać transportu drogowego, to się nie wydarzy”.**

„Czy był to komentarz skierowany do mnie personalnie ze względu na fakt, że byłem oficjalnym organizatorem pikiety, czy do obecnych na sali Posłów?” zapytał

„ Chyba jednak chodzi o to, że obrady Komisji Infrastruktury są transmitowane na żywo i ogląda je rzesza zainteresowanych tematem ...wyborców. Z transportem towarów na kolei związanych jest może kilkanaście tysięcy osób podczas gdy z transportem drogowym równoważenia konkurencyjności w transporcie– setki tysięcy osób mających czynne prawo wyborcze. Chyba właśnie z powodu analizy potencjału wyborczego tak trudno jest osiągnąć stan równowagi na rynku przewozów towarowych w naszym kraju. „

*"Transport to przenoszenie osób i towarów w czasie i przestrzeni. Jeśli patrzymy na ten temat z szerszej perspektywy to od lat mamy do czynienia z nieuprawnioną pomocą publiczną na rzecz transportu drogowego, bo **w 90% z bezpłatnego dostępu z infrastruktury drogowej budowanej, utrzymywanej i modernizowanej na koszt polskiego podatnika."***

Druga zaś za każdy kilometr przejechany musi płacić stawki za dostęp do infrastruktury a co więcej, korzysta z najdroższej w Europie energii elektrycznej. Trudno tutaj rozmawiać o konkurencyjności, o wyrównywaniu szans, gdy brak tych równych szans na samym starcie.

„ Żaden z demonstrujących 20 listopada kolejarzy nie mówił w żaden sposób o „osłabianiu transportu drogowego”. Domagamy się po prostu równego partycypowania w kosztach utrzymania infrastruktury drogowej jak kolejowej. Minister jednak wykluczył możliwość zniesienia a nawet zmniejszenia stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej „

Podczas spotkań dotyczących konkurencyjności w transporcie często pada argument, że nie da się przecież dowieźć jogurtu do sklepu koleją. Faktycznie, może się nie da, ale Ci, którzy tego argumentu używają powinni zadać sobie pytanie, czy zasadnym jest fakt, że na odległości setek kilometrów ciężkie transporty kruszyw, materiałów budowlanych odbywają się transportem drogowym? **Jak przy tym wygląda bilans wypadków drogowych z udziałem ciężkiego transportu drogowego, ile ofiar ludzkich, jakie koszty poniesione z racji tychże wypadków? Nikt tych argumentów jakoś nie bierze pod uwagę.** Do porządku dziennego przechodzi się również z kwestią emisji CO₂, śladu węglowego, zielonego ładu...

„Zamykamy kopalnie, elektrownie węglowe, ale w niczym nam nie przeszkadza, że nadal warto do przewozu 50 kontenerów uruchomić 50 ciężarówek zamiast jednego pociągu. „

Warto także zastanowić się nad sytuacją transportu towarów na kolei. Pomimo wielomiliardowych inwestycji w infrastrukturę kolejową przepustowość jest ograniczana [m.in.](#) poprzez zamykane stacje i posterunki ruchu, dlatego brakuje na szlakach możliwości wyprzedzania się pociągów na odcinkach często kilkudziesięciu kilometrów a korzysta z nich zarówno transport pasażerski jak i towarowy. Likwidowane są bocznice kolejowe, widzimy brak obiektów inżynierskich, mamy wąskie gardła kolejowe w portach. Wszystko to o czym wspominam ogranicza możliwości nie tylko rozwoju transportu kolejowego towarów.

„ Przypominam Państwu hasło tiry na tory sprzed kilkunastu lat. A po Polskich drogach jeżdżą tranzytem nie tylko polskie tiry ale tysiące tirów z innych krajów na szlakach z i do Europy. Polska geograficznie leży w samym centrum a z tego faktu finansowo nie korzysta - obce tiry nie płacą za dostęp do i tak niewielkiej części naszej infrastruktury drogowej. W odróżnieniu od kolei przypominam ponad 90% dróg jest dla nich bezpłatne. „

Co do rynku przewozów pasażerskich w nawiązaniu do przedstawionej prezentacji bardzo optymistycznie brzmi hasło połączenia wszystkich powiatów w kraju. To temat na kolejne spotkanie, ale trzeba jasno zaznaczyć, że w **niedługim czasie spółkę Polregio S.A. doprowadzi się do upadłości a połączenia, które realizuje zginą z mapy i będziemy mierzyć się z wykluczeniem komunikacyjnym.** Ze względu na brak troski ze strony właścicielskiej nie ma dostępu do taboru, który pozwoliłby jej na realizowanie procesów przewozowych i jest wypychana z rynku przez inne podmioty. Te będące własnością marszałków, ale także będące własnością obcych krajów. Podczas gdy w niektórych województwach **po ewentualnym upadku Polregio S.A. kolej regionalna będzie w stanie utrzymać transport cała tzw. ściana wschodnia transportu zostanie pozbawiona o ile nie zrobi się nic by jej upadkowi zapobiec.**

„Ze względu na krótki czas przeznaczony na wypowiedź muszę tylko hasłowo zaznaczyć wątpliwości strony społecznej dotyczące szeroko w prasie opisywanego tematu skrócenia czasu przewozów pasażerskich i zwiększenia prędkości pociągów w świetle braku odpowiednich systemów bezpieczeństwa ETCS i GSM-R. Z tego względu na centralnej magistrali kolejowej prędkość pociągów premium – pendolino jest taka sama jak pociągów TLK – 160 km/h. Optymistyczne podejście do tematu zwiększenia prędkości brzmi jak melodia przyszłości.

„

Podsumowując Prezydent ZZM powiedział:

„My kolejarze nie boimy się konkurencyjności, wierzymy w efektywność tylko jej zasady muszą być dla wszystkich równe. Musi skończyć się sytuacja, że ze względów politycznych ktoś jest przewoźnikiem preferowanym i ma pomoc publiczną, z którą się przechodzi do porządku dziennego. „

Tego samego dnia miejsce miało inne posiedzenie Sejmowych Komisji. Tym razem Komisja Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii oraz Komisja Infrastruktury miały okazję zapoznać się z informacją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych – stan obecny i propozycje zmian. W tym powiedzeniu również z uwagi na problematykę udział wzięli przedstawiciele naszego związku. Głos w imieniu pracowników kolei zabrał Prezydent Leszek Miętek.

„Dziękuję za możliwość udziału w kolejnym spotkaniu z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury w temacie bezpieczeństwa na kolei. **Tych spotkań co prawda odbyło się ostatnio sporo, ale działań skutkujących jego poprawę niestety nie widać.**

Cieszy mnie, że prezes UTK nie tylko przygotował prezentację obrazującą problem, ale zawierającą propozycje rozwiązań. Z tego co usłyszałem także od prezesa Furgalskiego trwa jakaś burza mózgów, co jest pozytywnym zjawiskiem dla nas, pracowników kolei. Niestety mając wieloletnie doświadczenie obawiam się, że na tej burzy skończy się bez konkretnych efektów. Potrzebny jest jeden człowiek, przedstawiciel resortu odpowiedzialny za projekt koncepcyjny strategii wdrażającej zasady poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych.

Temat jest bardzo złożony. Poczynając od faktu, że kierowcy nie bardzo wiedzą jak mają się na przejazdach kolejowych zachować – co więcej – nawet instruktorzy ich uczący tego nie wiedzą! **Każdy kierowca wie co oznaczają światła czerwone, żółte czy zielone i jak się ma zachować je widząc. Gdy jednak widzi dwa światła czerwone migające niekoniecznie wie, co ma zrobić.** Z uporem maniaka takie podwójne sygnały świetlne są nadawane dla użytkowników dróg, którzy zareagowaliby prawidłowo widząc znany im system czerwono-żółto-zielony. Widząc taki system sygnalizacji ruchu nie mieliby wątpliwości co robić widząc podnoszące się rogatki podczas gdy mrugający w trakcie obecny system nie daje jasno znać czy jechać już można czy jeszcze nie.

Przedstawiono świetne pomysły dotyczące kamer i fotoradarów. Pytanie należy jednak zadać sobie podstawowe: **jakie jest egzekwowanie wykroczeń na przejazdach drogowo – kolejowych?** W prezentacji widzieliśmy tysiące wykroczeń **zidentyfikowanych – ile z nich doczekało się skutku w postaci nieuchronności wymierzonej kary?** Niestety legislacyjnie jesteśmy daleko w polu i wydarzenia mające katastrofalne skutki uykają polskiemu wymiarowi sprawiedliwości lub są śmiesznie, **nieproporcjonalnie do winy i jej kosztów karane.** Jeśli wykroczenie kierowcy zdecydowanie swoim skutkiem poważniejsze niż przekroczenie o 50 km/h prędkości na terenie zabudowanym zostałoby odpowiednio penalizowane wielu spośród nich mocno zastanowiłoby się co robi. Potrzebne jest doszkalanie już jeżdżących kierowców czy prowadzenie szerokiej kampanii medialnej skierowanej do nich i przyszłych pokoleń. Niezbędne jest rozpoczęcie legislacyjne prawa budowlanego dopuszczającego pozwolenia na budowę obiektów. **Podczas budowania centrum logistycznego, na przejeździe kolejowym w wypadku zginął nasz kolega maszynista!** Dlaczego nie są wprowadzane przepisy regulujące sytuacje, w których **ze względu na inwestycje budowlane następuje natężenie ruchu** i to ruchu ciężkiego z udziałem samochodów ciężarowych **i to drastycznie?!**

Kolejną sprawą nieuregulowaną jest kwestia partycypacji w kosztach utrzymania w sposób sprawiedliwy kolei i dróg. Brak określenie także za odpowiedzialność – do końca bowiem nie wiadomo komu przejazdy drogowo kolejowe podlegają. W rozmowach o skali wypadków drogowych w Polsce mowa była, że tych zdążających się na przejazdach ilość jest porównywalnie znikoma i w statystykach jest ledwo odczuwalna. Natomiast dla kolei jest mocno odczuwalna. Skutki tych wypadków są fatalne a jest ich niemało. Bywają dni, że mamy do

czynienia z 3 wypadkami na przejazdach dziennie. Jakie są ich koszty i skutki kolejarze doskonale wiedzą a i pasażerowie odczuwają.

W przygotowanej przez UTK prezentacji brakuje mi porównania do sytuacji analogicznych zdążających się u naszych sąsiadów dające skalę porównawczą. Jestem przekonany, że na tle Niemiec czy Czech sytuacja w Polsce wygląda bardzo źle ze względu na to, że do kwestii bezpieczeństwa na przejazdach drogowo kolejowych nie podchodzi się w sposób systemowy. Wymiana pomysłów jest owszem, potrzebna, ale jako część większej burzy mózgów. Powinien te tematy spinać minister infrastruktury, który po przeanalizowaniu zaproponuje zmiany legislacyjne w różnych kategoriach prawa dotyczącego penalizacji, budowlanego, ruchu drogowego i.t.d. Przygotować taki program przygotować do wdrożenia natychmiast nie czekając aż dojdzie do nieszczęścia. O to jako kolejarz i związkowiec będę apelował korzystając z każdej nadarzającej się okazji!

Dziś, tu przypominam – 20 listopada 2024 r jednym z tematów przewodnich protestu pod siedziba MI była kwestia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo drogowych!

Niestety z przykrością informuję, że w naszym przekonaniu udzielone przez MI odpowiedzi na nasze postulatu określić możemy co najwyżej jako „stabe”. Oczywiście udzieliliśmy odpowiedzi na nie Panu Ministrowi, powołując się niechętnie na gotowość w naszej determinacji w dążeniu do celu zastosowania niechętnie dostępnych nam sposobów perswazji. Niestety w ten sposób tylko możemy zainteresować opinię publiczną problemami a ta jak widzimy obserwowana jest przez rządzących bacznie. Powtarzam:

Prowadzenie w naszym kraju pociągów przez przejazdy kolejowo drogowe jest zagrożeniem dla zdrowia i życia! Nie tylko pracowników kolei, ale pasażerów powierzających im swoje bezpieczeństwo i życie!

A te kwestie rozstrzyga prawo Pracy. Jeśli wykonywanie obowiązków służbowych zagraża życiu bądź zdrowiu – a przypominam o śmierci podczas służby w zeszłym roku 3 kolejarzy – co pracownik powinien zrobić? Ma natychmiast powstrzymać się od wykonywania tejże pracy!

Broń Boże nie chcę taką retoryka odstraszać klientów kolei! Ale jeżeli nadal nie zostaną podjęte kroki w kierunku poprawy sytuacji jako związki zawodowe damy wszystkim maszynistom znać, by przez wszystkie przejazdy kolejowo drogowe prowadzili pociągi z prędkością do 20 km/h będąca prędkością bezpieczną. Co to oznacza dla całego systemu kolejowego Szacownego Gronu nie muszę tłumaczyć. Nie chcemy tego robić, ale sam już nie wiem, co jeszcze możemy zrobić by z tematem dotrzeć do uszu i głów decydentów mogących sytuację naprawić.]

Mamy niebezpieczne przejazdy w Polsce i musimy coś z tym zrobić natychmiast!

Dziękuję za uwagę. „