

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 223)

z dnia 25 marca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 223)

25 marca 2026 r.

Komisje Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- „**Przedstawienie przez Ministra Infrastruktury, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, Prezesa Zarządu Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA informacji na temat aktualnej sytuacji bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce w kontekście mających miejsce w ostatnim czasie wydarzeń na polskich torach, a także w świetle konkluzji wynikających z posiedzenia Zespołu do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, działającego przy Urzędzie Transportu Kolejowego**”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wiesław Szczepański** sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, nadinsp. **Tomasz Michułka** zastępca komendanta głównego Policji wraz ze współpracownikami, **Alvin Gajadur** doradca Prezydenta RP, **Piotr Wyborski** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Jarosław Kucz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych wraz ze współpracownikami, **Jan Przywoźny** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy wraz ze współpracownikami, **Aleksander Motyka** przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, **Henryk Sikora** zastępca przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” oraz **Sebastian Koćwin** wiceprzewodniczący OPZZ.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Witam również pana ministra Wiesława Szczepańskiego, sekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, wraz ze współpracownikami. Witam przedstawicieli Urzędu Transportu Kolejowego na czele z panem prezesem Ignacym Górą – witam bardzo serdecznie pana prezesa i współpracowników. Witam przedstawicieli Komendy Głównej Policji na czele z zastępcą komendanta głównego, panem Tomaszem Michułką, wraz ze współpracownikami. Witam przedstawicieli spółki PKP Polskie Linie Kolejowe na czele z prezesem zarządu, panem Piotrem Wyborskim. Witam pana prezesa i wszystkich współpracowników. Witam przedstawicieli związków zawodowych, w tym pana Leszka Miętka, prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, wraz ze współpracownikami oraz pana przewodniczącego Jarosława Kucza, przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych, wraz ze współpracownikami.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie przepisu art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów, przekazany 27 lutego 2026 r. Przedmiotem posiedzenia będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury, ministra spraw wewnętrznych i administracji, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, prezesa zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA informacji na temat aktualnej sytuacji bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce w kontekście mających miejsce w ostatnim czasie wydarzeń na polskich torach, a także w świetle konkluzji wynikających z posiedzenia Zespołu do spraw monitorowania

poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, działającego przy Urzędzie Transportu Kolejowego.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę przedstawiciela wnioskodawców o zaprezentowanie wniosku – pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panowie ministrowie, panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panowie prezesi, dyrektorzy, przewodniczący, wielce szanowni państwo, otóż...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący, ja pana bardzo przepraszam, ale chciałbym jeszcze odpowiednio powitać – ponieważ nie zauważyłem tutaj drugiej strony – stronę naszych partnerów społecznych. W związku z tym witam również Federację Związków Zawodowych Kolejarzy, na czele z panem przewodniczącym Janem Przywoźnym, a także reprezentację Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, na czele z panem przewodniczącym Aleksandrem Motyką oraz przedstawicieli Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” na czele z zastępcą przewodniczącego rady krajowej, panem Henrykiem Sikorą, oraz wiceprzewodniczącego OPZZ, pana Sebastiana Koćwina.

Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie i bardzo proszę... Panie przewodniczący, bardzo pana przepraszam, teraz proszę o kontynuowanie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Rozumiem, że już mogę kontynuować.

Pozwólcie państwu, że będę kontynuował, a nie rozpocznę od słów wstępu. Dlatego zwracam się do państwa przewodniczących – cieszę się, że tak szeroka rzesza kolejowych i kolejarskich związków zawodowych jest obecna na tym posiedzeniu Komisji. Bo to posiedzenie Komisji, zwołane w trybie art. 152 regulaminu Sejmu, nawiązuje bezpośrednio do wydarzeń, które miały miejsce w polskim Sejmie 25 lutego. To było wielogodzinne posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury poświęcone części bezpieczeństwu na polskiej kolei. Było poświęcone debacie i dyskusji na temat tego, jakie są i były powody opóźnień i odwołań pociągów, co stało za decyzją o zakupie starych wagonów kolejowych w Niemczech. Ale także w trakcie dyskusji, która została pogłębiona – bardzo emocjonalnej dyskusji – uczestnicy tego posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury nawiązali również do niebezpiecznych sytuacji na szlakach kolejowych w Polsce, które miały i mają miejsce tu, i teraz.

Mówię z pełnym przeświadczeniem, że mają, ponieważ mimo tego, że posiedzenie odbyło się przed miesiącem, wczoraj znowu byliśmy o krok od katastrofy – od kolejnej katastrofy. W trakcie tego posiedzenia, do którego nawiązuję, padły bardzo emocjonalne, ale przede wszystkim wzbudzające wręcz przerażenie – bo niepokój to mało powiedziane – stwierdzenia, szczególnie ze strony prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, pana Leszka Miętka. Słowa, które mówią o tym, że jesteśmy na krawędzi, że jesteśmy przed katastrofą, że to jest sytuacja podobna do tej, która poprzedzała katastrofę w Hiszpanii.

Ale też, szanowni państwo, wybrzmiało jedno zdanie. Ja je zacytuję. To musi zostać wyjaśnione. Bo ja nie przypominam sobie, żeby w czasie ponad 20 lat, kiedy pełniłem funkcję posła, a także w czasie, kiedy pełniłem szaczną funkcję ministra, żeby kiedykolwiek podczas jakiegokolwiek debaty pojawił się o to taki zarzut. Cytuję pana prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, pana Leszka Miętka, zwracającego się do pana ministra Malepszaka: „Panie ministrze, niech pan mnie nie straszy. Pan już telefonicznie w stosunku do mnie jako minister dzwoniący do związkowca odgrażał się tak, że...”. I tutaj mamy trzy kropki w protokole posiedzenia Komisji. To jest cytat z protokołu posiedzenia Komisji. Drodzy państwo, to jest rzecz absolutnie niedopuszczalna, ponieważ jeżeli my przejdziemy do porządku dziennego nad tą sytuacją, to znaczy, że jesteśmy obojętni na to, co dzieje się na kolei, na ten stan zagrożenia, o którym mówiono tutaj na posiedzeniu Komisji. A jeżeli tego stanu zagrożenia nie ma, to byłibyśmy radzi, gdybyśmy z tego posiedzenia wyszli z takim przekonaniem – ale też mam duże wątpliwości, czy tak się stanie. Nie zakładamy a priori, że jest tak bardzo dramatycznie źle. Ale jeżeli jest dramatycznie źle, jeżeli jest w ogóle źle, to pytanie pojawia się następujące: co pan minister, co ministerstwo i rząd chcą w tej sprawie z tym zrobić? I proszę nie odsyłać nas do spółek kolejowych, tylko odpowiedzieć na pytanie. Tak jak ja pamiętam, przez wiele poprzednich lat rząd odpowiadał – obojętnie który minister obojętnie którego rządu

reprezentował na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, podczas debaty sejmowej – co zamierza w tej sytuacji zrobić, aby zapobiec niebezpieczeństwu.

Pozwólcie państwo, że ja nie będę cytował też dalszych wypowiedzi z poprzedniego posiedzenia Komisji Infrastruktury. Mam je tutaj wydrukowane, ale to już tak... Składam to na karb również bardzo wielkich emocji, które towarzyszyły panu ministrowi Malepszakowi w jego wystąpieniach. I już tutaj tak czysto po ludzku nie będę w tym momencie tego cytował i mam nadzieję, że dzisiaj takich zwrotów na tej sali nie będzie – i też bardzo proszę, żeby pan minister nie dopuszczał takich, w mojej ocenie i pewnie nie tylko w mojej, skandalicznych zwrotów i wypowiedzi. Trzymajmy nerwy na wodzy, mówimy o bezpieczeństwie na polskich torach.

Kiedy prowadziliśmy debatę i dyskusję na ostatnim posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury, na tym, które tu przywołuję, do którego przebiegu się odnoszę, 25 lutego – to bodajże było pięciogodzinne posiedzenie – Urząd Transportu Kolejowego w zasadzie nie odnosił się precyzyjnie do tej sytuacji, z którą mamy do czynienia na polskich torach, bo nie był obecny na posiedzeniu, bo przedstawiciele Urzędu Transportu Kolejowego, nie wiedzieć dlaczego, nie zostali zaproszeni na to posiedzenie Komisji i byli nieobecni... Przepraszam, patrzę na pana wiceprezesa... Nie wiem, czy pan... Pana też nie było.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Byłem na poprzednim.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Na tym, z którego cytaty...

Wiceprezes UTK Kamil Wilde:

Tak.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale głosu pan nie zabierał.

Wiceprezes UTK Kamil Wilde:

Głosu nie zabierałem.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

A no więc właśnie... Trzeba wiedzieć, że Urząd Transportu Kolejowego, o czym poinformował na swoich stronach internetowych, w kontekście mających w ostatnim czasie, cytuję, „wydarzeń na polskich torach”, powołał Zespół do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, działający przy Urzędzie Transportu Kolejowego. Jestem przekonany, że mamy obowiązek – jesteśmy w obowiązku, mówię tutaj o parlamentarzystach, ale także o stronie rządowej – nie tylko zapoznać się, ale także i dyskutować na temat konkluzji pracy tego zespołu. Bo ja rozumiem, że będziemy tutaj mogli nabyć szczegółową wiedzę na temat tego, jaki jest stan szlaków kolejowych w kontekście wydarzeń pod Krakowem, patrząc z kierunku Warszawy, czyli w okolicach Słomnik – między Słomnikami a Miechowem, jak dobrze kojarzę. To jest ten szlak kolejowy. Ale także na innych szlakach kolejowych, które też podlegają badaniu. To w kontekście wypowiedzi pana prezydenta Miętka, który na tym poprzednim posiedzeniu Komisji też nawiązywał do stanu szlaków kolejowych w Polsce.

Tak że to jest powód, dla którego wnosiliśmy o obecność i aktywne uczestnictwo w dzisiejszym posiedzeniu pana prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wraz z zespołem. Także wnosiliśmy o obecność ministra spraw wewnętrznych i administracji, pana Macieja Kierwińskiego. Ja nie wiem, czy pan minister jest obecny.

Jest pan wiceminister? Przepraszam bardzo. Witam pana ministra, który szczególnie rozumie problematykę transportową, infrastrukturalną – bo też pan minister Szczepański był przez wiele, wiele lat, jak ja pamiętam, od zawsze, kiedy ja jestem w Sejmie, członkiem sejmowej Komisji Infrastruktury i bardzo często aktywnie uczestniczył w dyskusjach i debatach na temat między innymi bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Bardzo proszę, aby pan prezes Urzędu Transportu Kolejowego przedstawił informację w trakcie posiedzenia Komisji, konkluzje wynikające z posiedzeń Zespołu do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce. Także proszę, aby strona rządowa, aby pan minister odniósł się do tego, w jaki sposób konkluzje pracy tego zespołu są wprowadzane w życie, jak są wdrażane, na co możemy liczyć, czego jeszcze nie udało się zrobić, a co już jest

poza nami, co powinno poprawić stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego, transportu kolejowego w Polsce?

To tyle tytułem wprowadzenia, jeżeli państwo pozwolicie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Szanowni państwo, bardzo proszę pana ministra Piotra Malepszaka o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, szanowni państwo, kilka założeń kluczowych dzisiejszej dyskusji, dzisiejszej prezentacji i danych, które chcemy przedstawić.

Żeby mówić o bezpieczeństwie ruchu kolejowego, musimy mówić o dużych liczbach i jak małe liczby na przestrzeni kilku miesięcy czy tygodni wpisują się w szerszą tendencję związaną z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Jeśli mówilibyśmy o małych liczbach, o wycinku, obarczylibyśmy to błędem poznawczym związanym z prawem małych liczb. W tym przypadku nie możemy tak postępować, ponieważ bezpieczeństwo ruchu kolejowego to jest zagadnienie bardzo złożone, które musimy rozpatrywać na przestrzeni wielu lat.

Wybraliśmy okres 10 lat, żeby pokazać, jak wyglądają tendencje związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. I oczywiście te tendencje musimy odnosić do tych wskaźników, które publikuje Urząd Transportu Kolejowego – wskaźnika podstawowego, jakim jest wskaźnik bezpieczeństwa. Musimy odnosić do pracy eksploatacyjnej na sieci kolejowej i częściowo musimy też odnosić do pracy na drogach, bo tutaj bardzo ważnym elementem bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest również wzrost ruchu drogowego.

Mamy prezentację, którą przedstawi pan dyrektor Kiełczyński z Biura Bezpieczeństwa w PKP PLK. Również pan komendant Garstka odniesie się do kwestii dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego w tematach tego, co się wokół terenów kolejowych dzieje, jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa. I w tej prezentacji na przestrzeni 10 lat, tak jak wspomniałem, pokażemy pewne tendencje, ale pokażemy zasadniczo te kluczowe elementy, które na bezpieczeństwo ruchu kolejowego mają wpływ. Infrastruktura i to, co się dzieje w infrastrukturze – związane ze zdarzeniami, z wykolejeniami, z usterkami infrastruktury. Wspomnimy jeszcze, szczególnie w kontekście tej trudnej zimy, ale też w kontekście znaczącego wzrostu pracy eksploatacyjnej, sytuację u przewoźników – różnego rodzaju usterki związane z taborem – i jaki to ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. I absolutnie kluczowy czynnik związany z bezpieczeństwem ruchu kolejowego – przytoczymy dane, liczby związane z pracownikami kolei, którzy z bezpieczeństwem ruchu kolejowego mają największą styczność. Te stanowiska, od których, powiedziałbym, bezpieczeństwo ruchu kolejowego zależy w największym stopniu. I to są najważniejsze stanowiska na kolei, mówiąc kolokwialnie – maszyniści, dyżurni ruchu, kierownicy pociągów, dróżnicy przejazdowi również. To są te stanowiska – szczególnie maszyniści i dyżurni ruchu – które absolutnie są kluczowe dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. I zobaczymy pewne też niekorzystne zjawiska, bardzo niebezpieczne zjawiska, które ujawniamy, które też ujawnia prezes Ignacy Góra w swoich raportach i na spotkaniach dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Porozmawiamy o pewnych konkretnych zdarzeniach związanych z bezpieczeństwem ruchu, ze zdarzeniami, wypadkami na przestrzeni ostatnich 10 lat.

I zobaczymy to, jak zima – bardzo trudna zima dla naszej kolei, szczególnie styczeń i luty – wpisuje się w duże liczby związane z bezpieczeństwem i jak porównawczo wygląda to w stosunku do lat 2025, 2024 i całego okresu 10 lat, licząc od roku 2016.

Bezpieczeństwo jest dla nas absolutnie sprawą priorytetową, ale w naszym podejściu koncentrujemy się, żeby nie mówić o bezpieczeństwie, tylko realnie działać na rzecz bezpieczeństwa – żeby mówić, ale później przekładać to na realne działania. I te działania dzisiaj pokażemy, co dzieje się w technice, w technologii, co dzieje się w procesie inwestycyjnym poprawiającym bezpieczeństwo. Ale myślę, że część naszej dyskusji poświęcimy temu, co musi się wydarzyć, jeśli chodzi o kwestie kadr, żebyśmy eliminowali patologię złych zachowań, które mogą wprost prowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

I jednym z takich elementów, o których chciałbym wspomnieć na początku, jest zakrywanie kamer w pojazdach trakcyjnych przez niektórych maszynistów. Konkretnie dane, konkretne liczby wskazujące, kto do takiego procederu doprowadza i jakie może mieć to konsekwencje bezpośrednie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Panie przewodniczący, jeśli można, oddałbym głos dyrektorowi Kielczyńskiemu, który przedstawi prezentację. Na tej prezentacji możemy też się zatrzymać, pokazywać konkretne liczby albo po przejściu tej prezentacji będziemy do tej prezentacji wracać. Bo podkreślam to wielokrotnie – tutaj musimy mówić o dużych liczbach, musimy mówić o pewnej historii. Musimy koncentrować się na liczbach, bo liczby tutaj bardzo jasno pokazują, co z czego wynika, jakie są tendencje, gdzie jesteśmy lepsi niż dwa, trzy, pięć, dziesięć lat temu, a jaki obszar, szczególnie ten obszar przejazdów kolejowo-drogowych, jest pewnym tematem, gdzie niestety obserwujemy stagnację w tym obszarze, jeśli chodzi o poprawę bezpieczeństwa. Wynika to oczywiście z brutalnych statystyk 99% wykroczeń, przewinień popełnianych przez uczestników ruchu drogowego.

Przejdźmy do tej prezentacji. Zakładam, że tutaj około 15–20 minut. I też widziałem, że pan prezes Góra ma też chyba prezentację – to pewnie będą też dane jeszcze i pewne dodatkowe szczegóły, które pomogą nam w tej dyskusji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Biura Bezpieczeństwa w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Włodzimierz Kielczyński:

Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, państwo prezesi i szanowni państwo ze strony społecznej, zanim rozpocznę moją prezentację, chciałem powiedzieć, że patrząc ogólnie na system kolejowy, około 35% zdarzeń związanych z wypadkami dotyczy przejazdów kolejowo-drogowych i ten współczynnik statystycznie tak się rozkłada już od wielu lat. Kolejne około 33% zdarzeń to są potrącenia osób, które przebywają w miejscach, na terenie kolejowym, w miejscach, ogólnie mówiąc, niedostępnych dla podróżnych. No i około 20% ma znaczenie w systemie kolejowym jako działalność zarządców infrastruktury oraz przewoźników kolejowych, tudzież przedsiębiorców kolejowych, którzy operują na terenie kolejowym.

Dane statystyczne, które będę przedstawiał, są aktualne na dzień 15 marca tego roku. Obejmują ostatnie 10 lat. Są to dane statystyczne zawarte w bazie wypadków i wydarzeń prowadzonej w Polskich Liniach Kolejowych.

Rozpocznę prezentację od slajdu związanego z poważnymi wypadkami, czyli wypadkami kategorii A, najpoważniejszymi na kolei. Poważne wypadki to wypadki takie, w których jest co najmniej jedna osoba śmiertelna, wynikające z systemu kolejowego lub pięć osób ciężko rannych. Patrząc na ten pierwszy slajd – kolorem niebieskim oznaczyliśmy ogólną ilość poważnych wypadków w danym roku. Kolor żółty to kolor związany z wypadkami zawnionymi poprzez przyczynę bezpośrednią – bo tak jest to kwalifikowane zgodnie z rozporządzeniem z 2016 roku – która obciąża bezpośrednio Polskie Linie Kolejowe. Kolor szary to wypadki obciążające po przyczynie bezpośredniej przewoźnika kolejowego lub użytkowników przejazdu.

Jak łatwo zauważyć na tym slajdzie, gdzieś od roku 2020 zauważamy ogólny trend spadku ilości poważnych wypadków. Rok 2022 zakończył się bez żadnego poważnego wypadku na sieci kolejowej zarządzanej przez Polskie Linie Kolejowe. I rok 2026 – na chwilę obecną również takich wypadków nie odnotowaliśmy.

Kolejny slajd dotyczy zdarzeń związanych z wykolejeniami, które miały miejsce na naszej sieci w ostatnich 10 latach. Słupek w niebieskim kolorze to jest ogólnie łączna ilość wykolejeń. Na dole tych słupków podane są liczby wykolejeń, które miały miejsce na naszej infrastrukturze. Oczywiście przyczyny tych wykolejeń są różne albo leżące po stronie zarządcy infrastruktury albo leżące po stronie przewoźnika kolejowego. Natomiast bezpośrednio kolor żółty na górze tego slajdu pokazuje bezpośrednio wykolejenia wynikające z pękniętych szyn – czyli bezpośrednio z infrastruktury kolejowej. I tutaj, patrząc też na ten slajd, można powiedzieć, że praktycznie przez ostatnie lata powoli liczba wykolejeń spada. Spada też liczba wykolejeń z powodu pękniętych szyn.

Jeżeli chodzi o kolejny slajd – na kolejnym slajdzie zobrazowano ogólną ilość pracy eksploatacyjnej do współczynnika poważnych wypadków i wypadków publikowanych przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Zatrzymałbym się na tym slajdzie chwileczkę, pokazując trzy dane. O ile w 2016 roku praca eksploatacyjna wynosiła 230,8919, to w roku 2021 wzrosła do 258,2716 a w roku ostatnim 2025, przekroczyła 302 mln. Wyraźnie widać, jak współczynnik, który polega na tworzeniu ilości wypadków zaistniałych w ogóle w systemie kolejowym do wykonanej pracy eksploatacyjnej, ulega spadkowi w poszczególnych latach. Chciałbym jeszcze tylko omówić końcówkę tego slajdu, czyli lata 2024, 2025, 2026 i tendencję, która wynika z różnicy pomiędzy

linią niebieską a linia żółta, tudzież różnicy tego wskaźnika... A wynika to z kwalifikacji czynów o charakterze samobójczym lub próbach samobójczych, które mają miejsce na terenach kolejowych. Ten współczynnik w roku 2024, na koniec tego roku, po informacjach, które otrzymaliśmy z prokuratur, pozwolił na przekwalifikowanie wypadków o charakterze potrąceń z kategorii B34 na kategorię B34S według obecnego rozporządzenia. Na podstawie monitoringu, który prowadzimy na co dzień, czyli oceny każdej sytuacji, gdzie ona jest na podstawie bądź zeznań maszynisty, bądź nagrań z kamery, mamy podejrzenia, że są to czyny, które mogą świadczyć o czynie samobójczym. W tej chwili, za rok 2025, mamy około 27 jeszcze takich postępowań, które być może zakończą się zakwalifikowaniem przez organy prokuratorskie jako czyny o charakterze samobójczym lub prób samobójczych. Stąd ta różnica w trendzie i w ilości przedstawionej na końcu za lata 2024, 2025 i 2026 – te prawie 2,5 miesiąca – z tego tytułu, że postępowania prokuratorskie są dużo dłuższe niż postępowania komisji kolejowych. Zdarza się, że czasami po roku, albo nawet po półtora roku, otrzymujemy informację, że prokurator zakończył śledztwo postanowieniem, że jest to czyn samobójczy.

Ponieważ, tak jak powiedziałem, wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych będące ryzykiem wspólnym działalności zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych, ale również strony użytkowników tych przejazdów, są największą grupą wypadków w systemie kolejowym, na tym slajdzie prezentujemy ilość wypadków z pojazdami drogowymi zaistniałymi na zarządzanej naszej sieci. Kolor niebieski oznacza łączną liczbę wypadków, kolor żółty – ilość osób zabitych i potem odpowiednio kolor szary – ilość osób ciężko rannych. Ta liczba, jak widzimy po strukturze lat, ulega pewnym obniżeniom, czasami jest lekka wznagła. Natomiast też pamiętajmy o praktycznie corocznym wzroście pracy eksploatacyjnej od 5 do 7%, która na sieci kolejowej jest wykonywana rokrocznie przez przewoźników kolejowych.

Trend ten odzwierciedla następny slajd w postaci liczby wypadków na przejazdach i wykonywanej pracy eksploatacyjnej w latach 2016–2025 – z tendencją wzrostu pracy eksploatacyjnej w poszczególnych latach, jak i ilości wypadków, która miała miejsce na sieci kolejowej.

Z uwagi na to, że przejazdy kolejowo-drogowe stanowią jakby największe zagrożenie dla potencjalnych klientów w ruchu pasażerskim, podróźnych, ale również w ruchu towarowym, spółka nasza modernizuje przejazdy kolejowo-drogowe. Szczególnie duży nacisk kładziemy na zmianę kategorii przejazdów – z przejazdów najslabiej zabezpieczonych znakami drogowymi na systemy skrzyżowań dwupoziomowych bądź przejazdów kategorii od A do C – czyli mówiąc tak rzeczywiście, to są przejazdy, które są obsługiwane przez osoby, przez naszych pracowników lub zastępowane urządzeniami technicznymi, czyli sygnalizacją SSP, która jest wyposażona w sygnalizację świetlną i dźwiękową. To są działania, które mają poprawiać bezpieczeństwo w systemie kolejowym.

Kolejny slajd przedstawia strukturę zmiany kategorii w całej strukturze przejazdów kolejowo-drogowych i przejść za ostatnie lata, o których rozmawiamy. Tak od góry rozpoczynamy na tym slajdzie króciutko omówienie tej tendencji zmian. Następny slajd już będzie w wymiarze liczbowym.

Przejazdy kategorii F to przejazdy kategorii na drogach wewnętrznych i na drogach, które nie są drogami publicznymi. Tutaj, jak państwo widzą, jest wzrost ilości tych przejazdów i muszą powiedzieć, że przez te ostatnie 10 lat są to najbezpieczniejsze przejazdy, bowiem w tym dziesięcioleciu na tej kategorii przejazdów zdarzył się tylko jeden wypadek. Przejścia kategorii E – niewielki spadek. I różnica, jaka dotyczy przejazdów kategorii D, których, jak na slajdzie wyraźnie widać, ilość w całej strukturze wyraźnie zmalała. Za chwilę przedstawię to w liczbach. I to, co jest dla nas istotne – zmiana struktury kategorii przejazdów na kategorii „technicznie zabezpieczone”, czyli przejazdy kategorii C. Wyraźnie widać wzrost. Przejazdy kategorii B, w których też jest zauważalny wzrost wyposażenia i zmian na sieci kolejowej. Z tym że wspomnę, że przejazdy kategorii B są przejazdami, można powiedzieć, technicznymi najlepiej zabezpieczonymi – bo oprócz sygnalizacji świetlnej posiadają również urządzenia rogatkowe zasłaniające część lub całość jezdni. Kolejna i ostatnia na dole tego slajdu kategoria przejazdów to kategoria A. I tu widać wyraźną zmianę – spadku ilości tych przejazdów. Natomiast chciałbym wspomnieć o dwóch kwestiach. Po pierwsze, że są to przejazdy obsługiwane przez pracowników kolejowych. I niestety, ale w systemie kolejowym – system czy człowiek – to człowiek jest najbardziej zawodny i popełnia najczęściej błędy. Stąd realizujemy działania takie, że nie zmieniamy kategorii przejazdów na kategorię D, jak to widać obrazowo na slajdzie, że ich ilość również spada – czyli na te, które są najslabiej zabezpieczone – ale na przejazdy kategorii C i B

lub skrzyżowania wielopoziomowe, wiadukty bądź tunele, żeby poprawić stan i możliwość bezpiecznego pokonywania przejazdów przez kierowców.

Kolejny slajd to jakby to samo, co jest odzwierciedleniem na slajdzie poprzednim, ale wskazującym liczby – i to konkretne liczby. Ja może krótko omawiając ten slajd – bo on jest dosyć szczegółowy – powiem tak: jeżeli spojrzymy na przejazdy kategorii D, to od roku 2015, gdzie było niecałe 7 tys., czyli 6800 przejazdów, do końca grudnia ubiegłego roku udało się zmniejszyć ilość tych przejazdów do 4429. Tutaj jest cała szeroka gama działań – od wiaduktów, tuneli, poprzez zmianę kategorii na kategorię C i D. I widać wyraźnie, że w roku 2015 tych przejazdów było 1371, obecnie 1786. No i przejazdy kategorii B, gdzie było ich około 1000 – w tej chwili osiągamy liczbę prawie 1800 przejazdów kategorii B. Podobnie, tak jak powiedziałem, w 2015 przejazdów kategorii A obsługiwanych przez osoby było 2458, na koniec grudnia 2025 – 1928 przejazdów.

Myślę, że warto popatrzeć na różnicę pomiędzy ogółem, już nie wchodząc w kategorię E i F, gdzie liczba przejazdów na liniach czynnych i eksploatowanych w Polskich Liniach Kolejowych wynosiła 12744... A na liniach czynnych i eksploatowanych, gdzie w tym okresie dziesięciolecia otwarto wiele odcinków linii kolejowych, liczba przejazdów spadła do 11311. Zatem te działania, które były podejmowane, powinny przyjmować – i chcemy, żeby przyjmowały – lepsze działania związane z poprawą bezpieczeństwa na przejazdach.

Tak jak powiedziałem, czynnik ludzki jest czynnikiem najbardziej zawodnym w systemie kolejowym, niezależnie czy chodzi o przejazdy, czy dyżurnych ruchu, czy maszynistów. Odniosę się na tym slajdzie do pewnych działań technicznych, które mają za zadanie wykonanie powiązań zależnościowych przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym w taki sposób, żeby nie można było podać sygnału zezwalającego na jazdę dla pociągu lub przedwcześnie otworzyć tych urządzeń rogatek, zanim pociąg przejedzie – żeby zabezpieczało to system kolejowy i użytkowników dróg od możliwości wjechania bezpośrednio pod pociąg. W latach 2015–2024 takich powiązań w systemach kolejowych dokonano 641, w roku 2025 – 43. I plan na rok 2026 wynosi 70 przejazdów. Jest to działanie, które jest związane i realizowane poprzez działania modernizacyjne, inwestycyjne, zmiany urządzeń sterowania ruchem kolejowym i podejmowania działań, które są związane z możliwością techniczną wykonania w obowiązku w istniejących urządzeniach sterowania ruchem kolejowym – aby jak najwięcej przejazdów obsługiwanych przez pracowników tylko było zabezpieczonych w sposób formalny od popełnienia błędów, ale żeby było to uzależnione od uzależnień elektrycznych na drodze przejazdu.

Proszę państwa, ponieważ bardzo wiele osób jest związanych z użytkownikami przejazdów kolejowo-drogowych, w 2018 roku została, wspólnie z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych, uruchomiona inicjatywa, tak zwana „żółta naklejka”. „Żółta naklejka” zaczęła funkcjonować 1 czerwca 2018 roku. Pierwszy wypadek, przy którym mogliśmy odczuć pozytywne działanie „żółtej naklejki”, to wypadek, który miał miejsce w województwie pomorskim około 8 albo 9 czerwca 2018 roku, gdzie na skutek zderzenia pociągu z ciężarówką na przejeździe kategorii D doszło do wykolejenia jednostki elektrycznej EN57, zakleszczenia maszynisty w kabinie maszynisty i niemożności powiadomienia o tym dyżurnego ruchu. A z kolejnej stacji miał odjechać na sąsiednim torze pociąg pośpieszny. Osoba, która była przy tym przejeździe, sprawnie odczytała numer identyfikacyjny z żółtej naklejki, poinformowała operatora numeru 112, który bardzo szybko, na podstawie stworzonego programu, przekazał informację do służb kolejowych, ale również ratowników. W tym zdarzeniu odniosło obrażenia 16 osób. Jak ustaliliśmy później, po tym fakcie, część osób była zdziwiona, że w tak bardzo szybki sposób na miejsce zdarzenia zostały skierowane służby ratownicze.

Ten slajd obrazuje wykorzystanie informacji, które spływają do Polskich Linii Kolejowych w ramach współpracy z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych przez obywateli, przez społeczeństwo – informacji o zagrożeniach mogących wystąpić. Gdybyśmy zsumowali te liczby, to przez te 8 lat wpłynęło prawie 50 tys. zgłoszeń. One są o różnym charakterze, czasami bardzo poważne, a czasami dosyć błahy. Ten kolor szary to jest liczba sytuacji, w których na podstawie informacji od obywateli poprzez numer 112 został wstrzymany ruch pociągu. Czyli tak naprawdę można powiedzieć, że tyle sytuacji, tylu wypadków uniknęliśmy w ramach działania programu „żółtej naklejki”. Kolor żółty to sytuacje, kiedy informacja była na tyle nieprecyzyjna, że dyżurny ruchu wydał maszyniście rozkaz pisemny o ograniczeniu prędkości do 20 km/h i sprawdzeniu, jak wygląda stan bezpieczeństwa na przejeździe.

Powiem, że bywają takie przypadki, że zgłoszenie to dotyczy – pamiętam przynajmniej dwa takie przypadki... W jednym przypadku szybowiec wylądował na torach i osoba, która była w pobliżu, skorzystała z tej możliwości poinformowania i został wstrzymany ruch pociągów. W innym przypadku cysterna przewożąca gaz przewróciła się na tory, bo droga biegła wzdłuż torów. I dzięki działaniom osób, które powiadomiły i skorzystały z „żółtej naklejki”, wstrzymano ruch pociągów.

Niezależnie od działań zewnętrznych, prowadzimy, również w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem i oceny ryzyka, działania kontrolne. Tylko w roku 2025 przeprowadzono 1646 kontroli przejazdów kolejowo-drogowych, które obejmują zagadnienia bezpośrednio drogi kolejowej, ale również otoczenia tego przejazdu w postaci osygnalizowania i działań zarządców dróg – jak chociażby ustalenia prawidłowych iloczynów ruchu, żebyśmy prawidłowo mogli kwalifikować takie zdarzenia.

Warto przy tym powiedzieć o działaniach, które zostały wdrożone poprzez system RedLight i połączenia informacji z tego systemu, gdzie kierowca pokonuje przejazd w momencie, kiedy czerwone światło zabrania wjazdu na przejazd, z systemem CANARD. Rozpoczęty pilotaż został wprowadzony na pięciu przejazdach. Obecnie jest planowane uruchomienie kolejnych pięciu przejazdów – aby poprawić bezpieczeństwo na tych przejazdach. Zdaję sobie sprawę, że mówimy tu o bardzo małej ilości przejazdów, bo tylko o dziesięciu. Natomiast nasze doświadczenia jako zarządcy infrastruktury wynikające z eksploatacji tych systemów wskazują na to, że o ile dane statystyczne na początku wskazywały bardzo wiele naruszeń przepisów prawa o ruchu drogowym i dotkliwych kar, to w okresie funkcjonowania, z danych, które otrzymujemy z CANARD-u, widać wyraźnie spadek ilości naruszeń przepisów, czyli wjazdu kierowców na czerwonym świetle tuż przed nadjeżdżające pociągi. A właśnie o to chodzi, żeby po prostu kierowcy przestrzegali prawa i nie wjeżdżali bezpośrednio pod pociągi.

Dlatego rozpoczęliśmy jako spółka dialog techniczny – bo mamy około 2500 kamer na przejazdach kolejowo-drogowych – który by umożliwił wykorzystanie sygnałów z naszych kamer i przekazywanie tych sygnałów bezpośrednio do CANARD-u, żebyśmy mogli te 2500 objąć większym systemem monitorowania przejazdów i poprawy bezpieczeństwa na tych przejazdach. Jesteśmy w tej chwili po dialogu technicznym. Z tych pięciu naszych potencjalnych wykonawców, których przeprowadziliśmy, dwoje wykonawców zdecydowanie stwierdziło, że jest w stanie sprostać tym wymaganiom naszych kamer już istniejących i wymaganiom CANARD-u. Tak że w tej chwili przygotowujemy jakby pakiet do przekazania do CANARD-u. Jeżeli to działanie spowoduje, że spełnimy wymagania CANARD-u, to będziemy starali się jak najwięcej kamer uruchomić z naszych przejazdów i te sygnały do CANARD-u przekazywać – żeby jeszcze większa pula przejazdów była objęta tym systemem monitorowania.

Ponieważ bardzo zależy nam na zmniejszeniu ilości wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, może powiem dziwnie brzmiącą rzecz – jedyną pożądaną liczbą w zakresie wypadków na przejazdach kolejowych to jest zero wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Nie będę się skupiał na działaniach organizacyjnych czy wewnątrz spółki, jeśli chodzi o naszych pracowników, ale powiem o kolejnych działaniach technicznych, które są przygotowywane. To mianowicie dla przejazdów tych najsłabiej zabezpieczonych znakami drogowymi chcemy wprowadzić aktywny znak B20 „Stop” z pulsującym podświetleniem, który będzie reagował na wykrycie nadjeżdżającego pojazdu i zwiększy uwagę kierowców. Obecnie planowany system obejmuje 85 przejazdów, z czego 23 zlokalizowane w województwie warmińsko-mazurskim, w kujawsko-pomorskim 61 lokalizacji i jedna w wielkopolskim. To jest jako pilotaż, który spróbujemy wdrożyć w najbliższym czasie. Pierwsze uruchomienie przewidujemy w maju.

Kolejny pilotaż, który jest realizowany wspólnie z jedną z firm, która stworzyła taki program generowania sygnału dźwiękowego i świetlnego o zbliżającym się pociągu na przejeździe. Pilotaż został wdrożony na czterech przejazdach kategorii D – to jest w województwie świętokrzyskim jedna lokalizacja i w mazowieckim trzy lokalizacje.

Poza tym jesteśmy w pilotażu z firmą, która chce nam zainstalować badanie strefy zajętości przejazdu w przypadku uszkodzenia czy wjazdu samochodu już po zainicjowaniu zamknięcia przejazdu – kiedy samochód znajduje się na przejeździe kolejowo-drogowym. Tutaj do pilotażu został wybrany przejazd na linii numer 3, na którym doszło do tragicznego wypadku, na którym zginął maszynista Kolei Mazowieckich. Jesteśmy już na etapie uzyskania opinii od prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Przeprowadzimy teraz zmiany, które będą związane z odstępstwem od przepisów związanych z ruchem pociągów – bo takich sygnalizatorów

obecnie w sygnalizacji polskiej nie ma. I będziemy starali się w miarę możliwości przeprowadzić pilotaż już od drugiego półrocza tego roku.

Poza tym realizowany jest program monitoringu wizyjnego i automatycznej identyfikacji tablic rejestracyjnych ANPR, który miałby automatycznie przekazywać wykroczenia zarówno do zarządców dróg, jak również do policji, oraz bardzo ciekawy program pilotażu zmiany światła czerwonego migającego na światło ciągle – również na terenie województwa mazowieckiego. Taki przejazd do pilotażu został również już wybrany. Odbyły się jazdy określające warunki techniczne. Jesteśmy po rozmowie z producentem w sprawie wykonania takiego zabezpieczenia. Bowiemy z naszego doświadczenia, z protokołów ustaleń końcowych komisji, jak również z sytuacji, kiedy uda nam się porozmawiać z kierowcą, wynika, że bardzo wielu kierowców myli światło czerwone migające ze światłem być może pomarańczowym migającym – które to bardziej traktują jako światło ostrzegawcze, a nie światło zakazujące wjazdu na przejazd.

Kolejną sprawą to są zagadnienia związane z zabudową ETCS-u. Większość z państwa zna chociażby wczorajsze zdarzenie w Gnieźnie – pominięcia sygnalizatora wjazdowego i zatrzymanie się dwóch pociągów w odległości 25 m od siebie. W związku z tym nieodzownym działaniem jest zabudowa ETCS-u. Na koniec 2023 roku eksploatowanych w tym systemie było 700 km, a miało być eksploatowanych 1700 km. Z uwagi na opóźnienia we wdrożeniu programu GSM-R, na który kontrakt był podpisany w roku 2017, poprzez mediację z głównym wykonawcą doprowadzono w ubiegłym roku, w roku 2025, do ugody, która pozwoli na realizację na podstawowych liniach w najbliższym czasie, w najbliższych miesiącach, wdrożenia systemu GSM-R, a za tym systemu ETCS, czyli systemu, który by poprawił komfort pracy maszynisty i nadzorował pracę maszynisty w taki sposób, że wdrożenie ETCS poziomu 2 musi i może zapobiec wielu zdarzeniom związanym z pominięciem sygnalizatorów wskazujących sygnał „Stój”.

Trzy ostatnie slajdy związane są z wydarzeniami, które mają miejsce na sieci kolejowej, ale powodują największe perturbacje w prowadzeniu ruchu i opóźnieniu pociągów. Wskazaliśmy tu trzy spółki, które prezentują jakby największy udział w rynku, w wykonaniu pracy eksploatacyjnej, ale z drugiej strony generują bardzo dużą liczbę opóźnień pociągów, jak i wydarzeń, a także zagadnień związanych z minutami opóźnień. Pozwolę sobie odczytać jakby tylko jeden wiersz – ten środkowy – dotyczący przewoźnika Intercity. W 2023 roku odnotowano 525 takich wydarzeń, w 2025 – 531. Z tego było opóźnionych 343 pociągi na 7150 minut.

Kolejny slajd, który związany jest z wydarzeniami na sieci, który dotyczy zarówno incydentów związanych z taborem lub naprawą tego taboru, jak również defektem lokomotyw. I tutaj bym się odniósł do zagadnień stanu technicznego taboru, który jest bardzo ważny w całym procesie możliwości zaistnienia zdarzenia. W tej chwili mówimy jeszcze o zdarzeniach, sytuacjach, potencjalnie niebezpiecznych incydentach, mogących się zmaterializować w postaci wypadków. Ja myślę, że państwo posłowie widzą to na slajdzie. Ja nie będę się też tu do poszczególnych liczb, do każdego przypadku, odnosił, żeby nadmiernie nie przedłużać.

I drugi slajd, ostatni, który chciałem zaprezentować. Polskie Linie Kolejowe są wyposażone w tak zwane urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru. Tych urządzeń pracuje w tej chwili na naszej sieci ponad 250 i one mają zabezpieczać nie tylko infrastrukturę kolejową przed uszkodzeniami – bowiemy np. płaskie miejsca czy dynamiczne płaskie miejsca uderzające o szynę również powodują pęknięcia tych szyn – ale również zabezpieczać tabor w postaci chociażby eliminacji usterek gorących maźnic albo luźnych obręczy. Przedstawiliśmy państwu tu też udział tych trzech spółek kolejowych, które mają największy udział w rynku i ilości wykrytych zdarzeń przez urządzenia dSAT w każdym roku – w zakresie liczby przejazdów oraz liczby przejazdów z przekroczeniami. Bardzo niepokojący jest pierwszy kwartał tego roku. Wystąpiliśmy do przewoźników w tym zakresie, aby podjęli natychmiastowe działania mające na celu poprawę stanu taboru, ale również do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje nadzór nad całym rynkiem kolejowym w tym zakresie.

Na tę chwilę to są wszystkie slajdy, które przygotowaliśmy. Dziękuję za uwagę. Jeżeli są jakieś pytania, to służę odpowiedzią.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, zgodnie z kolejnością – minister spraw wewnętrznych i administracji. Panie ministrze, czy na tym etapie będą państwo zabierać głos?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Wiesław Szczepański:

Bardzo krótko, jeśli pan pozwoli.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MSWiA Wiesław Szczepański:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, ja bardzo krótko. Natomiast jeżeli będą pytania szczegółowe, to zarówno pan generał Michułka, jak i dyrektor Cichomski odpowiedzą na te pytania.

Ja chciałem powiedzieć, że na dzień dzisiejszy, bezpieczeństwo na liniach kolejowych, ale również na infrastrukturze kolejowej, regulowane jest przez dwie ustawy o zarządzaniu kryzysowym i ustawie o ochronie mienia i ochronie osób. Na terenie Rzeczypospolitej Polskiej zlokalizowanych jest dzisiaj 587 obiektów infrastruktury krytycznej, w tym dwa obiekty europejskiej infrastruktury krytycznej, z czego 84 obiekty wchodzi w skład tak zwanego systemu transportowego, a 32 z nich stanowią infrastrukturę kolejową – a więc mosty, tunele, dworce kolejowe, przejścia graniczne, podstacje trakcyjne czy też centra zarządzania ruchem.

W związku z odnotowanymi wydarzeniami, które miały miejsce w dniach 15–16 listopada bieżącego roku – mówię tu o akcjach sabotażu – dotyczących infrastruktury kolejowej, oraz 19 listopada, prezes Rady Ministrów na podstawie rekomendacji ministra spraw wewnętrznych i administracji oraz szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego wprowadził trzeci stopień alarmowy CHARLIE na obszarach linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK, oraz PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Spółka z o.o. przy jednoczesnym utrzymaniu na pozostałym terytorium RP, a także dla polskiej infrastruktury energetycznej mieszczącej się poza granicami kraju dotychczas obowiązującego drugiego stopnia alarmowego BRAVO.

Chciałem jednocześnie dopowiedzieć, że minister spraw wewnętrznych i administracji polecił Policji intensyfikację działań polegających na sprawdzeniu zabezpieczeń infrastruktury krytycznej, w tym dokonywanie sprawdzeń miejsc i obiektów związanych z koleją ujętych w jednolitym wykazie obiektów, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infrastruktury krytycznej z podziałem na systemy w kontekście obowiązujących stopniami alarmowych, zgodnie z art. 12 ustawy o działaniach antyterrorystycznych.

Na skutek aktu dywersji na torach kolejowych linii Warszawa–Dęblin komendant główny Policji zarządził operację policyjną „TOR” ukierunkowaną na zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarach linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe oraz PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa. W związku z zarządzeniami operacji „TOR” w okresie od 21 listopada 2025 r. do 23 marca 2026 r. zidentyfikowano łącznie 10 aktów dywersji na terenie kraju. Od początku działań do dnia 23 marca zaangażowaliśmy łącznie 217 tys. osób, w tym ponad 117 tys. policjantów, ponad 53 tys. funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei, 46 tys. żołnierzy i prawie 85 tys. różnego rodzaju środków. Jednocześnie należy podkreślić, że w Komendzie Głównej Policji w systemie całodobowym funkcjonuje sztab dowódcy operacji policyjnej, która stanowi platformę wymiany informacji, a w jego składzie funkcjonują przedstawiciele zarówno Sił Zbrojnych, jak również Straży Ochrony Kolei.

Chciałem również powiedzieć, że jesteśmy w tej chwili na etapie nowelizacji ustawy o zarządzaniu kryzysowym. Jutro Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych zajmie się tą nowelizacją. Projekt ma przede wszystkim na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego dyrektyw Parlamentu Europejskiego, ale w projekcie również ujęto rozwiązania wychodzące naprzeciw aktualnym wyzwaniom w zakresie bezpieczeństwa na obszarach kolejowych. Między innymi w ustawie o transporcie kolejowym proponujemy dodanie przepisu, na podstawie którego, jeśli będą wymagały tego względy bezpieczeństwa, wojewoda będzie mógł wprowadzić czasowe ograniczenie w dostępie do infrastruktury kolejowej. Jednocześnie zakładane będzie w tej ustawie uwzględnienie Straży Ochrony Kolei w mechanizmach koordynacji wymiany informacji o zagrożeniach terrorystycznych.

Chciałem powiedzieć, że również w kwestię bezpieczeństwa zaangażowana jest Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, która w tym zakresie, jeśli chodzi o kwestie dywersji, prowadzi bezpośrednio dochodzenie i działania.

Jeśli będą pytania szczegółowe dotyczące określonych spraw, zarówno przedstawiciele Komendy Głównej Policji, jak również Departamentu Porządku Publicznego postarają się odpowiedzieć na pytania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie ministrze, bardzo serdecznie dziękuję.

A teraz wysłuchajmy prezentacji pana prezesa Ignacego Góry, Urząd Transportu Kolejowego. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pan minister infrastruktury przedstawił sytuację, która związana jest z bezpieczeństwem w tej dłuższej, dziesięcioletniej perspektywie. Rzeczywiście jest tak, że ten miernik wypadkowości świadczy o tym, że tych wypadków z roku na rok jest coraz mniej. Jeszcze 10 lat temu było ich około cztery, jeżeli chodzi o porównanie do wykonanej pracy przewozowej. Jeżeli chodzi o ostatnie lata, to jest ich poniżej dwóch i to rzeczywiście świadczy o tym, że to bezpieczeństwo z roku na rok się poprawia.

Urząd Transportu Kolejowego, wpisując się w państwa oczekiwania, przygotował prezentację i ocenę bezpieczeństwa, ale w tej krótszej perspektywie, będącej przedmiotem zainteresowania państwa posłów – w perspektywie sprowadzającej się w zasadzie do czterech miesięcy: grudnia 2025 roku oraz stycznia, lutego i marca 2026 roku.

Chciałbym powiedzieć tak: prezes Urzędu Transportu Kolejowego jako krajowa władza bezpieczeństwa oraz krajowy regulator rynku kolejowego, w rozumieniu przepisów zarówno prawa krajowego, jak i unijnego, realizuje ustawowe zadania w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem systemu kolejowego oraz jego prawidłowym funkcjonowaniem. Przedstawione dzisiaj przez Urząd Transportu Kolejowego informacje zostały opracowane w oparciu o wyniki działań nadzorczych, kontrolnych oraz analitycznych prowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego i mają charakter w pełni obiektywny, rzetelny i oparty na faktach. Należy je postrzegać wyłącznie w kontekście realizacji ustawowych obowiązków organu, bez jakichkolwiek związku z bieżącymi sporami czy też ocenami o charakterze politycznym. Bez wątpienia bezpieczeństwo systemu kolejowego zależy zarówno od stanu infrastruktury, jakości i niezawodności taboru, jak i organizacji całego procesu przewozowego. Analiza zdarzeń oraz ustaleń z ostatnich działań nadzorczych prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wskazuje jednak na pogorszenie sytuacji w kilku istotnych obszarach – co wymaga nie tylko działań doraźnych, lecz przede wszystkim działań systemowych.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to tę piętnastominutową prezentację przedstawiłby pan Piotr Szczepaniak, dyrektor Departamentu Planowania i Nadzoru.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie prezesie.

Panie dyrektorze, bardzo proszę przedstawić prezentację.

Dyrektor Departamentu Planowania i Nadzoru Urzędu Transportu Kolejowego Piotr Szczepaniak:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pozwolę sobie przedstawić dosłownie kilkanaście slajdów. Tak jak pan prezes wspomniał, prezentacja dotyczyć będzie sytuacji w zakresie bezpieczeństwa, głównie w pierwszym kwartale tego roku.

Jeżeli chodzi o taki ramowy plan tej prezentacji, skupimy się na trzech głównych obszarach z zakresu bezpieczeństwa, które chcielibyśmy dziś poruszyć. Będzie to nadzór nad stanem infrastruktury kolejowej, w szczególności jej elementu, czyli szyn i diagnostyki tego elementem infrastruktury. Mówimy też pokrótce o ustaleniach wynikających z kontroli prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nad spółką PKP Polskie Linie Kolejowe właśnie w tym dedykowanym zakresie. Po drugie, przedstawię szanownym państwu informacje dotyczące przygotowania zarządcy infrastruktury oraz przewoźników pasażerskich do realizacji przewozów w warunkach zimowych. I na końcu dosłownie dwa slajdy, ale myślę, że równie istotne, bo dotyczyć one będą dużych, poważnych nieprawidłowości z zakresu nadzoru nad wymianą podróźnych i ich bezpieczeństwem.

Szanowni państwo, pan dyrektor Kielczyński w swojej prezentacji mówił o dwóch wykolejeniach w 2026 roku, do których doszło w wyniku pęknięcia szyny. I tak się składa, że rzeczywiście na dwóch slajdach pozwolę sobie państwu przedstawić kilka informacji odnośnie tych dwóch wykolejeń. Pierwsze z nich z 20 stycznia br. na linii kolejowej nr 8. Na całe szczęście bez ofiar ludzkich. Doszło do wykolejenia składu pociągu Polregio. Prędkość pociągu w chwili

zdarzenia – 90 km/h. I tak jak pewnie państwo wiecie, do wykolejenia tego składu doszło w wyniku braku ciągłości toku szynowego na długości około 6 metrów, w wyniku wielokrotnego złamania tej szyny.

Drugie zdarzenie, szanowni państwo, na linii kolejowej nr 12. To zdarzenie miało miejsce 3 lutego br. Tym razem doszło do wykolejenia składu przewoźnika towarowego. Dziewięć wagonów cystern uległo wykolejeniu, część z nich spadła z nasypu. Warto też dodać, że te cysterny przewoziły towar niebezpieczny w postaci oleju napędowego. I tutaj, jeżeli chodzi o tę bezpośrednią przyczynę tego wykolejenia, to również jest pęknięcie szyny – tym razem na długości 162 cm.

Szanowni państwo, już po pierwszym wykolejeniu, po pierwszym z tych wypadków, prezes Urzędu Transportu Kolejowego wszczął kontrolę w PKP Polskich Liniach Kolejowych. Pozwolę sobie państwu pokrótce przedstawić te, w naszej ocenie najistotniejsze, ustalenia, które wynikają z tej kontroli. Zacznę może od tego, jeżeli chodzi o linię kolejową nr 8 – ta pierwsza nieprawidłowość – grupa nieprawidłowości dotyczyła właśnie eksploataowania toru nr 1 linii kolejowej nr 8 z występującymi wadami szyn, dla których upłynął termin usunięcia. Ja tutaj dodam, że zarządca infrastruktury już w kwietniu 2025 roku zidentyfikował 80 wad szyn, w sierpniu 2025 roku zidentyfikował 203 wady szyn. Zgodnie z instrukcjami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury zostały one zakwalifikowane do kategorii wad średnich, co oznacza, że podlegały wymogowi usunięcia w terminie 90 dni od daty stwierdzenia.

Kontrola wykazała, że niestety te wady nie były usuwane, również niestety te występujące w lokalizacji zdarzenia z 20 stycznia. Tutaj też kilka zdjęć: po lewej stronie stan szyn w lokalizacji poprzedzającej miejsce wykolejenia, po prawej stronie stan szyn zastany na miejscu zdarzenia.

Kolejne nieprawidłowości dotyczyły nieprawidłowej kwalifikacji wad szyn w torze numer 1 linii kolejowej nr 12, w lokalizacji, w której doszło w dniu 3 lutego do wypadku skutkującego wykolejeniem dziewięciu wagonów – cystern. Jako pewne uszczegółowienie, które też jestem tutaj państwu winny, dopowiem, że w ramach badań defektoskopowych szyn przeprowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe w kwietniu 2025 roku w lokalizacji późniejszego zdarzenia zidentyfikowano na czterometrowym odcinku szyny 14 wad, które niezgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych zarządcy zostały zakwalifikowane do najniższej kategorii, w ramach której nie były objęte wymogiem usuwania. Z zastosowaniem natomiast prawidłowej kwalifikacji, co wykazała kontrola, należało uznać te wady za generujące szczególne ryzyko z maksymalnym terminem usunięcia w ciągu 30 dni. I właśnie między innymi te wady doprowadziły do wielokrotnego złamania toku szynowego w dniu 3 lutego 2026 r.

Oprócz tego, szanowni państwo, kontrola prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wykazała, że w torach linii kolejowej nr 12 tylko w okresie od 1 stycznia do 9 lutego tego roku doszło łącznie do 37 przypadków pęknięć i złamań szyn.

Ostatni slajd, jeżeli chodzi o ustalenia kontroli w zakresie diagnostyki szyn przez zarządcę infrastruktury – dwie nieprawidłowości dotyczące niewłaściwego dozoru torów w linii kolejowej, czyli naruszenia terminów wykonywania ich obchodów, a także nieskuteczny proces diagnostyki w kierunku wykrywania wad szyn generujących stan zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Przeprowadzone w ramach kontroli na żądanie prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dodatkowe badania defektoskopowe szyn zabudowanych w czynnym torze nr 1 linii kolejowej nr 8 ujawniły występowanie dziesięciu wad klasy ciężkiej oraz trzech wad klasy niebezpiecznej, które nie zostały zidentyfikowane w ramach planowanej diagnostyki realizowanej przez zarządcę infrastruktury. I dopiero te działania na wniosek czy na żądanie prezesa Urzędu Transportu Kolejowego skutkowało wprowadzeniem natychmiastowego ograniczenia prędkości do 10 km/h. Co też istotne – i warto to podkreślić – przynajmniej w zakresie linii kolejowej nr 8 i nr 12 te działania podejmowane w zakresie diagnostyki miały charakter reaktywny i wynikały z działań prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o dodatkowe działania prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, to zarówno, jeżeli chodzi o linię nr 8 i linię nr 12, prezes UTK wydał decyzje administracyjne nakazujące wprowadzenie natychmiastowych ograniczeń ruchu kolejowego. W przypadku linii nr 8 prezes UTK ustalił, że wprowadzone przez zarządcę infrastruktury działania były nieadekwatne. W związku z powyższym zostało wszczęte postępowanie w sprawie nałożenia kary pieniężnej za zwłokę w wykonaniu decyzji wprowadzającej ograniczenia ruchu kolejowego. Oprócz tego, w marcu na wszystkie pozostałe nieprawidłowości prezes Urzędu Transportu

Kolejowego wszczął postępowanie administracyjne w sprawie stwierdzenia naruszeń i nakazu ich terminowego usunięcia.

Szanowni państwo, pozwolę sobie teraz przejść do tego drugiego obszaru, czyli realizacji przewozów w warunkach zimowych, czy może wpływu warunków zimowych na realizację procesu przewozowego. Zacznę od kilku danych statystycznych i może na początku od tego sformułowania, które znajduje się na tym slajdzie – mianowicie, tylko w styczniu tego roku na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych odwołano ponad 3700 pociągów pasażerskich. Dla porównania, w styczniu 2025 roku to było 1600 odwołanych pociągów. Czyli styczeń tego roku przyniósł ponad dwukrotny wzrost odwołanych pociągów pasażerskich.

Jeżeli chodzi o punktualność, tutaj pozwoliliśmy sobie przygotować takie zestawienie punktualności pociągów pasażerskich za analogiczne okresy: grudzień, styczeń, luty – grudzień 2024, styczeń i luty 2025 oraz grudzień 2025 i styczeń, luty 2026. Widać realne spadki tej punktualności. Szczególnie zestawiając styczeń 2025 ze styczniem 2026 roku – mamy blisko dziesięcioprocentowy spadek punktualności. Ale jako taki niechlubny przykład można podać punktualność PKP Intercity w styczniu 2026 roku, która wynosiła nieco ponad 50%, czyli co drugi pociąg przewoźnika PKP Intercity był opóźniony.

Po prawej stronie, szanowni państwo, dwa wykresy. Pierwszy z nich prezentuje wypadki spowodowane stanem technicznym taboru pasażerskiego. 46 – jeżeli chodzi o okres grudzień 2024 – luty 2025 – do 45... A więc tu mamy rzeczywiście bardzo podobny poziom. Natomiast myślę, że dużo więcej państwu powie też informacja odnośnie do liczby usterek, uszkodzeń, awarii taboru pasażerskiego za okres grudzień 2024 – styczeń 2025 oraz grudzień 2025 – styczeń 2026. O ile w tym pierwszym okresie to było ponad 5700 tego typu awarii, to w okresie następnym było ich już blisko 9 tys.

Dosłownie dwa zdjęcia. Myślę, że te zdjęcia wszyscy państwo doskonale znacie, bo one obiegły rzeczywiście opinię publiczną i występowały w mediach. Pierwsze z nich prezentuje stan infrastruktury pasażerskiej na stacji Mława 31 grudnia 2025 r. Drugie z nich to jest linia kolejowa nr 216, gdzie pociąg PKP Intercity został zatrzymany przed powalonym drzewem. Proszę zauważyć, że to zdarzenie też miało o tyle szczególne znaczenie, że ruch pociągów na tym odcinku został wstrzymany na trzy dni.

W związku z powyższym, szanowni państwo – z tymi danymi statystycznymi i z tymi zdarzeniami, i tym, co się działo – prezes Urzędu Transportu Kolejowego, tak jak powiedziałem na wstępie mojej prezentacji, przeprowadził kontrolę zarządcy infrastruktury. Ta kontrola była szczegółna, bo obejmowała centralę spółki, jak i 10 zakładów linii kolejowych. Ona też była realizowana przez wszystkie oddziały terenowe Urzędu Transportu Kolejowego. I też pozwolę sobie bardzo skrótowo przedstawić główne ustalenia, które wykazała ta kontrola – bo łącznie tych nieprawidłowości było ponad 70. Takie główne grupy... W pierwszej kolejności ustaliliśmy i potwierdziliśmy właściwie te liczne usterki związane z brakiem kontroli położenia, czy też brakiem możliwości przełożenia zwrotnic, rozjazdów – co oczywiście skutkowało czasowym wstrzymaniem ruchu pociągów. Stwierdziliśmy też niesprawność w wielu miejscach urządzeń elektronicznego ogrzewania rozjazdów. Potwierdziliśmy również niedostateczną ilość wyposażenia technicznego oraz materiałów i narzędzi dedykowanych do akcji „zima”, również niesprawność tych urządzeń.

Zajęliśmy się również tematyką umów zewnętrznych, które zarządca infrastruktury zawierał z podmiotami zewnętrznymi, jeżeli chodzi o utrzymanie infrastruktury pasażerskiej. Kontrola wykazała również nieprawidłowości w zakresie braku nadzoru nad egzekwowaniem warunków umów tych z podmiotami zewnętrznymi. Szanowni państwo, wszystkie te ustalenia nieprawidłowości prowadzą do konkluzji – i taka jest ocena zawarta w protokole kontroli – że tych szereg nieprawidłowości skutkowało tak naprawdę prowadzeniem ruchu w sposób niewłaściwy i w wielu przypadkach prowadziło do paraliżu komunikacyjnego.

Szanowni państwo, teraz pozwolę sobie przejść do ustaleń, jeżeli chodzi o realizację kontroli wobec przewoźników pasażerskich. To jest jedno ze zdjęć zrealizowanych przez naszego pracownika podczas czynności. To jest pociąg Chopin z 8 stycznia 2026 r. Jeżeli chodzi o te główne ustalenia pokontrolne, szanowni państwo, to zdecydowanie zauważyliśmy to, że przewoźnicy przy założeniu sprawnego funkcjonowania sieci kolejowej minimalizują rezerwę taborową, wydłużają obiegi i minimalizują czas postoju na stacji zwrotnej, co szczególnie w szczególnie wymagających warunkach zimowych powodowało do szeregu różnych perturbacji w ruchu.

Stwierdzamy również jako prezes Urzędu Transportu Kolejowego i krajowa władza bezpieczeństwa, brak lokomotyw spalinowych, które przecież są tak niezmiernie konieczne

do wykorzystania podczas usterek sieci trakcyjnej, podczas oblodzenia sieci trakcyjnych i innych niesprzyjających tutaj wydarzeń na sieci kolejowej. Szanowni państwo, stwierdzamy również to, że przewoźnicy, co prawda, mają pewne podstawowe plany zarządzania sytuacjami kryzysowymi, jednakże nasze czynności dowiodły, że w wielu przypadkach te plany nie były w sposób właściwy realizowane. I na końcu taka konkluzja dotycząca braku pewnych skoordynowanych działań – takich proaktywnych, zarządzająco-wyprzedzających, polegających na właściwym kierowaniu pociągów drogą okrężną.

Szanowni państwo, teraz pozwolę sobie państwu zaprezentować jeden krótki film, ale on będzie dotyczył dwóch sytuacji dotyczących wymiany podróżnych. To będzie przystanek Pietrzykowie Żywieckie, to będzie stacja Dęblin. Zapewne część z państwa już te filmy widziała, bo one się pojawiały w przestrzeni medialnej. Ale ja je państwu pokażę z perspektywy tego, co się złego zaszło, jeżeli chodzi o nadzorowanie ze strony stanowisk związanych z bezpieczeństwem nad bezpieczeństwem tego procesu wymiany podróżnych.

To jest zdarzenie z 26 lutego tego roku na przystanku Pietrzykowie Żywieckie. To jest pociąg Kolei Śląskich. Pasażerka z czworgiem małych dzieci, jedno z nich w wózku, wiek około dwóch miesięcy, z tego, co wiemy. No i w trakcie wysiadania zamykają się drzwi. Wózek z niemowlęciem zostaje w środku. Ten pan próbuje otworzyć drzwi, niestety już nie ma takiej możliwości. To jest widok z kamery bocznej tego składu. Widzą państwo tych podróżnych – mama z dziećmi już wyszła. Za chwilę jednak pociąg ruszy. Drzwi już są niemożliwe do otwarcia. Tutaj już takie przykre obrazki, jak siostra tego dziecka biegnie za składem. I tu proszę zauważyć zachowanie tej osoby, która odpowiada za bezpieczeństwo podróżnych w tym czasie wymiany pasażerskiej. Kierownik pociągu pojawia się na kilka sekund, a dopiero później, tam na samej górze – nie wiem, czy państwo widzicie – ta mama z trójką dzieci.

To już jest zdarzenie 27 grudnia 2025 r., stacja Dęblin. Tutaj również dochodzi do sytuacji, gdzie dwoje dzieci w wieku 7–11 lat wychodzi na peron. Rodzice zostają w środku. Rodzice próbują, co prawda, użyć hamulca awaryjnego, hamulca bezpieczeństwa, ale maszynista korzysta z tak zwanej funkcji mostkowania, czyli przerywa ten proces hamowania. W związku z powyższym ten skład odjeżdża.

Szanowni państwo, my tutaj wybraliśmy dwa takie przykłady tych sytuacji. Natomiast moglibyśmy pod...

Głos z sali:

To był skład wagonowy z lokomotywą, tak?

Dyrektor Departamentu Planowania i Nadzoru UTK Piotr Szczepaniak:

Tak.

Prezes UTK Ignacy Góra:

To był „Ezet”.

Dyrektor Departamentu Planowania i Nadzoru UTK Piotr Szczepaniak:

Wybraliśmy tylko dwa tego typu przypadki. Dysponujemy również nagraniami dużo bardziej tragicznymi, ale z uwagi na charakter tego posiedzenia pozwoliliśmy sobie ich nie przedstawiać.

Szanowni państwo, oczywiście u każdego z tych przewoźników prezes Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadził kontrolę, która to kontrola potwierdziła tak naprawdę to, co już wiedzieliśmy z góry – czyli to, że był szereg nieprawidłowości, jeżeli chodzi o nadzorowanie tego procesu wymiany podróżnych. To, że procedury wymiany podróżnych u każdego przewoźnika tak naprawdę potrafią być różne i przewidywać różne obowiązki dla tych pracowników związanych z bezpieczeństwem transportu kolejowego. Z uwagi na powyższe prezes Urzędu Transportu Kolejowego po drugim z posiedzeń zespołu monitorowania sektora kolejowego w Polsce zdecydował się powołać dwa zespoły robocze. Jeden dotyczący ujednoczenia tego całego procesu wymiany podróżnych, określenia ról, obowiązków, również z zakresu instrukcji wewnętrznych oraz drugi z zespołów... Bo tak jak tu państwu mówiłem, w tej sytuacji w Dęblinie maszynista użył tej funkcji mostkowania, czyli przerywania hamowania. Tutaj, jak się okazuje, po wstępnym odpytaniu przewoźników sytuacja jest całkowicie nieuregulowana. W związku z powyższym prezes Urzędu Transportu Kolejowego powoła dwa takie zespoły robocze, których celem będzie wypracowanie określonych praktyk, które będą przekazane wszystkim zainteresowanym przewoźnikom. W skład tych zespołów oczywiście, oprócz przedstawicieli Urzędu

Transportu Kolejowego i zainteresowanych przewoźników pasażerskich, innych instytucji, również wchodzi przedstawiciele ministra infrastruktury. Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Otwieram dyskusję i bardzo proszę, zapisuję po kolei. Widzę, że zgłasza się pan poseł Kmita, pani posłanka Matysiak, pan poseł Adamczyk, pan poseł Weber. Ktoś jeszcze z państwa posłów? Na ten moment nie widzę.

W związku z tym bardzo proszę, pan poseł Łukasz Kmita.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo ministrowie, szanowny panie prezesie Urzędu Transportu Kolejowego, Wysoka Komisjo, wszyscy zgromadzeni goście, szanowni funkcjonariusze Policji, drodzy związkowcy, po pierwsze, chcę podziękować za bardzo profesjonalną prezentację przygotowaną przez Urząd Transportu Kolejowego.

Ja wyszedłem na chwilę na posiedzenie Sejmu, ale miałem przyjemność zobaczyć tę prezentację w całości. I muszę powiedzieć także, że to szokujące, ale gdyby nie ta prezentacja, to ze strony resortu, ze strony PKP PLK i PKP Intercity – co usłyszeliśmy na ostatnich posiedzeniach Komisji – przekaz byłby jeden: „Spokojnie, nic się nie dzieje, wszystko jest pod kontrolą. To są przypadki jednostkowe, tak naprawdę to się na kolei zdarza”. Tak bym mógł skrócić ostatnie posiedzenie Komisji, które było też bardzo żywiołowe, ale wynikało ono ze zgłoszonego wniosku dotyczącego art. 152. Muszę także powiedzieć, że to szokujące, że także służby państwowe, w tym niestety Policja i niestety minister infrastruktury – na szczęście mówię tutaj o panu ministrze Klimczaku – może czasem nie powinni oni komunikować pewnych rzeczy przedwcześnie, bo nie tylko wprowadzają w błąd, ale także dezinformują społeczeństwo.

Powiem coś mocnego, ale mam takie przekonanie, że bez wstrząsu na polskiej kolei wśród osób odpowiedzialnych, sytuacje związane z katastrofami, z jakąś katastrofą mogą się wydarzyć... Otóż, szanowni państwo, nam nie jest potrzebny żaden sabotaż do tego, żeby doszło do dużego zdarzenia kolejowego. To są bardzo mocne słowa, ale po prezentacji Urzędu Transportu Kolejowego myślę, że niestety one są uzasadnione. We wtorek 20 stycznia doszło na szlaku Słomniki – Miechów do poważnego zdarzenia, do wykolejenia pociągu. Policja w komunikacie na X-ie pisze: „Nastąpiło naturalne wyłupanie szyny z powodu działania niskiej temperatury”. Napisała to Policja w środę, czyli po tym zdarzeniu, na portalu X. Pan minister Klimczak, naprawdę lepiej by było, gdyby w tematach kolejowych zdał się na eksperta, jakim jest pan minister Malepszak – z którym się czasem nie zgadzam... Ale też byłoby lepiej, jakby się w ogóle nie odzywał, bo oto mówi, cytując: „Stara szyna, która tak czy inaczej miała być wymieniona”.

Szanowni państwo, zderzając te słowa z tą prezentacją prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, widzimy wręcz dramatyczną sytuację, jaka występuje na polskiej kolei. Cytując: „Wady te zostały zakwalifikowane do kategorii wad średnich i podlegały wymogowi usunięcia w terminie 90 dni od daty stwierdzenia. W kontroli ustalono, że wad nie usuwano, również tych występujących w lokalizacjach zdarzenia zaistniałego 20 stycznia 2026 r.”. Chodzi oczywiście o zdarzenie na linii Miechów – Słomniki. Szanowni państwo, moim zdaniem po tej prezentacji minister właściwy do spraw kolei powinien podjąć bardzo konkretne działania związane z odwołaniem osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na szlakach kolejowych. Widać jakąś systemową niemoc albo, co więcej, jakieś tolerowanie niebezpieczeństwa, które zagraża nie tylko pracownikom spółek przewozowych, ale także przede wszystkim pasażerom, którzy korzystają z kolei.

A mówię to także jako osoba, która uczestniczyła w katastrofie pod Szczekocinami i Bogu dzięki pół godziny przed tym zdarzeniem przesiadłem się z pierwszego do drugiego wagonu – co uratowało mi życie. I myślę, że jako osoba, która brała udział w tym zdarzeniu, mam obowiązek wymagać od wszystkich osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo prowadzenia ruchu pociągów, żeby przypadki lekceważenia, przypadki związane z tym, że przez palce się patrzy na kwestie bezpieczeństwa albo wprost uznaje się, że zalecenia czy wnioski pokontrolne ze strony Urzędu Transportu Kolejowego to są jakieś tam wnioski, które może później zrealizujemy... No tak być dalej w moim przekonaniu nie może.

Chcę naprawdę podziękować Urzędowi Transportu Kolejowego za tę prezentację. I z drugiej strony chcę także pokazać, jak potrzebny jest to urząd, zupełnie apolityczny urząd, który jest, można powiedzieć, takim bezpiecznikiem. Bo bardzo często, niestety, ze strony PKP PLK, ale też ze strony ministerstwa, słyszymy, że wszystko jest dobre. Nie mówię nawet o ostatnim posiedzeniu wyjazdowym Komisji Infrastruktury w Krakowie, na której posłowie koalicji

chwalili się, że wszystko już na kolei jest dobre, że jest bezpiecznie, a wszystko, co robił PiS i Adamczyk, to jest w ogóle godne potępienia i tyle. Zatem myślę, że trochę też szkoda, że tak mało członków Komisji dzisiaj jest na tym posiedzeniu. Ale myślę, że ta prezentacja powinna być szczegółowo omówiona także na kolejnych posiedzeniach.

I jeszcze raz podkreślam – może zmienimy to w dyskusjach w Komisji Infrastruktury, żeby było mniej polityki, a więcej analizy i eksperckiego podejścia... Bo jestem o tym przekonany, że każdy z posłów tu pracujących chciałby mieć takie podejście.

I gorąca prośba do pana przewodniczącego: proszę następnym razem nie lekceważyć także takich wniosków jak ten składany przez posłów Prawa i Sprawiedliwości dotyczących zwołania posiedzenia Komisji w trybie art. 152. Bo my już wtedy podkreślaliśmy, a dzisiaj UTK to potwierdził, że kwestie szybkiego przejścia pociągów – to nazywa się minimalizacja czasu postoju na stacji zwrotnej, co rzeczywiście w normalnych warunkach nie powoduje opóźnień... Ale w sytuacjach takich jak wypadek, jakieś zderzenie czy złe warunki atmosferyczne, dochodzi, można powiedzieć, do paraliżu na polskiej kolei. Bo liczba odwołanych pociągów, jaką dzisiaj zobaczyliśmy, to jest skala, która wcześniej nie była notowana.

I prosiłbym każdego, a szczególnie osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo polskiej kolei, że może uruchomienie jednego albo dwóch pociągów mniej to będzie pewna niedogodność dla pasażerów, ale będzie to podwyższenie bezpieczeństwa pasażera. I warto zastanawiać się, czy próba takiego maksymalnego wycisnięcia z taboru i z kolejarzy efektu nie przejawia się tym, że to bezpieczeństwo spada. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Panie pośle Łukaszu Kmita, pragnę pana uwagę zwrócić na fakt, że z 16 osób, które podpisały się pod wnioskiem, na posiedzeniu Komisji, widzimy cztery. Jeżeli mamy mówić coś o lekceważeniu spraw związanych z bezpieczeństwem, to zachęcam najpierw stanąć przed lustrem.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Pan nic nie rozumiał i to jest pana problem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejna głos zabierze pani posłanka Matysiak. Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, dziękuję za tę prezentację UTK-u. Tutaj potwierdziły się w państwa analizach i badaniach też nasze domysły.

Ja bym chciała, żebyśmy dzisiaj usłyszeli, co z tymi wnioskami Urzędu Transportu Kolejowego zamierza zrobić zarządca infrastruktury – bo to są bardzo poważne ustalenia dotyczące tego, że nie usuwano stwierdzonych wad w szynach, niewłaściwie dozorowano tory linii kolejowych. Chcemy wiedzieć, jak ta sytuacja będzie wyglądała od jutra i co z tymi zauważonymi sytuacjami, i co z sytuacjami, w których kontrola wykazała, że mimo wezwania do usunięcia wad, one nie zostały usunięte? Bo to jest nic innego jak igranie z ludzkim życiem. Nie możemy mieć sytuacji, w której do pociągu wsiada maszynista i nie wiadomo, czy on wróci do domu – po prostu tym się to może skończyć. Szczęśliwie sytuacja ze stycznia w Miechowie nie skończyła się tragedią i nikomu nic się nie stało, ale właśnie takie niedbalstwo, lekceważenie tego, jak należy utrzymywać infrastrukturę, może doprowadzać do takich sytuacji. Wydaje mi się, że to nas tutaj wszystkich powinno łączyć.

Chciałabym jeszcze poruszyć kilka wątków.

Ja mam odpowiedź ze spółki PKP PLK na moją interwencję z końca stycznia właśnie dotyczącą tej sprawy wykojenia pociągu na odcinku Miechów – Słomniki. Nie będę jej państwu cytować, natomiast mam szczegółowe informacje, ilu maszynistów i jakich pociągów dokonywało zgłoszenia, jeżeli chodzi o przeszkody w torze albo inne bezpośrednie przeszkody, i co się o konkretnych godzinach wydarzyło.

Drodzy państwo, pierwsze zgłoszenie miało miejsce o godzinie 18:33, a do zdarzenia doszło o godzinie 21:10. Przez ten czas nikt nie pojechał tam na miejsce i tego nie sprawdził, nie było żadnych sygnałów dla kolejnych maszynistów. I to jest naprawdę sytuacja, która powinna dać nam do myślenia, i dać do myślenia też spółce. Z tej odpowiedzi w zasadzie wynika, że wszystko było zgodnie ze sztuką. Było zgłoszenie, było odnotowanie, był jakiś sygnał, został w końcu wysłany toromistrz i zespół szybkiego usuwania usterek – ale został wysłany o takiej godzinie,

że nie dojechał przed samym zdarzeniem. Nie było też wymogu obniżenia prędkości dla kolejnych pociągów. Wszystko zgodnie z instrukcją... Być może należałoby się zastanowić, czy tej instrukcji nie trzeba zmienić – po to, żebyśmy nie ryzykowali życiem, zarówno pracowników, ale też podróżnych. Zostawiam to do dyskusji i mam nadzieję, że dzisiaj także ten wątek zostanie podjęty, czy to przez spółkę, czy to przez pana ministra.

Kolejna rzecz – dziękuję za tę perspektywę pasażerów i te dramatyczne historie. Ja o tej historii tych dzieci, które zostały na peronie, słyszałam od samych kolejarzy. Dramatyczne historie. Możemy tylko po prostu sobie wyobrazić, jak się czują rodzice, którzy zostali w tym pociągu, czy ta mama, która została na peronie, a wózek z dzieckiem odjechał. Tu naprawdę należy się zastanowić, jakie wprowadzić rozwiązania, by wsiadanie i wysiadanie było bezpieczne.

Jeżeli chodzi o ten wątek wsiadania i wysiadania, chciałabym jeszcze raz poruszyć temat sytuacji, do której doszło na początku lutego w Pabianicach. To jest nieprawdopodobna sytuacja, w której w nocy z 6 na 7 lutego okazało się, że zginęła pasażerka, która wsiadała do pociągu i przez 6 godzin nikt nie znalazł jej ciała. Mimo że, tak jak donoszą media – bo informują o tym i coraz więcej tych informacji jest – upadek 70-latki widziała pasażerka pociągu Intercity relacji Zakopane – Świnoujście. Ona powiadomiła obsługę pociągu, obsługa pociągu skontaktowała się z Strażą Ochrony Kolei. I co się okazuje? Straż Ochrony Kolei, ponoć z policjantem, przyjechała na stację i niczego nie zauważyła. Ciało tej kobiety odkryto po godzinie 8:00 rano, po sześciu godzinach. Ona wsiadała o 2:00 w nocy. Prawdopodobnie po prostu wsiadła do pociągu z jednym bagażem, wysiadła po to, żeby wziąć drugą torbę i doszło do tego zdarzenia. Ja bym chciała usłyszeć, jak do tego doszło, jak chcemy przeciwdziałać takim historiom? Chciałabym, żeby podróżni w Polsce mogli czuć się bezpiecznie. I chciałabym się też dowiedzieć, jak wygląda sytuacja, jeżeli chodzi o obsadę w pociągach dalekobieżnych, w tym przypadku w Intercity? Słyszałam, że mamy problem z obsadami. Na wszystkich pociągach są dwuosobowe obsady. Czy my dzisiaj dowiemy się, czy są takie pociągi, gdzie obsady są trzyosobowe? Co w sytuacji długich składów? Co w sytuacji połączeń nocnych, kiedy kierownik czy konduktor po prostu nie jest w stanie zobaczyć tego, co się dzieje na peronie? Widzieliśmy sytuacje, które miały miejsce w dzień, przy krótszych składach. Proszę sobie teraz wyobrazić sytuację, która dotyczy pociągu, który zatrzymuje się w środku nocy. Czasami warunki pogodowe są niesprzyjające. Pasażerowie muszą czuć się bezpiecznie na peronie, w pociągu, wsiadając, wysiadając z tego pociągu. I chciałabym, żeby ten wątek także w tej dyskusji tutaj się pojawił. Jak to jest możliwe, że mimo że była obsługa pociągu zaalarmowana od razu, ciało tej kobiety zostało odkryte dopiero po godzinie 8:00? I zaalarmował o tym fakcie maszynista pociągu, który po godzinie 8:00, po sześciu godzinach tam przejeżdżał. Drodzy państwo, w międzyczasie tam przejechało kilkanaście innych pociągów przez całą stację. Ja nie mówię, że na tym konkretnym torze. Ale przez całą stację przejechało kilkanaście pociągów. Nie wiemy, jak ta sytuacja wyglądała w szczegółach. Być może tę panią można byłoby uratować, gdyby ta reakcja była szybsza. Zostawiam to do namysłu.

Chciałabym jeszcze poruszyć wątek akcji „TOR”. Zgłasza się do mnie bardzo dużo osób, które po prostu robią zdjęcia na dworcach, na peronach. Tam nie ma zakazu fotografowania, można tam robić fotografie. Sama ostatnio rozmawiałam z osobą w Kutnie, która fotografowała przejeżdżające pociągi. Napisała do mnie dwie godziny później, że właśnie miała rozmowę z przedstawicielami Straży Ochrony Kolei, którzy zwracali jej uwagę, że nie może robić tych zdjęć – mimo że nie jest to prawda. Na peronach, w tych miejscach ogólnodostępnych, fotografie można robić. I tu bym poprosiła o wyjaśnienia, ponieważ my, członkowie tej Komisji, kilka miesięcy temu słyszeliśmy z ust przedstawiciela ABW, że on nie zna takich przypadków, żeby policja czy jakiegokolwiek inne służby kogokolwiek legitymowały, rozmawiały z kimś, zwracały uwagę, czy kogoś zatrzymywały. Ostatnio podobna sytuacja w Lublinie – zatrzymanie osoby, wylegitymowanie i zatrzymanie także sprzętu, komputera. Bardzo bym poprosiła, żeby ten wątek poruszyć, zwłaszcza w kontekście proponowanych przez ministerstwo zmian dotyczących samego SOK-u. Bo państwo chcecie tutaj o wiele bardziej zwiększyć uprawnienia tej formacji i w ogóle nad tym pomysłem pracujecie. Jest to bardzo niepokojące, bo wydaje mi się, że jest to wykorzystywanie obecnej sytuacji do tego, żeby, mówiąc obrazowo, dokręcić śrubę także pasażerom – bo nagle się okaże, że SOK będzie mógł zajrzeć nam, podróżnym, do bagażu. Nie wiem, czy podróżni, pasażerowie mają tego świadomość, ale tak się to może skończyć.

Chciałabym, jeżeli takie zmiany ministerstwo chce wprowadzać, żeby je po prostu szeroko skonsultowało i żeby nie zaskakiwano podróżnych, pasażerów i tych, którzy z pociągów korzystają.

I na ten moment to tyle. Jeżeli będzie druga tura pytań, to pewnie też będę jeszcze się zgłaszała. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Szanowni państwo, mam pytania wynikające z tych informacji, które tutaj zostały nam wszystkim przekazane. Komentarz gwarantuję sobie w słowie na zakończenie posiedzenia Komisji – bo podsumowanie posiedzenia Komisji to jest domena wnioskodawców.

Otóż pytanie kieruję do pana ministra Malepszaka. Nasze posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury, którego, praktycznie rzecz biorąc, dzisiejsze posiedzenie jest kontynuacją, miało miejsce 25 lutego tego roku. 27 lutego przygotowaliśmy wniosek o zwołanie posiedzenia Komisji w trybie art. 152. I w tym wniosku zwróciliśmy uwagę na konkluzje, na ustalenia, na raport Zespołu do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce działającego przy Urzędzie Transportu Kolejowego. A to dlatego, że znaleźliśmy coś, co jest ogólnie dostępne – informację, że taki zespół pracuje, że taki zespół przygotował konkluzje i taki zespół zapewne tymi konkluzjami się z panem ministrem podzielił. Czyli należy założyć, że przed posiedzeniem sejmowej Komisji Infrastruktury 25 lutego pan minister miał pełną wiedzę, jaki jest prawdziwy stan rzeczy. Jeżeliby wrócić do tego posiedzenia, to, że jestem zdziwiony, czy to, że jesteśmy zdziwieni, to chyba wszystko mało... Ale, tak jak powiedziałem, komentarz będzie na podsumowanie posiedzenia Komisji.

Wobec tego w duchu i w tonie pytań pani poseł, ja zapytam, panie ministrze – w związku z tym, że mogę domniemywać, że od ponad miesiąca rząd, minister jest poinformowany o stanie rzeczy – jakie działania zostały podjęte w ciągu co najmniej 40 dni? Bo zakładam, że mogliście się państwo zapoznać z wynikami tej kontroli. Jakie działania zostały podjęte wobec wszystkich tych, których niewłaściwe działanie zostało potwierdzone? Szczególnie wobec zarządcy infrastruktury kolejowej. Oczekuję konkretnych odpowiedzi na to pytanie. Mam nadzieję, że pan minister enumeratywnie wymieni działania, które podjął, które Ministerstwo Infrastruktury w ramach nadzoru podjęło w tych sprawach.

Drugie pytanie również kieruję do pana ministra – czy PKP Polskie Linie Kolejowe wdrożyły ograniczone zasady kontroli bezpieczeństwa i utrzymania torowisk? Te ograniczone zasady kontroli bezpieczeństwa i utrzymania torowisk zostały wdrożone od bodajże 1 marca bieżącego roku. Czy w dalszym ciągu zarządca infrastruktury kolejowej działa według tychże zasad, które obowiązują od 1 marca? Czyli ograniczonych zasad kontroli bezpieczeństwa, pomimo tych ostatnich zdarzeń, które miały miejsce na kolei.

I w końcu, kiedy mowa o zimowym utrzymaniu – na ile na okres zimowy podpisano umowy z zewnętrznymi firmami odpowiedzialnymi za zimowe utrzymanie infrastruktury kolejowej? Czy były to umowy długoterminowe? Czy były to przedłużane umowy w trybie miesięcznym, dwutygodniowym? Czy prawdą jest, że część tych firm zewnętrznych nie podpisywało tych umów ze względu na to, że okres jednego miesiąca był dla nich nie do zaakceptowania?

No i w końcu pytanie dotyczące zimowego sprzętu będącego własnością zarządcy infrastruktury, zimowego sprzętu do utrzymania zimowego. Ile jednostek sprzętowych zbyto? Ile zarządca infrastruktury sprzedał, zbył, sprzętu zimowego utrzymania przed ostatnią zimą, czyli do końca zeszłego roku? Jaka ilość tego sprzętu została zbyta? Bo informacja, że został zbyty, na pewno zostanie potwierdzona – bo tak możemy domniemywać. Ile jednostek – jaka to jest skala wielkości – zimowego sprzętu do utrzymania zimowego zostało sprzedanych?

I też nie chciałbym w ogóle wchodzić w polemikę z przewodniczącym Komisji Infrastruktury. Wszystko to, co pan powiedział przed chwilą, potwierdza pana stosunek do tego, nad czym pracuje sejmowa Komisja Infrastruktury i jakie powinny być efekty jej pracy – ale to już pozostawiam ocenie każdego z państwa i każdego z tych, którzy nas oglądają.

Zaś co do udziału pana posła Łukasza Kmity w sporządzaniu tego wniosku, to pragnę poinformować, że pan poseł Kmita wraz z grupą, w której ja też byłem, przygotowywał ten wniosek. Ale ten wniosek jeszcze wymagał pewnego doprecyzowania i już nie był – bo nie mógł być z przyczyn losowych i swoich osobistych – obecny do końca tego spotkania, na którym przygotowaliśmy wniosek. Dlatego pan Kmita nie jest podpisany pod wnioskiem, ale jest jego współautorem, za co teraz mu bardzo dziękuję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący Andrzeju Adamczyk, pragnę pana poinformować, że pan poseł Łukasz Kmita jest podpisany pod wnioskiem, o którym rozmawiamy – podobnie jak 15 innych posłów. Problem polega na tym, że ci posłowie wykazali takie zainteresowanie własnym wnioskiem, że na 16 podpisanych jest obecnych czterech. Także bardzo proszę powściągnąć te bardzo, powiedziałbym, niesprawiedliwe uwagi w moim kierunku. Jeżeli do kogoś pan przewodniczący powinien mieć dzisiaj uwagi i pretensje, to do tych pozostałych 12 państwa posłów, którzy się podpisali pod wnioskiem, a nie biorą udziału w dzisiejszym posiedzeniu – co pokazuje, w jaki sposób traktują kwestie związane z bezpieczeństwem w ruchu kolejowym.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Zapewniam, że są znakomicie reprezentowani. W sposób właściwy przez swoich reprezentantów, przedstawicieli na posiedzeniu tej Komisji, w odróżnieniu od...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Obowiązkiem każdego posła jest branie udziału w posiedzeniu Komisji, a obywatele, którzy to monitorują i oglądają, z pewnością podejmą właściwą decyzję.

Bardzo proszę, pan poseł Rafał Weber.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Posłów Koalicji Obywatelskiej nie interesuje bezpieczeństwo – bo ich nie ma.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, naprawdę... Apeluję, żeby nie przeszkadzać panu posłowi Weberowi. Panie pośle? Pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, jest nas czterech, a mamy większość – tak że to pokazuje blamaż większości parlamentarnej, która w ogóle tymi tematami bezpieczeństwa się nie interesuje. I nawet nie chodzi o nieobecność ich na tym posiedzeniu Komisji, ale generalnie o niepodejmowanie takich tematów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Liczy się jakość.

Poseł Rafał Weber (PiS):

To jest kolejny wniosek, który został uruchomiony przez posłów Prawa i Sprawiedliwości w trybie art. 152. Gdyby nie my, tego typu dyskusja omijałaby sejmową Komisję Infrastruktury – i to trzeba na samym początku powiedzieć.

Druga sprawa, szanowni państwo, jest taka – wspominał o tym pan minister Andrzej Adamczyk – że to kontynuacja poniekąd posiedzenia, które odbyło się dokładnie miesiąc temu. Tamto posiedzenie w głównej części zostało poświęcone odwołanym i opóźnionym pociągom w styczniu i lutym bieżącego roku. Oczywiście też weszliśmy – tylko bardzo lakonicznie – na ten wątek bezpieczeństwa po wypowiedziach przedstawicieli strony społecznej, związków zawodowych. A właśnie na dzisiejszym posiedzeniu jest poświęcone na ten wątek dużo więcej czasu.

Ale zanim do bezpieczeństwa, to chcę państwu powiedzieć, że kwestie odwołanych pociągów przez naszego narodowego przewoźnika nie zakończyły się wraz z końcem zimy. Ponad 50 pociągów odwołanych przez PKP Intercity w marcu, przynajmniej tak wynika ze strony intercity.pl. Zima już za nami, a odwołanych pociągów cały czas jest dosyć sporo. I zmierzam do pytania – pytania do Urzędu Transportu Kolejowego, dziękując za prezentację tego raportu – państwo w tym raporcie wskazali, że w styczniu 2026 roku było łącznie ponad 3700 pociągów odwołanych. Ja bym prosił o informację bardziej szczegółową z rozpisaniem tej wielkości na przewoźników kolejowych – czyli na przewoźników regionalnych, których jest bodajże kilkunastu, ale też, ile konkretnie pociągów zostało odwołanych przez naszego narodowego przewoźnika.

Ja powiedziałem o liczbie ponad 350 w styczniu i lutym, bo – jeszcze raz powtórzę – to wynikało z informacji na stronie internetowej PKP Intercity. No, ale jeżeli łącznie jest 3700, to istnieje duże prawdopodobieństwo, że tych pociągów odwołanych w tych miesiącach było zdecydowanie więcej. Tak że moja prośba, aby dzisiaj, jeżeli to jest możliwe, w odpowiedziach na nasze pytania odnieść się do tego wątku.

W tym raporcie również zostało wskazane to, co mówimy od dłuższego czasu – błędy w zarządzaniu taborem kolejowym, błędy w zarządzaniu infrastrukturą kolejową, te skrócone objazdy.

To wszystko, co powoduje, że te opóźnienia pociągów na trasach dalekobieżnych – szczególnie tam, gdzie ta nawrotka jest coraz krótsza – powodują właśnie opóźnienia. I to jest jakby ten namacalny, empiryczny dowód na to, że mówiąc o tym przez ostatnie miesiące, po prostu mieliśmy rację, a Ministerstwo Infrastruktury udawało, że problemu nie ma. Udawało, że to nie to, że to nie jest kompletnie przyczyną tego armagedonu kolejowego. A jak się okazuje, jest to jedną z przyczyn opóźnień pociągów, których naprawdę w styczniu i w lutym nie brakowało.

Kolejne pytanie do Ministerstwa Infrastruktury – czy te pęknięcia szyn wskazane dzisiaj na tych dwóch torach linii kolejowych, linii kolejowej nr 8 i tej drugiej linii kolejowej – numeru nie pamiętam – na której wykoleił się pociąg towarowy, zostały w końcu usunięte? Czy te pęknięcia zostały usunięte? Czy tymi torami można przejechać już w sposób bezpieczny? Bo to jest to podstawowe pytanie, które dzisiaj musi paść na tym posiedzeniu Komisji.

I kolejne pytanie, tym razem do pana ministra Szczepańskiego, który powiedział o dziesięciu osobach zatrzymanych w ramach akcji „TOR”.

Sekretarz stanu w MSWiA Wiesław Szczepański:

Mówiłem o dziesięciu incydentach. Nie mówiłem o osobach, tylko mówiłem o dziesięciu incydentach.

Poseł Rafał Weber (PiS):

To co się stało z tymi osobami, które dopuściły się tych incydentów? Czy w stosunku do nich prowadzone są jakiegokolwiek postępowania związane ze śledztwem, postępowania sądowe? Czy te osoby, które dopuściły się tych incydentów, zostały zatrzymane? Czy może niektóre są aresztowane? No jaki jest status tych osób, które tych incydentów się dopuściły?

To pokaże z drugiej strony jakość pracy naszych służb mundurowych, które biorą udział w akcji „TOR”. Dobrze się stało, że te incydenty zostały wykryte – to trzeba pochwalić. Rozumiem, że nie było żadnych innych tego typu incydentów, które jednak doprowadziłyby do szkody na mieniu kolejowym – czytaj na liniach kolejowych. Natomiast musimy wiedzieć, chcemy wiedzieć, co się dzieje w ramach tych postępowań, które prawdopodobnie się toczą, w sprawie tych incydentów?

Prośba o odpowiedź na bardzo szczegółowe pytania, bardzo konkretne i bardzo ważne, które nasuwają się po uzyskaniu informacji, szczególnie od Urzędu Transportu Kolejowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan przewodniczący Stanisław Lamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, koledzy z PiS-u, wnioskodawcy, trochę manipulują danymi, bo jeżeli się wczytać w raport UTK-u, to łatwo... Te wszystkie tam paragrafy, ale zalecenia UTK-u też przedstawiają... To zalecenia techniczne, organizacyjne, kadrowe i systemowe. Nie ma załamania bezpieczeństwa kolei w Polsce, ale występuje seria niepokojących zdarzeń w krótkim czasie. I to jest właśnie słabość systemowa, braki w procedurach i nadzorze. Dlatego reakcja UTK-u była szybka, zdecydowana i posiedzenie było nadzwyczajne. Trzeba też wziąć pod uwagę, że polska kolej pozostaje statystycznie bezpieczna, ale ostatnie wydarzenia pokazały, że system wymaga pilnych korekt. I tutaj rzeczywiście te zalecenia, które są właśnie podane, są zrealizowane, tylko trzeba wziąć pod uwagę, jakie były warunki – zimowe. Chociażby wziął raport z krajów Unii Europejskiej: Francja, Holandia, Wielka Brytania. Opóźnienia czasowe były, wstrzymania z powodu oblodzenia zwrotnicy, sieci trakcyjnych. Operatorzy, władze transportowe apelowali do podróżnych o ograniczenie podróży do minimum. Cała Unia Europejska odczuła to wszystko. Jak wziąć tutaj do analizy ten najgorszy miesiąc, jest to przynajmniej nieuczciwe. Bo jak się weźmie chociażby średnią wypadków w Unii Europejskiej, to jesteśmy pośrodku.

Ale trzeba wziąć też pod uwagę – co was denerwuje – sukcesy tego właśnie rządu, mianowicie więcej uruchomień linii, większa częstotliwość, większa liczba przewozów i pasażerów, szybciej jeździmy o 25%, niż jeździliśmy przed dekadą. I to są właśnie sukcesy. Przewieźliśmy w ciągu dwóch lat prawie 65 milionów obywateli więcej – i to trzeba też wziąć wszystko pod uwagę, a nie manipulować tutaj zimą. Bo wszystkie kraje miały te właśnie problemy. Dlatego jest to nieuczciwe. Manipulacja tymi właśnie danymi nie wskaże, że kolej jest niebezpieczna.

Kolej jest bezpieczna, tylko trzeba niektóre elementy poprawić, żeby się jeździło pewniej. Ale na zimę nikt nie miał wpływu, a takiej zimy nie było przynajmniej od 10 lat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu.

A teraz pan prezydent Leszek Miętek, bardzo proszę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Bardzo serdecznie dziękuję. Szanowni państwo, myślę, że panie posłanki i panowie posłowie dzisiaj po prezentacji Urzędu Transportu Kolejowego przynajmniej mają świadomość, dlaczego na ostatnim posiedzeniu Komisji było tak nerwowo, dlaczego byłem oskarżany o kalumnie i tak dalej. Krajowa władza bezpieczeństwa dzisiaj potwierdziła, ale zapewniam, że to, co zostało przedstawione – nie chcę tutaj wyręczać Urzędu Transportu Kolejowego – to jest tylko wierzchołek góry lodowej.

Chcę powiedzieć, że ja reprezentuję kolejarzy, reprezentuję Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce. Jestem czynnym maszynistą i nie ma ważniejszej sprawy dla nas i dla mojego związku, dla maszynistów, dla kolejarzy, niż bezpieczeństwo ruchu kolejowego. I tutaj żadne naciski, żadne zastraszania, inne rzeczy po prostu tego nie cofną. Ja nie mam takiej możliwości. Nie wiem, co się ze mną stanie, bo jak aparat państwa będzie naciskał, to różne rzeczy mogą się stać. Natomiast o to bezpieczeństwo trzeba walczyć.

Słyszeliście dzisiaj państwo prezentację zarządcy infrastruktury. No to jest po prostu dosłownie idylla – na dużych cyfrach, jak powiedział pan podsekretarz stanu Piotr Malepszak. Na dużych cyfrach...

To ja przypomnę na małych cyfrach – Psary, kilka sekund zabrakło do tego, żeby doszło do czołowego zderzenia z dużą prędkością dwóch wypełnionych pociągów Intercity. Ile byłoby ofiar?

Ja nie uczestniczyłem w tym wypadku, ale byłem pod Szczekocinami na pogrzebach kolejarzy. Nie chcę więcej na te pogrzeby iść.

Dalej – Trzebinia.

Dalej – wczorajszy. 25 metrów. To są małe cyfry, nie mówię o dużych cyfrach.

Szanowni państwo, żadna satysfakcja dla mnie czy dla kogokolwiek, że ta cała idylla pokazywania, jak tu jest bezpiecznie i świetnie, runie jak domek z kart, jak dojdzie do katastrofy kolejowej. Ona runie i wtedy jestem ciekawy, co się powie. I ja to powiedziałem na posiedzeniu Komisji, i mówię to w sposób oficjalny – my mamy zaangażowany cały zespół ludzi u mnie w związku, który magazynuje, archiwizuje wszystkie sprawy związane z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego. I to, co ja powiedziałem – jeżeli nie daj Boże już ta Święta Katarzyna nie opanuje tego i dojdzie do katastrofy, to ludzie odpowiedzialni za stan bezpieczeństwa się po prostu nie wywiną. Nie będzie czegoś takiego jak dotąd w historii polskiej kolei, że za wszelkie katastrofy byli odpowiedzialni tylko maszyniści i dyżurni ruchu – bo tylko na nich spływała cała odpowiedzialność. Nawet pod Szczekocinami. Są kraje, że jest po kilkunastu oskarżonych po wypadkach – na przykład Hiszpania – z tytułu nadzoru. U nas tego nie ma. My przygotowujemy te dokumenty. Mam nadzieję, że nigdy ich użyć nie będziemy musieli.

Natomiast sytuacja jest dramatyczna. To nie są – tak jak wynikało chociażby z informacji Urzędu Transportu Kolejowego – jakieś losowe sytuacje. To są sytuacje zaniedbań, niewłaściwych, zidentyfikowanych uszkodzeń toru, które funkcjonowały w długim okresie. Niektóre kwalifikowały się do ograniczenia prędkości do 10 km/h, a tam pociągi jeździły z 80 km/h. My nie możemy tego lekceważyć. Mnie to dotknęło do żywego, jak na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury rozmawiałem z panem prezesem Polskich Linii Kolejowych. Mówiąc o tym wypadku, który się zdarzył pod Słomnikami, pod Krakowem – gdzie pomimo informacji od maszynistów prowadzono z normalną prędkością ruch pociągów – zapytałem pana prezesa, kiedy wprowadzicie po informacji od maszynisty ograniczenie do prędkości chociażby 20 km/h? Bo tam pociągi jadą normalnie, rozkładowo. Jak mówię, to było po wypadku w Hiszpanii. Mówiłem, scenariusz hiszpański nam się szykuje. Bo wystarczyłoby, żeby drugi tor był czynny, najechałby na ten wypadek drugi tor i mamy Hiszpanię. Wiecie państwo, jaką dostałem odpowiedź? Nie byłoby scenariusza hiszpańskiego, bo wagony się na zewnątrz wywróciły.

Słuchajcie, to jest porażające, ale to pokazuje, jak zepsuty jest ten system, jak na odpowiedzialności ludzi, którzy odpowiadają za bezpieczeństwo – maszyniści, dyżurni ruchu – oparty cały system bezpieczeństwa. A z tytułu nadzoru, tych ludzi, którzy za to biorą odpowiedzialność, nie ma... Tutaj była mowa o tym wypadku właśnie pod Krakowem, o tym wypadku z cysternami.

Przypomnijcie sobie państwo pierwsze komunikaty. Wszyscy kolejarze się z tego śmieli. Pierwsze komunikaty były, że to sieć trakcyjna spowodowała. No pantograf wywalił ten pociąg na bok... Takie były komunikaty.

Chcę powiedzieć, szanowni państwo – bo to są bloki tych spraw – w ramach bloków spraw to kolejne zagrożenia są w miejscach wykonywania inwestycji infrastrukturalnych. Mamy szereg różnych zgłoszeń, na przykład o tym, że jest wznawiany ruch pociągów przy całkowicie nieczynnym systemie sterowania ruchem pociągów. Odsyłam chociażby do jednego z przypadków z 20 grudnia, z Kolei Śląskich – gdzie na linii Katowice – Zwardoń przyjęto ten pociąg na niewłaściwy tor.

To również, szanowni państwo, przejazdy kolejowe. To nikt inny jak odpowiedzialny za bezpieczeństwo pan podsekretarz stanu Piotr Malepszak 7 lipca na posiedzeniu podkomisji infrastruktury – możecie sięgnąć do stenogramów, my mamy to zarchiwizowane oczywiście – mówił, że w warunkach polskich przekraczanie przejazdów kolejowych przez ciężki tabor drogowy wprost zagraża bezpieczeństwu i życiu maszynistów. I co? I gdzie zmieniono organizację ruchu drogowego, żeby się korki na przejazdach kolejowych nie robiły? I tak dalej... Dlaczego lekceważy się to, mając świadomość, że przejazd działa nieprawidłowo? Jest nieoptymalizowany... Aż dochodzi do wypadku kolejowego, gdzie samochód wjeżdża pod pociąg – jak na przykład na linii 207 Toruń – Malbork 13 listopada 2024 r.

Ja nie mam czasu i tutaj państwo nie macie czasu, żebyśmy przytaczali cały szereg rozmaitych nieprawidłowości. Ale chcę powiedzieć, że w naszym przekonaniu jest stan nadzwyczajny. My w listopadzie 2024 roku jako związkowcy robiliśmy pikietę pod Ministerstwem Infrastruktury – nie o podwyżki. Jednym z powodów robienia tej pikiety była dbałość o bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Mówiliśmy o tym, żeby powstała specjalna komisja monitoringu i wyprzedzania sygnalizacji nieprawidłowości na polskich torach, żeby można było zareagować. I co? I nic. I do dzisiaj nie ma nic.

Mówiliście tutaj państwo... Tu się zwrócę do pana ministra Szczepańskiego z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji – bardzo bym prosił, żebyście państwo zbadali, jak działa wasz kod CHARLIE. Bo rzeczywiście został wprowadzony, rzeczywiście przeszkolono maszynistów, żeby szczególną uwagę zwracali na stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego. I jak to jest, że przy kodzie CHARLIE maszynista zgłasza, że jest usterka w torze, a reakcji zarządcy infrastruktury nie było? I pociągi z pełną prędkością rozkładową jechały tak długo, aż się wywaliło.

I tutaj do pana ministra Adamczyka – moim zdaniem tutaj wszystko może mieć zastosowanie, ale tutaj te względy polityczne, czy ktoś kogoś odwoła, jest drugorzędne. Bo ja chcę zwrócić uwagę, że istnieje coś takiego w Kodeksie karnym jak sprowadzanie zagrożenia w ruchu lądowym. A to jest poważny zarzut. I w naszym przekonaniu – też kolegów, z którymi rozmawiam – to jest ewidentne sprowadzanie zagrożenia katastrofy w ruchu lądowym. Lekceważenie odpisów z defektoskopu, zidentyfikowane, i puszczenie ruchu pociągów?

Przypominacie sobie państwo, jak mówiłem – i jakie było wielkie oburzenie – że mamy wypadki z wsiadaniem, wysiadaniem? Dzisiaj filmy nawet widzieliście. To jest ta presja. Proszę spojrzeć w rozkłady jazdy – półminutowe postoje i to na dużych stacjach. Bo jest presja: „Szybko, szybko”. Tutaj pan przewodniczący Lamczyk, też mówił o tym, że przewozimy więcej. To pytanie, dokąd my zajedziemy? Dokąd my zajedziemy? To są niezwykle poważne sprawy. Wprowadzamy GSM-R. Czy ktoś się zastanowił nad tym, że są zmiany systemów z analogowego na GSM-R i ile trwa zalogowanie na GSM-R? I że to się w ruchu pociągów odbywa bez łączności...? Czy ktoś się... Zarządcy infrastruktury... Bo się postawi system, on działa... Raz działa, raz nie działa... A czy on jest kompatybilny z przewoźnikami? Jaka jest łączność z kierownikiem pociągu na GSM-R? Jak on jest daleko, daleko od kabiny maszynisty? I tak dalej...

Natomiast chcę zwrócić uwagę na jeszcze inną rzecz. Przecież to, o czym mówił tutaj Urząd Transportu Kolejowego, to nie wszystko. Chcę zwrócić uwagę na to, że na przykład... Tak jak powiedziałem, bezpieczeństwo ruchu kolejowego opiera się na odpowiedzialności maszynisty i dyżurnego ruchu. Prześledźcie państwo, ile na posiedzeniach Komisji Infrastruktury i wszędzie indziej mówiliśmy o tym, że dyżurny ruchu jest dookoła obwieszony monitorami – na suficie, na ścianie, po kilkadziesiąt. On obsługuje kilka stacji. My się nawet zbadania tego nie możemy doprosić. Ile na tego człowieka jeszcze ma być nałożonych odpowiedzialności?

Dzisiaj, na początku tego posiedzenia Komisji, pan podsekretarz stanu Piotr Malepszak powiedział, że niezwykle ważnym elementem bezpieczeństwa ruchu kolejowego są kamery w kabinach – i zagrożenie powstaje wówczas, jak te kamery są zasłaniane. To ja się pytam,

co ta kamera ma stwierdzić po tym maszyniście, jak on ma obserwować szlak? A tylko dla zobrazowania państwu pokażę. Maszynista ma rozkład jazdy. Te rozkłady jazdy, to wykorzystanie linii kolejowych, są takie... Ja to mogę posłom przekazać. Są takie, że w odległościach krótszych niż długość pociągu są zmiany prędkości rozkładowej z 80 do 120, do 160. Co 300 metrów, co 500 metrów. To musi widzieć maszynista. Kiedy ma oderwać wzrok?

Do tego dochodzi mu wykaz ostrzeżeń stałych, który musi obserwować, bo tam są różnego rodzaju ograniczenia. Ale maszynista ma jeszcze coś takiego, szanowni państwo, jak rozkaz pisemny. I ja wam teraz pokażę, jak wygląda rozkaz pisemny z jednego pociągu. On wygląda tak...

Tak wygląda rozkaz pisemny. Z tym ma się zapoznać maszynista w czasie prowadzenia pociągu. Co to jest rozkaz pisemny? To jest rozkaz, który informuje maszynistę o wszelkich utrudnieniach, o ograniczeniach prędkości, innych tego typu rzeczach. Teraz już wymyślono – bo oczywiście taka sterta makulatury to już każdemu przeszkadza – że ta sprawa będzie zrobiona w wersji elektronicznej. I sobie wyobraźcie maszynistę, który prowadzi w pojedynkę pociąg z prędkością 160 km/h, który musi obserwować szlak. Ma masę bodźców, topy, nie topy, różne inne rzeczy. I musi obserwować ten rozkaz pisemny, na którym są zmiany prędkości co kilkaset metrów. Będzie czytał teraz ten rozkaz pisemny... Nawet dyżurny mu teraz nie będzie musiał tego czytać. Będzie musiał się z tym zapoznawać, jakie są te zagrożenia.

I to wszystko jeszcze, szanowni państwo, w takiej otoczce postrzegania maszynisty i dyżurnego ruchu jako takich supermanów. Bo od lat mówimy o tym, że w dzisiejszym systemie prawnym maszynista zgodnie z prawem może być zatrudniony praktycznie 24 godziny na dobę. Nie możemy się doprosić ustawy o czasie pracy. Mało tego, nie możemy się doprosić, żeby były regulacje prawne i ustawowe, które dadzą delegację dla Urzędu Transportu Kolejowego, który zbuduje system nadzoru nad czasem pracy, nad autoryzacją na infrastrukturę i nad taborem przez maszynistów. Dzisiaj nie ma żadnego narzędzia, które mogłoby zweryfikować w czasie rzeczywistym, czy maszynista, kończąc pracę u jednego przewoźnika, bez żadnego wypożyczenia zatrudnia się u innego przewoźnika w pogoni za pieniądzem, za nieodpowiedzialnością, za różnymi rzeczami... Nie ma tego systemu. Dlaczego tego systemu nie ma? Dlaczego nie ma ustawy o czasie pracy? Ano, szanowni państwo, dlatego, że jest przeświadczenie takie, że jak dojdzie do tej katastrofy kolejowej z takiego albo innego względu, to odpowiedzialny będzie albo maszynista, albo dyżurny ruchu.

I chcę powiedzieć z całą odpowiedzialnością – zrobimy wszystko, co w ludzkiej mocy, żeby to się skończyło. I nie daj Boże, żeby doszło do tej weryfikacji, żeby ten domek z tych kart runął i żeby zginęli ludzie na polskich torach. Na to pozwolić nie możemy jako maszyniści, jako dyżurni ruchu i jako kolejarze.

A skala zaniedbań w obszarze bezpieczeństwa ruchu, skala nonszalancji związanej z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, skala wchodzenia z pochodnią do magazynu prochu, w moim przekonaniu jest adekwatna do ogłoszenia stanu zagrożenia i jakichś nadzwyczajnych środków kontrolnych, które natychmiast zlikwidują te wszelkie nieprawidłowości, z którymi mamy do czynienia.

Szanowna pani posłanko, panowie posłowie, dzisiaj macie odpowiedź, dlaczego była taka duża nerwowość. No właśnie, dlatego że ja mówiłem o tych sprawach. Ja wiem, o czym ja mówię. Natomiast urząd – krajowa rada bezpieczeństwa – to jest urząd państwowy, który tylko potwierdził wierzchołek góry lodowej tego, o czym ja mówiłem i z czym mamy na co dzień do czynienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan przewodniczący Aleksander Motyka. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Aleksander Motyka:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panowie ministrowie, szanowni państwo, ja odniosę się do poprzedniego posiedzenia Komisji Infrastruktury. Nie byłem obecny, zdalnie oglądałem, ponieważ nie miałem takiej informacji. Dzisiaj jestem dzięki kierownictwu, dzięki OPZZ-owi.

Ale chcę się odnieść do zarzutu, że dyżurni ruchu mieli informacje i nic z tym nie robili. Ja reprezentuję tych dyżurnych ruchu i oświadczam, że wszystkie rozmowy pomiędzy maszynistą a dyżurnym ruchu są nagrywane – czy przez radiotelefon, czy telefoniczne. One są nagrywane i później skutecznie są odsłuchiwane przez służby kontrolerskie zatrudnione w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe.

Dam tylko przykład. Jeżeli dyżurnego maszynistę woła się na radiu i dyżurny się zgłosi, a pracuje na stacji dwuczłonowej i powie tylko jeden człon nazwy tej stacji, to konsekwencje później ma takie, że ma wyjaśnienie i obniżoną premię. Zatem skutecznie te nagrania działają.

Odnosząc się tutaj do tych slajdów przedstawionych przez Urząd Transportu Kolejowego odnośnie do tych tragedii zamykania drzwi – tu nie trzeba ekspertów. Trzeba tylko z zegarkiem stanąć na peronie. Sam jako dyżurny ruchu pracowałem – teraz nie pracuję. W rozkładzie jazdy jest zaplanowane pół minuty postoju. Zanim pociąg wyhamuje, zanim wysunie się ten jeden schodek, zanim się drzwi otworzy, trwa to ponad minutę. A więc to zamykanie już jest, jak gdyby zaplanowane w rozkładzie jazdy.

Wracając do spraw, chcę tutaj skierować prośbę do pana ministra, do pana prezesa PKP Polskich Linii Kolejowych. Zapadły pewne decyzje, które nie weszły w życie, ale można zrobić ten krok – mówię tu o bezpieczeństwie. Między innymi zlikwidowano albo chce się zlikwidować – bo wszystkie te zmiany w instrukcji ID4 są zawieszono, zostały wprowadzone w życie... Ale są zawieszono do czasu obowiązywania trzeciego stopnia zagrożenia. Mówię tutaj o oględzinach rozjazdów. Rozjazdy to są najbardziej takie czułe, wrażliwe miejsca w infrastrukturze kolejowej, gdzie każdy milimetr ma znaczenie. Tych oględzin do dzisiaj dokonuje zwrotniczy codziennie. Te rozjazdy konserwuje, te rozjazdy utrzymuje. Spółka podjęła decyzję i zlikwidowała stanowisko zwrotniczego – a to jest podstawowe stanowisko. Przez to stanowisko musi przejść każdy dyżurny ruchu – i chce wprowadzić zwrotniczego mobilnego. Po prostu zakupili samochody czy wzięli w leasing i ten zwrotniczy będzie jeździł samochodem, będzie obsługiwał kilka stacji. A utrzymanie i konserwację chce się zlecić na zewnątrz. Z tym zlecaniem na zewnątrz to jest przykład właśnie odsnieżania i sprzątania peronów. Robią to firmy zewnętrzne, są podpisane umowy. Jaki był finał? Jak ich zima zaskoczyła, wszyscy widzieliśmy.

I tu jest taka prośba do pana ministra jako przedstawiciela właściciela tej spółki, do pana prezesa, żeby po prostu zrobić ten krok do tyłu, panie prezesie, żeby się po prostu wycofać z likwidacji zwrotniczego i z wydłużenia okresów oględzin rozjazdu. Bo po zmianie w instrukcji ID4 te oględziny rozjazdu będą zależeć od kategorii linii – albo co 7 dni, albo co 14 dni, albo co 30 dni.

Następna sprawa – panie przewodniczący, wielka prośba do Komisji Infrastruktury. To tutaj, co kolega Leszek mówił o tych monitorach – niestety do dzisiaj spółka nie podpisała umowy z Państwowym Instytutem Badawczym, z Centralnym Instytutem Ochrony Pracy, żeby przeprowadzili badania. Tutaj jest kolega, wiceprzewodniczący OPZZ-u, Sebastian Koćwin. Od trzech lat tę sprawę ciągniemy, bo jest luka w prawie. Nie jest określone, nie ma rozporządzenia na ten temat, ile monitorów może obsługiwać jeden dyżurny ruchu. Jest rozporządzenie ministra pracy, które mówi, jak ma wyglądać miejsce pracy przy komputerze, przy monitorze. Ale nie jest określone... Dzisiaj po prostu się robi tak, jak tutaj Leszek mówił – monitory dyżurny ma z przodu, z boku i z tyłu. Podobno ma się teraz już montować na podłodze, jak nie ma miejsca. Na tych monitorach to nie jest tak, że to jeden pociąg jedzie i stopniowo... Na każdym monitorze albo jest pociąg. Mówię tu o tych LCS-ach, lokalnych centrach sterowania albo jest kontrola nad przejazdem kolejowo-drogowym.

Już na spotkaniu z ekspertami z Centralnego Instytutu Ochrony Pracy, Centralny Instytut Ochrony Pracy wyraził zgodę. Z tego, co mam informację, spółka nie podpisała umowy z nimi, podobno ze względu na koszty.

I jeszcze jedna prośba, panie przewodniczący, do Komisji Infrastruktury. Są budowane piękne LCS-y. Nie możemy się cofać i będą budowane. Niech powstanie jakiś zespół międzyresortowy czy zespół z udziałem Państwowej Inspekcji Pracy, Urzędu Transportu Kolejowego, Ministerstwa Pracy, niech ktoś zrobi chronometraż, ile tych stanowisk pracy ma być w tym LCS-ie. Bo idziemy w tym kierunku, żeby zejść z zatrudnienia. Takie jest zarządzanie spółki PKP Polskich Linii Kolejowych i czasami ma to robić jeden człowiek. Powiem uczciwie, tam są ludzie, nie roboty. Ci ludzie nawet nie mają prawa do piętnastominutowej przerwy. Nie ma tej przerwy zapisanej w regulaminie pracy posterunku. Na pytanie czemu? No bo jak pociąg pojedzie spóźniony... Można przerwę zrobić z pociągami. No to co? Pociąg nie może stać. Ci pracownicy pracują w systemie równoważnych nam czasów pracy, a więc powyżej 8 godzin. Po prostu dwie takie przerwy... Niech ktoś zrobi – jakaś firma zewnętrzna niech zrobi – chronometraż, bo dzisiaj po prostu nie ma... Chronometraż jest robiony po prostu z za biurka.

Tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Czy ktoś...? Proszę bardzo, tam pan się zgłasza. Proszę się przedstawić.

Wiceprzewodniczący OPZZ Sebastian Koćwin:

Sebastian Koćwin, wiceprzewodniczący OPZZ.

Szanowni państwo, ja przyszedłem dzisiaj tutaj z naszymi organizacjami członkowskimi OPZZ, Związkiem Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce i Związkiem Zawodowym Dyżurnych Ruchu PKP. I oczywiście ja w pełni się solidaryzuję z tymi postulatami, które przedstawiły nasze organizacje członkowskie.

Ale chciałbym zwrócić uwagę pana ministra Malepszaka jako przedstawiciela organu wykonującego prawa właścicielskie wobec PKP Polskie Linie Kolejowe SA na sprawę, w którą zaangażowałem się bezpośrednio i osobiście. Pańska prośba z dnia 20 października ubiegłego roku, wystosowana do prezesa Piotra Wyborskiego, nie została dotychczas zrealizowana przez spółkę. Prośba była wynikiem mojego wniosku do pana o zbadanie warunków pracy i określenie wytycznych dotyczących organizacji i ergonomii stanowisk pracy dyżurnych ruchu PKP, szczególnie na LCS-ach. Przede wszystkim chodzi o pracę z wieloma monitorami ekranowymi, o której wspomnieli już kolega Leszek Miętek i kolega Aleksander Motyka. Nasz wniosek był konsultowany i uznany za w pełni zasadny przez naszego partnera, Centralny Instytut Ochrony Pracy. I bardzo liczę na interwencję pana ministra, bo mija już 5 miesięcy, a to jest kwestia niezwykle ważna dla bezpieczeństwa. Centralny Instytut Ochrony Pracy jednoznacznie potwierdził nasze obawy dotyczące bezpieczeństwa. W pełni podziela naszą opinię i Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, którzy zresztą brali ze mną udział w spotkaniach w Centralnym Instytucie Ochrony Pracy. I nawet we wniosku – wydaje mi się, że to jest problem – do pana ministra ja wyraźnie napisałem, że w związku z przedstawioną informacją w niniejszym piśmie zwracam się do pana ministra z prośbą o możliwość sfinansowania ze środków budżetowych resortu takiego badania lub zobowiązanie pracodawcy – to jest PKP Polskie Linie Kolejowe – do zabezpieczenia finansowego tego przedsięwzięcia. Istotne jest także pozyskanie zgody wyżej wymienionego pracodawcy na przeprowadzenie badań w LCS-ach przez ekspertów Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – bowiem jak wskazał instytut, do realizacji badań niezbędne jest zamówienie wystosowane przez pracodawcę, które zapewni pokrycie niezbędnych ponoszonych kosztów oraz umożliwi wstęp do lokalnych centrów sterowania.

Zatem apeluję do pana ministra o interwencję w tej sprawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Kto z państwa jeszcze się zgłasza?

Tutaj ktoś podnosi rękę za panami oficerami Policji. Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy Jan Przywoźny:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Jan Przywoźny, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy.

Szanowna Komisjo, panowie ministrowie, panowie prezesi, wiele tu rzeczy i mocnych słów padło w dniu dzisiejszym, na kontynuacji posiedzenia Komisji Infrastruktury z 25 lutego, na temat bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Chciałbym zauważyć, że te prezentacje, które tutaj dzisiaj zostały nam przedstawione, nasuwają pewne nasze skojarzenia – co do tego bezpieczeństwa też.

I tak, proszę państwa, mam pytanie do pana ministra i pana prezesa – chodzi o przejazdy kategorii D. Przejazdy kategorii D, na których mamy największą ilość wypadków. I dobrze, że te przejazdy są zamykane i zastępowane nowymi przejazdami, i zmieniana jest kategoria. Ale mam pytanie. Bo sobie tutaj dokładnie zapisałem – przejazdy kategorii A są to przejazdy obsługiwane przez dróżnika przejazdowego. Czy wpływ na zmniejszenie tych przejazdów to jest inwestycja w infrastrukturę kolejową, budowa nowych odcinków torów, czy to tylko optymalizacja zatrudnienia? Bo nie doczekałem się informacji, czy na tych przejazdach, gdzie jest obsługiwany ten przejazd przez dróżnika przejazdowego, mamy wzmożone czy zwiększone ilości wypadków z pojazdami drogowymi. Bo z tego, co wszyscy wiemy, bezpieczeństwo w ruchu kolejowym – my od lat o tym mówimy – to jest człowiek. Bo nic innego, jak tylko człowiek, który obsługuje maszyny, czyli pojazdy, i nic innego, jak tylko człowiek, który kieruje tym ruchem, przygotowuje drogę przebiegu, czyli dyżurny ruchu... I tu troska powinna polegać na tym, żeby nie prowadzić optymalizacji zatrudnienia, zmniejszać tego zatrudnienia na tych stanowiskach, gdzie to bezpieczeństwo ruchu ma być zachowane.

I ten przypadek drastyczny z ostatnich miesięcy – chodzi o tę diagnostykę infrastruktury drogowej, czyli potoków szynowych, tak zwanych torów. Diagnosty, którzy wykonują tę pracę, wykonują ją naprawdę solidnie. Defektoskopy, których używają do pomiarów szyn, już wykazują pewne zużycia tych szyn. I tu, w tym przypadku, nie wiem, czy brak środków finansowych na szybką reakcję i wymianę tych szyn wpływa na to bezpieczeństwo... Bo, proszę państwa, jeżeli dysponujemy miliardami złotych na inwestycje, dlaczego nie mamy pieniędzy na remonty? Bo tu, w tym przypadku, to jest remont i wymiana toku szynowego, który należy zgodnie z procedurą – zależy do jakiej kategorii została zakwalifikowana ta szyna – wymienić w odpowiednim czasie. I nie dochodziłoby do takich wypadków, czy to z następstwami, czy bez następstw, nie byłoby tych wykolejeń.

Drastycznym obrazem był obraz przedstawiony przez Urząd Transportu Kolejowego w sprawie tych incydentów, które ostatnio miały miejsce na peronach z udziałem podróżnych, czyli matek, przeważnie z małymi dziećmi. I tutaj też, proszę państwa, nikt inny, tylko czynnik ludzki. Ale ten czynnik ludzki, tak jak tutaj słyszę, przy wywieranej presji na czas, na ilość odprawionych pociągów, na ilość pociągów, które mają być wykonane na danym odcinku przez zarządcę ruchu kolejowego, które zgłaszają przewoźnicy towarowi, czy przewoźnicy pasażerscy, i zmieszczenie tych pociągów w czasie rzeczywistym na dzień dzisiejszy, jeszcze przy dołożeniu napraw inwestycyjnych... Mamy bardzo dużo inwestycji na kolei. I dobrze, że mamy te inwestycje, bo one na pewno poprawią stan bezpieczeństwa na kolei.

Tylko mam pytanie, czy nie powinniśmy się zastanowić, czy nie należy zwiększyć szkoleń w sprawie obsługi ruchu kolejowego dla pasażera i dla przejazdów towarowych? Bo szkoleń nigdy za wiele. Człowiek, który ma wpływ na to bezpieczeństwo, kieruje tym ruchem kolejowym na naszych polskich ziemiach. Jeżeli będzie w jakimś elemencie niedoszkolony, on będzie realną przyczyną wypadków. I nie wiem... Mamy tu prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Przeważnie słyszę i z ich raportów wynika, że to czynnik ludzki w większości jest przyczyną wypadków kolejowych. Nie chciałbym, żeby ten maszynista, ten dyżurny ruchu, ten ustawiacz i rewident, który odpowiada za bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego w Polsce, był kiedykolwiek sądzony i odpowiadał przed organami sądowymi w Polsce. Bo to jest najgorsza sytuacja i dramat tego człowieka. Bo gdzieś coś zawiniło – brak tego bezpieczeństwa, brak tego szkolenia, brak tego nadzoru.

Pamiętam czasy, gdzie maszynista-instruktor miał pod swoją opieką 15–20 maszynistów. Słyszę teraz – jak źle powiem, to koledzy mnie poprawią – że maszynista-instruktor ma 50, a nieraz i setkę. I to też, być może, ma wpływ na te szkolenia i na poprawę tego bezpieczeństwa.

Nie chcę tu się powtarzać, bo koledzy dużo mocnych słów użyli. I naszym zadaniem tutaj jako strony społecznej jest to, żeby bezpieczeństwo na kolei było jak największe. My chcemy przewozić towary, chcemy przewozić pasażerów, my chcemy pracować i my chcemy, żeby odpowiednia ilość pracowników, która ma wykonać tę pracę przewozową, była adekwatna do tego bezpieczeństwa. I o to apelujemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Kto z państwa obecnych na posiedzeniu Komisji chciałby jeszcze zabrać głos? Jeszcze pani posłanka Matysiak chce dopytać. Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Tak, żeby już nie robić może drugiej tury. W każdym razie o jednej rzeczy jeszcze zapomniałam.

Chciałam dopytać, czy panu ministrowi znana jest sytuacja dotycząca problemów z taborem? A mianowicie z drzwiami w pociągach, które otwierają się na obie strony. Dochodzi do sytuacji, w których pasażerowie na przykład potrafią wysiadać na stacji Wrocław Główny na ten peron bagażowy, z którego nie ma wyjścia. Natomiast to jest bardzo niebezpieczna sytuacja, jeżeli chodzi o inne stacje. Znam historię z ostatnich kilku tygodni, w której to osoba – gdy pociąg zatrzymał się na chwilę przed stacją, bo maszynista oczekiwał na wjazd na stację – otworzyła drzwi i prawie wysiadła. I nie mówimy tutaj o peronie, tylko mówimy o sytuacji, w której pociąg jest jeszcze przed stacją. No bo przecież pasażer nie musi wiedzieć, w którym momencie może wysiąść. Nie był wtedy też podany komunikat o tym, że pociąg oczekuje na wjazd. Był wcześniej, że zbliżamy się do stacji, pociąg stanął, było ciemno, ktoś myślał, że już jesteśmy w miejscu docelowym. Czy ta sytuacja jest panu ministrowi znana? Ta dotycząca drzwi, które się otwierają na obie strony. Stwarza niebezpieczeństwo także w sytuacji, w której często skład jest o wiele dłuższy niż perony. Różnie to bywa z komunikatami, nie zawsze ktoś usłyszy w pociągu

komunikat i nie zawsze jest na tyle zorientowany, że na przykład ostatni wagon czy dwa ostatnie wagony są poza peronem. Też na to uczulam. Bo oby też nie doszło do jakiejś sytuacji, która zagrozi komuś czy doprowadzi do uszczerbku na zdrowiu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Szanowni państwo, zanim oddam głos reprezentacji rządu i administracji, to jeszcze kilka słów takiej ogólnej refleksji z mojej strony.

Otóż rzeczywiście bezpieczeństwo w ruchu kolejowym jest jednym z takich tematów wiodących naszej Komisji. Ja, proponując pracę w różnej tematyce, uwzględniam te sektory, którymi zajmujemy się jako Komisja. Jednym z tych sektorów jest sektor kolejowy i od początku systematycznie nasze posiedzenia dotyczą różnych spraw, tych systemowych i tych związanych z różnymi wydarzeniami, które gdzieś tam po drodze się zdarzyły. Takimi przykładami, gdzie rozmawialiśmy choćby o kwestii bezpieczeństwa w kontekście współczesnych wyzwań związanych z zachowaniami terrorystycznymi, były te posiedzenia poświęcone bezpośrednio skutkom wydarzenia na linii kolejowej nr 7, gdzie – przypominam – mieliśmy do czynienia z aktem terroryzmu obcego państwa, terroryzmu państwowego, który sam w sobie stanowi pewnego rodzaju zagrożenie. Ale też przypomnę bieżący monitoring choćby inwestycji związanej z realizacją systemu GSM-R – opóźnionej w sposób absolutnie niedopuszczalny. To, że nie ma tego systemu, w realny sposób wpływa na to, że bezpieczeństwo nie jest na tym poziomie, jakiego byśmy sobie życzyli. Niemniej jednak nasza komisja systematycznie monitoruje te sprawy w sposób systemowy.

W związku z tym, myślę, że też dla uczciwości tej dyskusji trzeba pamiętać, że bezpieczeństwo nie zaczęło się dzisiaj, nie zaczęło się wczoraj, tylko jest pewnym procesem, systemem ciągnionym. I to, co dzisiaj widzimy w różnych elementach, czy na infrastrukturze, czy w sposobie zarządzania, jest efektem, czy skutkiem wielu lat takiej, czy innej polityki. I już nie chcę wchodzić dalej w pewne aspekty, o których moglibyśmy tu już dużo powiedzieć – bo tak jak mówię, choćby system GSM-R jest przykładem tego, jak bardzo to bezpieczeństwo nie było szanowane przez lata. Bo choćby ten przypadek w Gnieźnie, o którym tu mówimy, o wjeździe na jeden tor dwóch pociągów, gdzie prawdopodobnie – tak wynika z informacji, które są dostępne w mediach – został przejechany znak. Prawdopodobnie nie byłoby tej możliwości, gdyby był tam zainstalowany system GSM-R, dlatego że działałby system ETCS, który niejako reaguje automatycznie w przypadku przejechania takiego znaku.

A więc system bezpieczeństwa z systemem ciągnionym. Naszym zadaniem jest dbanie o to, żeby inwestycje, które są realizowane, były realizowane sprawnie, żeby procedury, które są przewidziane, były doskonalone w taki sposób, żeby rzeczywiście ten poziom bezpieczeństwa się podnosił. Ja mam głębokie przekonanie, patrząc na statystyki bezpieczeństwa na polskiej kolei, że to jest transport bardzo bezpieczny, że dzisiaj straszenie jakimś nagłym pogorszeniem tego stanu bezpieczeństwa jest absolutnie nieuprawnione. Ale potwierdzają to też statystyki zainteresowania obywateli – bo przecież ruch kolejowy pasażerski rośnie. Także wszyscy ci, dla których jest ważna kolej, transport kolejowy, działają w tym obszarze i wiedzą, że kolej cieszy się coraz większym zainteresowaniem – czego dowodem są kolejne pułapy zainteresowania pasażerów. I naprawdę, pół miliarda pasażerów, coś, co jest już na wyciągnięcie ręki, a było planowane dopiero za kilka lat, pokazuje, że obywatele wiedzą, że kolej jest transportem bezpiecznym, ekologicznym, sprawnym i zasadniczo realizującym te zadania, których od kolei oczekujemy, czyli dowożącym obywateli z miejsca A do miejsca B. Teraz oczywiście przed nami są pewne wyzwania. Chociaż ja, mówiąc o wyzwaniach, powiem, że chcę podziękować za lepsze decyzje. Bo naprawdę decyzje inwestycyjne, które są podejmowane choćby w PLK, ale także w PKP Intercity w zakresie różnej infrastruktury u przewoźników kolejowych, powodują, że będziemy mieli lepsze szlaki kolejowe, że będziemy mieli lepsze składy kolejowe. W związku z tym będziemy mieli ich więcej. W związku z tym, te niektóre wyzwania czy część wyzwań, które dzisiaj powodują pewien dyskomfort, choćby w zakresie miejsc, choćby w zakresie pewnych ograniczeń na szlakach kolejowych, będą powoli znikać i będą sprawiały, że ta efektywność będzie jeszcze lepsza.

To naprawianie błędów poprzedników oczywiście będzie trwało – choćby kwestia systemu GSM-R, który skutecznie dopieiliśmy. A w zasadzie to bardzo silna praca zespołowa: PLK-i, ministerstwa, Prokuraturii Generalnej spowodowała, że bardzo trudne negocjacje zakończyliśmy z sukcesem w grudniu. Dzięki temu to, co było wielkim problemem zostanie rozwiązane.

To z pewnością wpłynie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa. To są lepsze decyzje dotyczące samych inwestycji, choćby dzielenie inwestycji, dzięki czemu szybciej można przeprowadzić ten proces. A to oznacza, że nasze linie kolejowe będą szybciej dostępne dla normalnego ruchu, tego z mniejszymi ograniczeniami. Bo pan prezydent Miętek zaprezentował ten rozkaz pisemny, ale jak patrzę, to tutaj mamy roboty, usterki gwarancyjne, obiekty, strefa robót i tak dalej... To pokazuje to wyzwanie, z którym dzisiaj się mierzymy. Czyli prowadzimy bardzo szeroki zakres inwestycji, które rzeczywiście czasowo powodują pewne ograniczenia. Natomiast musimy sobie uświadomić, że bez tych czasowych ograniczeń, które umożliwiają przeprowadzenie robót, po prostu nasze linie kolejowe nie będą bardziej nowoczesne, bardziej przyjazne i też bardziej niezawodne. Bo ja zgadzam się, że mamy część infrastruktury kolejowej takiej, gdzie na przykład szyny w różny sposób kończą swój żywot techniczny, trzeba je wymieniać... Ale właśnie po to są te roboty, żeby prowadzić ten proces jeszcze szybciej. Tak że ja dziękuję też za tę komisję – bo możemy o tym mówić w sposób bardzo otwarty, że jednak czas na kolei nie zaczął się 15 października 2023, tylko jest kolejna sztafeta, która dzisiaj podejmuje lepsze decyzje. W związku z tym bliżej dobrego końca tych inwestycji, które rozpoczynamy i bliżej lepszej kolei.

Chcę też podziękować za ten program dofinansowania likwidacji przejazdów kolejowych. 861 mln zł przy takiej współpracy PLK-i z samorządami przeznaczaliśmy z budżetu państwa na to, żeby rzeczywiście część z tych zagrożeń bezpieczeństwa związanych z bardzo intensywnym użytkowaniem niektórych przejazdów kolejowych po prostu zlikwidować. To jest oczywiście wielka praca, która jest przed nami, ale musimy sobie uświadomić, że bez takich działań po prostu to bezpieczeństwo nie będzie na właściwym poziomie. Tylko znowu – podjęliśmy tę decyzję, był potrzebny czas na przeprowadzenie postępowania. Jesteśmy chyba już po wyborze, o ile dobrze pamiętam, tych projektów, które będą realizowane, co w sposób oczywisty będzie wpływało na poprawę bezpieczeństwa, nie tylko – nazwę to tak – cywilnych użytkowników dróg, ale przecież po stronie maszynistów kolejowych, po stronie tych, którzy podróżują pociągami... Tu z pewnością pan prezes Góra potwierdzi to, co mówię. Likwidacja przejazdów takich, które są na jednym poziomie, tych kolejowych i drogowych, w sposób oczywisty wpływa na poprawę bezpieczeństwa. I te decyzje podejmujemy, nie wahając się przeznaczać na to potężne środki finansowe, właśnie po to, żeby były te przejazdy bezpieczniejsze.

Oczywiście myślę, że w kontekście ostatnich kilku miesięcy był potężny problem związany z warunkami atmosferycznymi i też mam poczucie pewnej niesprawiedliwości, która jest w raporcie Urzędu Transportu Kolejowego. Bo ja rozumiem, że można wskazać przewoźnika, który uruchamia około 550 połączeń codziennie, i powiedzieć, że to wstydliva sprawność 53%. Ale naprawdę też powinniśmy się szanować, popatrzeć też na drugą stronę, zobaczyć, jak warunki atmosferyczne wpływały na to, co działo się na liniach kolejowych. I oczywiście to jest efekt w sposób oczywisty tego, jakie były warunki atmosferyczne. I też mam takie poczucie, że w tej sytuacji, jeżeli jest przedstawiany taki wskaźnik, to ten wskaźnik powinien być w odpowiedni sposób też opisany i odniesiony do warunków atmosferycznych, zwłaszcza jeżeli porównujemy na przykład styczeń do stycznia, czy grudzień do grudnia. Te warunki atmosferyczne w tym roku były niesłychanie ciężkie, niesłychanie problematyczne. I oczywiście doceniając to, że Urząd Transportu Kolejowego zawsze bardzo poważnie podchodzi do kwestii bezpieczeństwa – za to jesteśmy wdzięczni... Ale jednak odniesienie do warunków, o których mówimy, w kontekście dobrego zrozumienia tego, co się zadziało, jest niezwykle ważne. Zresztą, jeżeli popatrzymy na to, że akurat skład PKP Intercity został pokazany jako ilustracja przygotowania do warunków zimowych – uważam, że to jest niesprawiedliwe. Bo ja w internecie widziałem wiele różnych zdjęć u wielu różnych przewoźników – wyglądały podobnie. A mam takie przekonanie, że nawet biorąc pod uwagę ilość pociągów wypuszczanych przez różnych przewoźników – i nawet te masowe odwołania jednego z przewoźników, który próbował tutaj zablokować w sposób nieuczciwy, zostawiając klientów, pasażerów na peronach, czy też stosując zagraniczne, obce językowo systemy informacji – to jest po prostu jakby nieadekwatne do tego, co się zadziało. Bo ja widziałem także zdjęcia innych przewoźników. I uważam, że to jest głęboko niesprawiedliwe. To jest stawianie takiego naszego narodowego przewoźnika pod pręgierzem, co oczywiście wykorzystują niektórzy po to, żeby robić politykę. Natomiast trzeba docenić to... Ja też podróżuję pociągami. W tym trudnym czasie jechałem składami Intercity i muszę powiedzieć, że jestem pod wielkim wrażeniem profesjonalizmu drużyny zarówno konduktorskiej, jak i drużyny maszynistów, która naprawdę starała się i robiła wszystko, żeby ten przejazd był jak

najbardziej sprawny, jak najbardziej komfortowy, bezpieczny dla pasażerów – chociaż warunki były, szczerze mówiąc, tragiczne. I to wszyscy widzieli dookoła.

Zatem też bym prosił o taką sprawiedliwość w tych raportach. Jeżeli jest publikacja takiego zdjęcia, to albo anonimizować to, albo wsadzać do tych publikacji wszystkich po kolei – żeby nie było tego wrażenia, że pod pręgierzem jest stawiany nasz narodowy przewoźnik. On naprawdę robi fantastyczną rzecz. Powiem tylko tyle, że w momencie, kiedy ta nieuczciwa konkurencja – moim zdaniem – chciała zablokować i nie stanęła na wysokości zadania, nie uruchomiła pociągów, to ten przewoźnik wziął na siebie uruchomienie dodatkowych składów właśnie po to, żeby obywatele nie zostali na tych zimnych peronach, w tych trudnych warunkach atmosferycznych, czy też nie zostali zostawieni przed świętami, nie mogąc dojechać do bliskich. Tak że bardzo bym prosił, żeby też te raporty, które są niezwykle ważne – bo one pokazują rzeczywistość to, co się dzieje – jednak pokazywały ten kontekst w odniesieniu do konkretnych sytuacji, zwłaszcza pogodowych, jeżeli porównujemy jeden okres do drugiego, czy też równo traktowały wszystkich przewoźników. Bo tych przewoźników, także regionalnych, jest kilku.

Panie ministrze – a może bardziej nawet panie prezesie, to już ostatnia rzecz, o której chcę powiedzieć – rzeczywistość w tym raporcie bez dwóch zdań, jest kwestia pewnego rodzaju zdarzeń, które się powinny zadziać, a się nie zadziały. W związku z tym na zakończenie też bym prosił o to, żeby przedstawić informacje, jakie środki naprawcze zostały przedsięwzięte i jakie konsekwencje wyciągnięte w tej sprawie.

I tutaj pozwolę sobie zakończyć swoją wypowiedź i oddać głos panu ministrowi Malepszakowi. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, ten rozkaz szczególnie „O”, który został przedstawiony, dotyczy trasy o długości 820 km. Jest to trasa, którą pokonuje pociąg 3560 Witekacy, prowadzony na tej trasie przez czterech maszynistów. Ten pociąg przejeżdża przez obszar, na którym dzisiaj prowadzimy intensywne prace poprawkowe, modernizacyjne z KPO, między innymi odcinka z Krakowa do Miechowa – bo te prace naprawiające bardzo poważne usterki infrastruktury nie zostały wcześniej przeprowadzone. Ja się nie zajmuję gdybologią, bo to jest błąd poznawczy. Chcę tylko wskazać, żeby pokazywać pewne informacje i mówić o nich fachowo.

Maszyniści czynni, którzy mają uprawnienia do prowadzenia pociągów po sieci PKP PLK, nie zgłaszają tego typu problemów, bo są przygotowani do jazdy, wiedzą, jak wygląda rozkaz, wiedzą, jak wygląda Wykaz Ostrzeżeń Stałych, przygotowują się do pracy. Ja rozmawiam z maszynistami czynnymi, którzy prowadzą pociągi, i oni postrzegają pozytywnie te zmiany, między innymi rozkaz na całą trasę, chociaż tutaj – podkreślam raz jeszcze – ten rozkaz pokazuje i modernizację trasy pod Krakowem, i usterki bardzo poważne infrastruktury związane z montażem urządzeń, które nie mają papierów, mówiąc kolokwialnie, żeby były zamontowane. Musimy te urządzenia dzisiaj sprawdzać, musimy te urządzenia nawet zastąpić innymi urządzeniami. Dlatego pokazywanie takiego rozkazu jest manipulacją. Podkreślam – to się nie powinno pojawić.

Szanowni państwo, kwestia zasadnicza – dlaczego mówiliśmy o dużych liczbach, dlaczego mówiliśmy o długim okresie. Bo gdybyśmy skupili się na krótkim okresie, tak jak teraz, to pokazalibyśmy 21 dni z września 2017 i dwa zdarzenia, które miały miejsce – jedno w Smętowie, drugie w Kobylnicy, gdzie doszło do zderzenia pociągów. Nie było wtedy posiedzenia Komisji Infrastruktury – sprawdziłem to – nikt się tym wtedy poważnie nie zajął na poziomie parlamentarnym. Ale podkreślam, że gdy wyciągamy jakiś krótki okres... A ta zima była trudna. I ja tutaj nie zgodzę się z panem posłem Kmitą, że wszystko jest dobre – bo ja nigdy tego nie powiedziałem, że wszystko jest dobre. Ja zawsze mówię, że jest bardzo dużo do zrobienia. Tylko zawsze podkreślam, że bardzo dużo jest do zrobienia przez samych kolejarzy – żeby nie dochodziło do sytuacji, gdzie ktoś zakleja kamerę i w przypadku Intercity 52 na 68 maszynistów przyłapanych na tym procederze przez cztery miesiące, to maszyniści Związku Zawodowego Maszynistów. To są liczby. To są realne działania – praca u podstaw, którą musimy odrobić, żeby nie było sytuacji realnie zagrażających. Bo my nie wiemy, co ten maszynista robi podczas jazdy – czy on się bawi komórką, czy on się bawi laptopem, czy on ogląda jakiś film. Bo takie sytuacje były stwierdzane podczas różnego rodzaju kontroli.

Dlatego bezpieczeństwo – trudna zima, z której musimy wyciągnąć bardzo wiele wniosków – to jednak szerokie spojrzenie na problem personelu – co robi personel, jak jest wyszkolony.

Mieliśmy ostatnio sytuacje, w sprawie których też zwróciłem się do pana prezesa Góry. Maszyniści bez znajomości szlaku. Maszyniści, którzy nie posiadali uprawnień, żeby jechać po określonym odcinku linii kolejowej, bez znajomości szlaku. To są realne zagrożenia, to jest codzienność, na którą musimy zwracać wszyscy uwagę.

Kilka wniosków takich całościowych, jeśli chodzi o bezpieczeństwo. Podkreślam to raz jeszcze – zima pokazała, że nie jesteśmy przygotowani do takiej zimy jako kolej, nie jesteśmy przygotowani na poziomie PLK-i. Wszelkie usterki infrastruktury przy minus 15 st. stają się realnie zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ta sytuacja pod Krakowem bardzo wyraźnie to pokazała. Sytuacja na linii nr 12 bardzo wyraźnie to pokazała. Linie, które czekały na modernizację i nic nie robiono. W 2023 roku pod Krakowem były 20-metrowe wychłapy – 5 km od siedziby zakładu – wybuksy, innego rodzaju problemy. Linia nr 12 dzisiaj jest najgorsza. To jest linia, która prowadzi ze Skierniewic do Łukowa. To jest linia o najgorszym stanie infrastruktury na całej sieci. O słabych parametrach, niskich prędkościach, ale te prędkości wynikają oczywiście z tego złego stanu.

I w tych przypadkach, musimy wyciągać różne wnioski. To są kwestie i utrzymania tej infrastruktury, i czasem bardzo mocnych ograniczeń prędkości – 30–40 km/h – ale także niestety wniosków personalnych, związanych z tą sytuacją w Krakowie, czy z tą sytuacją w Siedlcach, czy z tą sytuacją zgoła inną, bo dotyczącą podróźnej w Pabianicach. Nie ma rozmywania odpowiedzialności. Jeśli stwierdzamy odpowiedzialność – oczywiście sprawa w Pabianicach jest sprawą w prokuraturze, musimy jeszcze na to poczekać – my wyciągamy szybko wnioski wobec naszych osób, patrolu SOK wysłanego na miejsce zdarzenia, który nie podjął tam odpowiednich czynności. I dzisiaj nie wiemy, co by się stało – bo to czysta gdybologia – ale być może ta osoba by żyła.

Szanowni państwo, tutaj jest wiele wniosków, wiele kwestii szczegółowych. Bo jest też taki zarzut dotyczący – takie słowo – wyciskania parametrów, wyciskania obiegów taboru. Szanowni państwo, my jesteśmy jeszcze daleko. U większości przewoźników, jeśli chodzi o wykorzystanie taboru na sieci kolejowej PLK-i... My już mamy przewoźników, którzy poszli mocno z optymalizacją wykorzystania taboru. Intercity jest takim przewoźnikiem, bo nie kupiono w poprzednich latach pociągów i mamy większe wykorzystanie tych pociągów, które jeżdżą. Ale u innych przewoźników to wykorzystanie jest niskie. Są przewoźnicy tacy jak Koleje Dolnośląskie czy Łódzka Kolej Aglomeracyjna, gdzie pociąg robi 200 tys. km rocznie. A są tacy, którzy tym samym pociągiem robią 120 tys. km rocznie. Pociąg za 40 mln nie jest po to, żeby pokonywać 100 tys. km rocznie – to jest bardzo słabe wykorzystanie. Jeśli ten pociąg będzie pokonywał 150, 160, 180 tys. km rocznie, będzie atrakcyjniejszy dla pasażera, bo połączeń po prostu będzie więcej. I my dzisiaj bazujemy na tym, żeby zwiększać atrakcyjność kolei przez zwiększanie liczby połączeń.

Prezes Malinowski na ostatnim spotkaniu mówił, że to są historie nieoparte na faktach, że te składy wagonowe są obracane na 40 minutach. To się nie dzieje. Ale trzeba też bardzo wyraźnie podkreślić, że Intercity ma najtrudniej ze wszystkich przewoźników, dlatego że wykonuje największą pracę eksploatacyjną na sieci – 85 mln pociągokilometrów w tym roku, przy całej pracy na poziomie 240. I te warunki zimowe bardzo wyraźnie pokazały, że przemieszczanie tras 700–800 km, zbieranie się tego śniegu, nawarstwianie się tego śniegu, stanowi duży problem przy przyjeździe na stację końcową. Jest konieczność odlodzenia tego, żeby ten pociąg pojechał z powrotem, pojechał w kolejną trasę.

Wierzchołek góry lodowej. Poruszamy tu wiele kwestii. Ja przyznam szczerze, że z tych kwestii, które poruszamy, jest już bardzo wiele wniosków do wyciągnięcia. I podkreślam raz jeszcze te kluczowe elementy w systemie – maszyniści, którzy dbają o swoją pracę, którzy są do niej przygotowani, to nie są maszyniści, którzy zaklejają kamery. Trzebinia to błąd maszynisty. Gniezno wczoraj to błąd maszynisty. Psary to błąd maszynisty. I tu, w tym systemie kluczowych stanowisk odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, jak maszynista i dyżurny ruchu – wspomniałem też o kierownikach pociągów, wspomniałem też o dróżnikach przejazdowych... Te stanowiska są kluczowe, tu dyscyplina musi być żelazna. I to mi mówią maszyniści, którzy prowadzą pociągi, którzy przejeżdżają 5, 6, 8 tys. km miesięcznie. Przygotowanie, rozkaz, WOS – wiem, co się dzieje i kluczowa kwestia: obserwacja przedpola jazdy, pełna koncentracja na pracy. Mam do czynienia z bardzo wieloma maszynistami. Myślę, że w tej kwestii już bardzo wiele powiedziałem. Tutaj mogę dyskutować – i bardzo chętnie to robię – z czynnymi maszynistami, którzy dzielą się ze mną swoją wiedzą.

Co w infrastrukturze? Bo tu zima pokazała bardzo poważne braki. ETCS – musimy to nadrobić. To jest bardzo istotna kwestia, żeby był technologiczny nadzór nad prowadzeniem

pociągu. Działania utrzymaniowe i narastanie wieloletnich zaległości w utrzymaniu... Dlatego zmieniliśmy – i tutaj pozwoliłbym, żeby prezes Wyborski powiedział dwa słowa – system utrzymania, bo poprzedni po prostu nie działał. Zaznaczanie na szynie i nic się nie dzieje. Dlatego dzisiaj, gdy rosną nam prędkości techniczne i handlowe pociągów, te kwestie musimy jeszcze bardziej adresować, żeby utrzymanie, na które mamy coraz więcej pieniędzy, było wreszcie poważnie traktowane. Bo my jesteśmy takim krajem cały czas – na kolei to bardzo wyraźnie widać – niskiej kultury technicznej. Absorbujemy duże pieniądze na inwestycje, ale nie przekładamy tego na nogę utrzymaniową. Utrzymuj.

Te 50-letnie, 40-letnie wagony – pan minister Adamczyk o nich wspominał – na kolejach zachodnioeuropejskich to nic niezwykłego. Takie wagony jeżdżą, dlatego że są dobre, dlatego że mają za zadanie wozić ludzi. Nie złomuje się tego. Jeśli coś jest dobre, po prostu się o to dba, tym bardziej, jeśli tak mocno rosną przewozy.

Podkreślam raz jeszcze pewne kwestie polityczne. Ja nie traktuję jakichkolwiek tutaj elementów, bo nie powinienem traktować – bo nie taka jest moja rola – jako element jakiejś zabawy, gierki politycznych, bo z tym się ostatnio spotykam... Ale jeśli w latach 2016–2023, ze Związku Zawodowego Maszynistów do mojego poprzednika, Andrzeja Bittela, wpłynęło jedno pismo dotyczące kwestii bezpieczeństwa – było kierowane nawet do pana ministra Adamczyka i do pana prezesa Góry, dotyczyło przejazdów kolejowo-drogowych – to znaczy, że przy tym wskaźniku, który mamy w latach 2016–2017, wysokim, znacznie wyższym... My jesteśmy ze wskaźnikiem bezpieczeństwa 37% niżej niż w 2016 roku. To znaczy, że bezpieczeństwo staje się polityką. Bo wtedy nie było dyskusji. Na poziomie Komisji Infrastruktury nic się nie działo. Na poziomie pism do Ministerstwa Infrastruktury – jedno z 5 lutego 2020 dotyczące bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

I to jest element, o którym mówił dyrektor Kiełczyński – 35% zdarzeń w systemie kolejowym to przejazdy kolejowo-drogowe. I też mówiłem to wielokrotnie – największym problemem dzisiaj dla kolei w tych kwestiach, które nie są stricte związane z pracą kolejarzy, tylko pośrednio, to są nieodpowiedzialni kierowcy ciężkich pojazdów drogowych, którzy lekceważą sygnalizację, szczególnie na przejazdach kategorii A, kategorii B i kategorii C. Wiem, że systemie drogowym dla policji to jest margines marginesów. To jest 150 zdarzeń rocznie przy 411 tys. różnego rodzaju kolizji, wypadków w systemie drogowym – o jest 0,0004. Dla nas to jest ogromny problem, bo każde takie zdarzenie – mieliśmy w Błoniu ostatnio takie zdarzenie – to jest zagrożenie bezpieczeństwa bezpośrednio dla maszynisty, dla podróżnych. To są tysiące minut opóźnień, to jest kompletna dewastacja ruchu kolejowego, jeśli dochodzi do takich zdarzeń na magistralach. Stąd w tych kwestiach, które chciałbym zaadresować – kolejarze muszą odrobić lekcję własną w ramach zarządów spółek, w ramach podmiotów, w ramach strony społecznej.

Jak mówimy o bezpieczeństwie, to pytamy – dlaczego zakleiłeś kamerę? Gdy mówimy o bezpieczeństwie, to pytamy – dlaczego na tym torze są takie i takie nierówności, które regularnie zgłaszają maszyniści i nic się z tym nie robi? Dlaczego ten sam tabor regularnie ma usterki i jest problem, że wdraża hamowanie nagle z prędkości 160–200 km/h i co trzeba z tym zrobić? Infrastruktura, personel, kwestie inwestycyjne, o które tutaj musimy głównie zadbać – te przejazdy, bo to jest plaga naszej kolei. 150 zdarzeń rocznie. Średnio co dwa dni mamy jakieś zdarzenie. Gdy dotyczy ciężarówka, tira, ciężkiej wanny wiozącej jakiś ładunek, to to jest realny problem dla maszynisty, dla pojazdu. Wyłączenia pojazdów na wiele miesięcy, czasem na wiele lat, straty idące czasem w dziesiątki milionów złotych.

I podkreślam raz jeszcze kwestie, które poruszyła pani posłanka Matysiak. Miechów mogliśmy rozkminić szczegółowo. To byli maszyniści, którzy mówili: coś wyczułem. To byli maszyniści, którzy mówili: niczego nie wyczułem. To była sytuacja, moim zdaniem, taka najpoważniejsza, jeśli chodzi o wyciągnięcie wniosków. Bo jeździmy jednym torem, bo jest magistrala, bo musimy prowadzić ruch. Ale wtedy po pierwszym sygnale – i dzisiaj to już mamy w systemie – po sygnale o 18:33 od pierwszego maszynisty powinien się pojawić alert: 20 km/h. To dzisiaj funkcjonuje, wtedy jeszcze to nie zadziałało.

Znam problem drzwí. Rozmawiałem o tym problemie z prezesem Malinowskim, z prezesem Wawrzyniakiem. Znamy ten problem. Dzisiaj faktycznie mamy coraz więcej nowych pasażerów w systemie, którzy jadą czasem pierwszy raz. Jak pociąg się zatrzyma w szczerym polu, nie ma informacji od drużyny konduktorskiej. Ktoś może myśleć, że to już jego stacja, a to jest, a to jest szczerze pole i wysiadanie jest niebezpieczne.

Wyciąganie wniosków z tej zimy to jest coś, co się dzieje. Bo tutaj nie można przejść do porządku dziennego. Tutaj szereg różnych wniosków – jak z drzewami na torach, z drzewami rosnącymi za blisko... Nowelizacja rozporządzeń, żeby odsuwać ten problem rosnących drzew przy liniach kolejowych. Ale jeszcze raz podkreślam – kluczową kwestią dzisiaj jest implementacja technologii, gdzie jesteśmy bardzo mocno opóźnieni. Wielokrotnie to powtarzałyśmy. Ale w kwestiach personelu, wyszkolenia personelu, traktowania poważnie, szczególnie na tych stanowiskach bezpośrednio odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, jest po prostu wiele do zrobienia, bardzo wiele do zrobienia.

Nie chciałbym tutaj wchodzić w jakieś kwestie szczegółowe – Hiszpania i tak dalej. Znam szczegóły tych zdarzeń w Hiszpanii. To są bardzo szczegółowe kwestie techniczne, które też analizujemy – bo wiemy, co tam się wydarzyło i wiemy, jakie Hiszpanie popełnili błędy.

Ostatnia rzecz i tutaj cytuję pana prezydenta Miętka: „System jest zepsuty”. Ja uważam, że tak – jest w wielu elementach chory i to nie jest przedmiot politycznej nawałki, tylko przedmiot codziennej pracy w spółkach, w związkach, w ministerstwie, u zarządcy infrastruktury.

Panie prezesie, czy w temacie jeszcze tych obchodów – bo to też budzi pewne emocje – dwa słowa?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, tak. Myślę, że to jest ważna część informacji. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotr Wyborski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja może odniosę się do kilku tematów, nie tylko do obchodów.

Stan bezpieczeństwa na kolei zależy od wielu czynników. Zależy od stanu infrastruktury, od taboru, od wyszkolenia kadry, od kultury bezpieczeństwa. Zatem jest to skomplikowany, wielowymiarowy system. Sytuacja, jeśli chodzi o infrastrukturę kolejową, wygląda tak, że mamy zaległości utrzymaniowe, których odtworzenie jest szacowane na kwotę kilkunastu, kilkadziesiątu miliardów złotych. Są one spowodowane głównie zapaścią finansową kolei, która miała miejsce na początku transformacji. Stan, jaki zastaliśmy 2 lata temu, to nieuruchomiony program inwestycyjny. Wartość umów podpisanych do realizacji i otwartych przetargów 2 lata temu to tylko kilkanaście miliardów złotych, dziś to ponad 50 mld zł. Gdybyśmy mieli szybciej uruchomione projekty z KPO, projekty budżetowe, które dotyczą zarówno linii nr 8, jak i linii nr 12, prawdopodobnie do tych wypadków by nie doszło, ponieważ ta infrastruktura już by była wymieniona.

Polskie Linie Kolejowe uzyskały ostatnio autoryzację bezpieczeństwa do prędkości 250 km/h. Mamy rozbudowane procedury i mechanizmy kontrolne dotyczące zarządzania bezpieczeństwem. Dziś pokazaliśmy państwu obiektywne dane, nie dane wybiórcze. Pokazaliśmy państwu analizę wieloletnią, która wskazuje wyraźnie stan bezpieczeństwa w latach bieżących i jego znaczną poprawę w stosunku do lat poprzednich.

Mówiliśmy o wypadkach, które miały miejsce na linii nr 8, na linii nr 12. Pojawiły się niestety nieprawdziwe informacje dotyczące braku reagowania na zgłaszanie usterek, braku działania pogotowienia awaryjnego i dyżurnych ruchu Polskich Linii Kolejowych. Jeśli chodzi o stan infrastruktury na terenie zakładu linii w Krakowie, to zostały już przed wieloma miesiącami wykonane tam zmiany głównie, jeśli chodzi o pion techniczny, dyrekcję pionu technicznego. Po tych wydarzeniach miały miejsce działania kontrolne po stronie Polskich Linii Kolejowych – działania kontrolne, za które dziękujemy Urzędowi Transportu Kolejowego. Zostały wyciągnięte wnioski, został wprowadzony na terenie całej sieci „Alert 20”, czyli wprowadzanie prędkości 20 km/h w przypadku zgłoszeń od maszynistów o tym, że występują nierówności w torze lub stan infrastruktury, który wprowadza znaki zapytania.

Pojawiło się określenie, które sobie zapisałem – ograniczone zasady bezpieczeństwa i utrzymania torowisk. Jest to sformułowanie nieprawdziwe. Wydarzenia, o których dzisiaj mówiliśmy, wydarzyły się w starym reżimie utrzymania. Mankamenty tego starego reżimu utrzymania to między innymi to, że dane o wadliwościach były ukrywane, były przechowywane w formie papierowej, brak było centralnego nadzoru. Diagnostyki, osoby, które odpowiadały za nadzór nad dozorowaniem, często wykonywały swoje czynności, natomiast później nie było działań powodujących usuwanie usterek w infrastrukturze, które miały co do zasady polepszać jej stan.

Wprowadzamy w tej chwili centralną bazę wadliwości, na podstawie której będziemy mogli z punktu widzenia zarządzania całym utrzymaniem, z punktu widzenia całej firmy, obserwować,

jak te wadliwości się zmniejszają, jak poszczególne jednostki organizacyjne rozwiązują czy reagują na wadliwości, które się pojawiają.

Wdrażamy nowy model utrzymania infrastruktury, w którym kluczowym elementem jest poprawa jej jakości, zmniejszenie liczby wadliwości poprzez tworzenie zespołów specjalistycznych do usuwania usterek, które są na początku drobne, natomiast których propagacja może prowadzić do pęknięć szyn, może doprowadzić do ograniczenia prędkości. Tworzymy zespoły, które mają reagować, a nie tylko informować o tym, jaki jest stan infrastruktury i nie podejmować dalszych decyzji.

Jeśli chodzi o obciążenie dyżurnych ruchu, to w Polskich Liniach Kolejowych to obciążenie jest na bieżąco badane. Mamy do tego metodologię. W przypadku wątpliwości, które zgłasza mi strona społeczna, każdorazowo kierujemy odpowiednie zlecenie do pionu bezpieczeństwa, pionu eksploatacji, po to, żeby na ewentualne wątpliwości dotyczące nadmiernego obciążenia móc reagować i ewentualnie uzupełniać kadre czy wydłużać czas otwarcia danych posterunków.

Jeśli chodzi o zlecenie takiej analizy na zewnątrz, ona wymaga dostępności podmiotów zewnętrznych, możliwości trybu zlecenia i rezerwacji odpowiednich środków finansowych – nad czym pracujemy – natomiast każdy z tych elementów, o których powiedziałem, nie był możliwy do realizacji w ostatnich miesiącach.

Krótko dzisiaj wróciliśmy do zimy. Potwierdzam, że wnioski z zimy zostały wyciągnięte. Nierzetelni wykonawcy zakończyli współpracę z Polskimi Liniami Kolejowymi. Informacja o tym, że Polskie Linie Kolejowe sprzedają jakieś jednostki zimowego utrzymania, jest fake newsem.

W ciągu ostatnich dwóch lat wprowadziliśmy wiele zmian, które mają co do zasady poprawić poziom bezpieczeństwa. Od marca tego roku na ponad 1500 kilometrach linii ruch jest prowadzony, jeśli chodzi o radiołączność, w oparciu o system GSM-R. Jest to bardzo istotna zmiana poprawiająca jakość komunikacji, a także umożliwiająca wdrożenie w najbliższych miesiącach i latach systemu ETCS poziomu 2. Jesteśmy również w trakcie dialogu technicznego dotyczącego wdrożenia systemu ETCS poziomu 1 na liniach, które będą mniej obciążone. Natomiast zakładamy, że te systemy nie wyręczą maszynisty. Nie chciałbym, żebyśmy traktowali maszynistę jako operatora lokomotywy, który jest też operatorem systemu ETCS i zakładali, że ETCS jest dla niego wyznacznikiem.

Pan minister Malepszak mówił o wielu aspektach, które wyszkoleni i profesjonalni maszyniści zgłaszają. My też widzimy nadal stosunkowo dużą liczbę przekroczeń sygnałów „Stój”. Widzimy również niestety przypadki karygodne braku uprawnień maszynistów, braku kart znajomości szlaku. Maszynista, który przez półtora roku nie odnawiał karty znajomości szlaku, nagle znalazł się w sytuacji, że w miejscu, w którym miał jechać 40 km/h, jechał z prędkością 140 km/h – no i tu fizyka zrobiła swoje.

Działamy również w celu zabezpieczenia danych dotyczących materiałów szczególnie niebezpiecznych. Te dane już nie są przekazywane otwartym kanałem, te dane są już zapisywane w systemach.

Mówiliśmy o jednym rozkazie pisemnym na całą trasę. Jest to rozwiązanie, które zostało przyjęte bardzo pozytywnie przez przewoźników, zwłaszcza przewoźników towarowych, którzy nie muszą zatrzymywać się w tej chwili na dużych stacjach węzłowych, żeby ten rozkaz pobrać – co wpływa na ich konkurencyjność i też ich efektywność ekonomiczną.

Jest tak dużo dokumentów, panie przewodniczący, w tej chwili, ponieważ nikt do tej pory ich nie scentralizował, nikt do tej pory nie zastanawiał się, jak powinien wyglądać, powiedzmy, interfejs dla maszynisty, jeśli chodzi o dane o rozkładzie, o ograniczeniach, o wszelkich innych informacjach, które maszynista powinien posiadać. Polskie Linie Kolejowe razem z przewoźnikami w tej chwili nad tym pracują.

Ostatni temat – przejazdy kategorii A. Stan, który zastaliśmy 2 lata temu, to średnio jeden incydent tygodniowo, w którym przy otwartych rogatkach na przejeździe strzeżonym przez droźnika przejechał pociąg. Jest to stan nieakceptowalny. Mieliśmy wypadki związane z niezamknięciem rogatek, również wypadki śmiertelne. Jeden wypadek śmiertelny w ubiegłym roku. Stąd te działania, które pan dyrektor Kiełczyński pokazywał w swojej prezentacji, związane z uzależnianiem przejazdów kategorii A w urządzeniach stacyjnych, które warunkują podanie sygnału zezwalającego dla maszynisty tylko od tych sytuacji, kiedy rogatki są zamknięte. Natomiast jest to też program automatyzacji tych przejazdów do przejazdów, na których urządzenia wskazują zarówno maszyniście, jak i dyżurnym ruchu aktualny stan zamknięcia tego przejazdu i umożliwiają reakcję w przypadku, kiedy przejazd nie działa prawidłowo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Pan minister Piotr Malepszak, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, ostatnie słowo – bo tutaj bezpieczeństwo odmienia się przez wszystkie przypadki. W odniesieniu do wskaźników, które trudno podważać – pracy przewozowej na 1 miliard pasażerokilometrów – ryzyko śmierci w transporcie kolejowym versus transport drogowy 36-krotnie niższe. W odniesieniu do ryzyka ciężkiego zranienia – 250 razy. Ten wykres na tej prezentacji to najważniejszy wykres dzisiejszego spotkania: 31-procentowy wzrost pracy eksploatacyjnej, 37-procentowy spadek – spadek, czyli pozytywnie – wskaźnika bezpieczeństwa. I tak chcemy działać, żeby spotkać się za rok, i mówić o kolejnych procentach, które nam spadają na dolnej linii i rosną na tej górnej. Czyli pracę eksploatacyjną w ruchu pasażerskim mamy najwyższą w historii polskiej kolei. W ruchu pasażerskim jest ona najwyższa. Praca całościowa – jeszcze daleko nam do historycznej z końcówki lat 70. i 80., ale ona w tym roku wejdzie już na poziom powyżej 310. Szacujemy, że na kolejny rozkład jazdy całościowo przekroczymy już pracę eksploatacyjną na poziomie 320 mln pociągokilometrów. I ważne jest, żeby ta druga linia wartości, gdy te żółte kwestie wyjaśnimy, o czym mówił dyrektor Kielczyński z sprawy postępowań prokuratorskich, spadała nam poniżej 1,5. Bo to jest ten kluczowy element, ten kluczowy wskaźnik, którym posługujemy się, który publikuje co roku Urząd Transportu Kolejowego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, pan minister Wiesław Szczepański w zakresie sprawy...

Sekretarz stanu w MSWiA Wiesław Szczepański:

W stosunku do nas były dwa pytania. Poproszę pana generała Michułka, jeśli chodzi o kwestie postępowań w stosunku do tych dziesięciu przypadków, a pan dyrektor Cichomski, jeśli chodzi o system alertu CHARLIE.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan komendant Michułka.

Zastępca komendanta głównego Policji nadinsp. Tomasz Michułka:

Szanowny panie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w odniesieniu do tych dziesięciu zdarzeń, o których mówił pan minister, które kwalifikowaliśmy jako akty dywersji, to w tych dziesięciu zdarzeniach zatrzymanych zostało...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę nie przeszkadzać, panie pośle. Prosiłem pana posła, żeby nie przeszkadzał.

Proszę kontynuować. Bardzo proszę.

Zastępca komendanta głównego Policji nadinsp. Tomasz Michułka:

Zatrzymanych zostało 16 osób. Oczywiście rozwój przedmiotowy i podmiotowy tych spraw jest zróżnicowany. Jeżeli chodzi o część tych zdarzeń, przestępstw, zakończyło się przedstawieniem zarzutów zatrzymanym osobom. Za dwoma podejrzanymi zostały wydane już europejskie nakazy aresztowania. Ale są też oczywiście takie zdarzenia, które po zweryfikowaniu okazały się zdarzeniami mniejszej wagi i tak naprawdę zakończyły się one postępowaniem mandatowym – dlatego, że stwierdzono, że działanie osoby, która była zatrzymana, nie spełnia określonych przesłanek w zakresie popełnienia przestępstwa i zakwalifikowano to zdarzenie konkretne, o którym mówię, zdecydowanie łagodniej. Mam oczywiście szczegółową charakterystykę wszystkich tych zdarzeń, ale omawianie każdego z nich z osobna zajęłoby naprawdę bardzo dużo czasu.

Chciałbym przy tej okazji tylko dopowiedzieć, że oprócz tych dziesięciu zdarzeń, o których wspominał pan minister, mieliśmy dodatkowo szereg innych incydentów mniejszej wagi. W ich ramach również zatrzymano od 1 stycznia 2025 roku łącznie 60 osób. Czyli tutaj ta aktywność policji jest bardzo duża, szczególnie nasiliła się ona po wdrożeniu czy rozpoczęciu operacji „TOR” od 21 listopada. Ta operacja przynosi bardzo wymierne efekty. Poziom bezpieczeństwa na obszarach kolejowych uległ znaczącej poprawie. Jeżeli chodzi o statystyki całościowe, to chciałbym tylko wspomnieć – bo może nie będzie już później okazji – że warto podkreślić, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, że jeśli chodzi o stan bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, czyli wszystkie

przestępstwa, które są popełniane, które zaistniały na terenie obszarów kolejowych, porównując rok 2024 i 2025, mamy spadek liczby stwierdzonych przestępstw o 126. I co ważne, poprawiła się skuteczność wykrywcza tych przestępstw, ponieważ w 2024 roku wykrywalność tych przestępstw wynosiła 41,66, w roku ubiegłym za cały rok 42,51 – czyli wzrost o 1 punkt procentowy. Uważam, że to jest zupełnie dobra wykrywalność, mając na uwadze charakter popełnianych przestępstw. Te wszystkie działania niewątpliwie przyczyniają się do tego, iż podróże czy bezpieczeństwo na obszarach kolejowych znacząco się poprawiła.

Krótką informacją – bo jeden z panów posłów, którego chyba nie ma, pytał o ten komunikat na X-ie – dlaczego polska Policja się odniosła do zdarzenia na szlaku, gdzie doszło do wypadku kolejowego, czyli Słomniki – Miechów 20 stycznia? Tutaj odpowiedź jest oczywista. W związku z tym, że pojawiło się w przestrzeni medialnej szereg spekulacji, szereg dezinformacji, musieliśmy temat po prostu wyjaśnić i dokonaliśmy sprostowania. Był to jasny, czytelny komunikat, że to zdarzenie nie było konsekwencją żadnego działania sabotażowego czy też dywersyjnego.

Dziękuję, to wszystko.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. I teraz zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego, pan dyrektor Cichomski, proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Mariusz Cichomski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli chodzi o kwestię systemu stopnia alarmowego określonego w ustawie o działaniach antyterrorystycznych – on tak naprawdę funkcjonuje na trzech poziomach. Pierwszy poziom to jest poziom obowiązków bądź uprawnień uzależnionych od rodzaju stopnia określonych w ustawie o działaniach antyterrorystycznych. Drugi poziom to są przedsięwzięcia określone w rozporządzeniu prezesa Rady Ministrów w sprawie wykonywania przedsięwzięć w poszczególnych stopniach alarmowych. Natomiast trzeci poziom to jest poziom określany już wewnątrz na poziomie aktów wykonawczych, czy to przez organy administracji publicznej, czy to przez kierowników instytucji i innych podmiotów istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa. I te kwestie, na które wskazywał pan przewodniczący w swojej wypowiedzi, to jest kwestia niewynikająca z ustawy bezpośrednio, niewynikająca z rozporządzenia, tylko kwestia wynikająca z wewnętrznych procedur funkcjonujących w danej organizacji, które są określane po prostu nie przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, czy przez prezesa Rady Ministrów, tylko są dopasowane do wewnętrznych struktur i określane przez sam podmiot zainteresowany i wykonujący działania w danym momencie. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan prezes Ignacy Góra.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w zasadzie to ja miałem jedno pytanie od pana posła Webera, na które mogę udzielić odpowiedzi bardzo precyzyjnej – ale też prześlę ją drogą mailową – jeżeli chodzi o odwoływanie pociągów przez poszczególnych przewoźników. A także lekką taką aluzję – tak to zrozumiałem – od pana przewodniczącego i chciałbym się do tego odnieść – jak pan przewodniczący na to mi pozwoli.

Może zaczniemy od tego pytania i odwoływania pociągów. Chciałem powiedzieć i powtórzyć tę cyfrę – było 3725 odwołań pociągów. Ale to nie znaczy, że te pociągi nie zostały uruchomione w ogóle. Bo część tych pociągów zostało zastąpionych komunikacją zastępczą – i to tak mniej więcej było 50%. Natomiast rzeczywiście ponad 1600 pociągów nie pojechało. I teraz mam lekki taki dylemat, czy powinienem państwu mówić, który z przewoźników nie uruchomił najwięcej pociągów – bo mogą być podejrzany, szanowni państwo... Krajowa władza bezpieczeństwa, która jest organem, proszę mi wierzyć, bardzo niezależnym i obiektywnym, przekazuje informacje, czy też takie dane. Ale państwu o tym oczywiście powiem – bo one są w naszych statystykach. Przewoźnik Polregio nie uruchomił dokładnie 1987 pociągów. Oczywiście poszczególni inni przewoźnicy pasażerscy do tej liczby 3725 pociągów odwołanych też się przyczyniali. A najbardziej przyczyniła się, tak jak widzę, PKP Intercity – 496. Koleje Śląskie – 188, Koleje Mazowieckie – 381, Koleje Dolnośląskie – 255. I tak jak powiedziałem, ja oczywiście te dane wszystkim tutaj państwu zainteresowanym udostępnię.

Panie przewodniczący, absolutnie nie było żadną naszą tutaj intencją pokazywanie pewnych takich danych, które w złym świetle stawiają w tym przypadku przewoźnika narodowego – PKP Intercity. Oczywiście doceniamy ich pracę. Ta praca, która przez PKP Intercity jest wykonywana, jest największą pracą, jeżeli chodzi o przewoźnika, który wykonuje przewozy dalekobieżne. Doceniamy pracę również pracowników, tych szeregowych pracowników, która związana była z tą zimą, która wystąpiła, która trochę nas zaskoczyła. Szanowni państwo, zaskoczyła nas wszystkich z uwagi również na to, że takiej zimy dawno nie było. Natomiast jestem głęboko przekonany o tym, że jakbyśmy lepiej byli przygotowani wszyscy do tej zimy – to dotyczy przewoźników, zarządców infrastruktury, podmiotów, które utrzymują pojazdy – to te negatywne skutki, które związane są z odwoływaniem pociągów, które związane są z opóźnieniami pociągów, z całą pewnością byłyby mniejsze.

Mnie też cieszą tutaj wszystkie oświadczenia zarządcy infrastruktury: że wyciągamy wnioski, że postaramy się jak gdyby pewne rzeczy przewidywać, przygotowujemy się również do zimy.

Chciałbym również powiedzieć, że jeżeli chodzi o zapewnienie bezpieczeństwa – wszyscy państwo wiecie, że w systemie kolejowym wszyscy o to oczywiście zabiegamy – to jest bardzo wielowymiarowe i bardzo trudne. To jest organizacja pracy, to jest to, o czym mówiliśmy, to jest ten czynnik ludzki, który zawsze jest najsłabszy. I przede wszystkim temu czynnikowi ludzkiemu – czy to jest maszynista, czy to jest dyżurny ruchu, czy to jest dróżnik przejazdowy – po prostu trzeba pomagać, trzeba wspomagać pracę człowieka. Jeżeli chcemy, żeby przejechał obok semafora ustawionego na sygnał „Stój” było mniej, to musimy przyspieszyć wdrażanie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym – bo on to uniemożliwia. Nawet jak człowiek popełni błąd, to system po prostu nie pozwoli na to, żeby maszynista znalazł się za semaforem. A też nie chciałbym wszystkim państwu tłumaczyć, jak to jest duże zagrożenie i jakie mogą być skutki przejechania obok semafora ustawionego na sygnał „Stój”. Bo my w tym wszystkim mamy dużo szczęścia – oczywiście te najgorsze skutki polegają na tym, że pociągi się zderzają i bardzo często to jest duża katastrofa. I w tej katastrofie giną również ludzie. Oby do tego nie doszło. Dlatego wydaje się, że te prace – to znaczy ja jestem o tym głęboko przekonany – związane z wdrażaniem europejskiego systemu zarządzania bezpieczeństwem, ETCS, muszą po prostu wyraźnie przyspieszyć.

Jeżeli chodzi o organizację pracy, szanowni państwo, to też nie jest tak, że za organizację pracy odpowiada maszynista, czy dyżurny ruchu, czy dróżnik przejazdowy. Jest kadra zarządzająca – pewne rzeczy trzeba przewidywać. My staramy się wszystkich tego po prostu uczyć. Nie działamy reaktywnie, czyli po wypadkach wyciągamy wnioski, wiemy, jakie powinny być środki profilaktyczne, żeby nie doszło do wypadku. Nie. Mamy działać proaktywnie – co znaczy, że mamy identyfikować zagrożenia i jak wiemy, że te zagrożenia już są, jesteśmy zobowiązani po prostu przeciwdziałać tym zagrożeniom, czyli wprowadzać adekwatne środki, które nie doprowadzą do takiego pęknięcia, które w efekcie doprowadzi do wykolejenia pociągów. Tym bardziej, że my o tych usterkach w tym torze po prostu wiedzieliśmy. Mieliśmy po prostu tę świadomość. A więc uważam, że kadra menedżerska w spółkach kolejowych, poprawiając, jak gdyby organizację pracy, również ma wpływ na jakość, na punktualność i na bezpieczeństwo systemu kolejowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Ja mam tylko prośbę, żeby te statystyki były też procentowo, na przykład w stosunku do uruchamianych. Tak, żeby dać pogląd...

Prezes UTK Ignacy Góra:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...na tę statystykę taki – powiedziałbym – adekwatny do skali.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk jako przedstawiciel wnioskodawców na zakończenie.

Nie będzie. Nie, nie...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Nie! Panie przewodniczący, ja nie otrzymałam odpowiedzi na swoje pytania. Po to tu jesteśmy, żeby pan minister nam odpowiedział.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani poseł, proszę nie krzyczeć.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Wyłączył mi pan mikrofon.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale nie musi pani krzyczeć, ja panią słyszę bardzo dobrze. Tak że bardzo proszę... Bardzo proszę o powściągnięcie emocji. Których pytań nie...?

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Zgłaszam się do głosu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale których pytań?

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

A mogę mówić do mikrofonu?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Których pytań, pani poseł? Jest już ta pora, że naprawdę... Zachęcam panią... Które pytania?

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

A mogę mówić? Włączy mi pan mikrofon?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale które pytania, pani poseł?

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Czy włączy mi pan mikrofon?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani poseł, bardzo proszę o informację...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Nie. Wyłączył mi pan mikrofon! Proszę zobaczyć, jak pan się zachowuje. Nie otrzymałam odpowiedzi na pytania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, żeby pani nie krzyczała.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Proszę mi włączyć mikrofon.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ja panią kulturalnie pytam, które pytania, pani poseł?

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Proszę mi wyłączyć mikrofon.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

O które pytania chodzi? Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Proszę mi wyłączyć mikrofon.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Proszę mi włączyć mikrofon.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani poseł...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Na jakiej podstawie pan mi nie włącza mikrofonu?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zachęcam panią do tego, żeby sięgnąć do regulaminu. Natomiast które pytania? Pani poseł, proste pytanie – które pytania...?

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Nie... Nie będzie tego w stenogramie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, ale...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Proszę mi włączyć mikrofon. Przypomnę, na jakie pytania nie uzyskałam odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Świetnie. Naprawdę, trzeba panu podstawowe rzeczy tłumaczyć? Niesamowite...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani poseł, regulamin jasno precyzuje sprawy dotyczące prowadzenia komisji. W związku z tym zachęcam panią, żeby pani sięgnęła do regulaminu, zapoznała się z tym, w jaki sposób przebiega prowadzenie obrad komisji, a później ewentualnie podejmowała dyskusję.

Natomiast teraz, jeżeli pani rzeczywiście ma taką sytuację, że są pytania, które pozostały bez odpowiedzi, to proszę przejść do rzeczy.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Tak, są pytania, na które nie uzyskam odpowiedzi. A mianowicie na to – dlaczego spółka PKP PLK nie zlikwidowała wad szyn? Tych, które zostały wykazane w kwietniu 2025 roku, i tych, które wykazane zostały w sierpniu 2025 roku. Bo z wypowiedzi pana ministra wynikało, jakoby po prostu ciężka zima spowodowała duże problemy. Nie. Bo gdyby to zostało naprawione do końca listopada, nie byłoby sytuacji i zdarzenia z 20 stycznia tego roku.

Bardzo proszę potraktować to poważnie, bo to jest niesamowite, że my, posłowie, nie możemy zadawać pytań. Po to jest to posiedzenie Komisji zwołane na wniosek posłów, żeby posłowie mogli dopytać.

I druga rzecz. Pytanie dotyczące przejazdów kolejowo-drogowych. Ja już kolejny raz słyszę z ust pana ministra – i na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, i na posiedzeniach zespołów parlamentarnych – jak duża i problematyczna jest to sytuacja. Co zrobiło ministerstwo w tym zakresie? Co zrobił pan minister? Co zrobił pan minister Bukowiec? Kiedy doczekamy się zmian dotyczących problemu ciężkich pojazdów drogowych na przejazdach kolejowo-drogowych?

Dwa konkretne pytania i bardzo proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę o powtórzenie – ponieważ odpowiedź na to pierwsze pytanie padła, ale...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Bardzo chętnie. Jeśli chodzi o te szyny, te szyny na linii nr 8 już na tym odcinku zostały wymienione. Te prace, które prowadzimy z KPO, są bardzo intensywne na tym odcinku. Bo wiadomo, przy KPO jest kwestia rozliczenia tego funduszu – do końca sierpnia musimy te prace zrealizować, żeby ten fundusz rozliczyć do końca roku.

Ale podkreślam inny aspekt. Bo tutaj są wśród nas osoby, które regularnie jeżdżą pociągami – i pani posłanka też należy do takich osób. Gdybyśmy się przeszli linią nr 8, linią o ruchu 150 pociągów dobowo na odcinku podkrakowskim, i spojrzeli, jak ona wyglądała w roku 2020, 2021, 2023 – ramach KPO faktycznie zajęliśmy się tą linią w roku 2025 – to tam nie powinien być prowadzony już wtedy ruch z tymi prędkościami, które tam obowiązywały. Ja wspominałem o 20-metrowych wychlapach na kilometrze 312 – 6 km od stacji Kraków Główny. Tych zużyć, które doprowadziły do wykolejenia, tam były kilometry – tego typu wad powierzchniowych szyn – nie wspominając o innych kwestiach, jak sieć trakcyjna, nie wspominając o szeregu innych elementów. Na tej linii oczywiście też dochodziło do wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych.

Przejazdy kolejowo-drogowe – o tym w prezentacji mówił obszernie dyrektor Kielczyński. To jest temat RedLight-u, systemu, który chcemy rozwijać. Gdy ten system został wprowadzony na pierwszych pięciu przejazdach, zwrócił się w kilka dni. Dlaczego? Bo nasze statystyki, gdy montujemy kamery i obserwujemy, co się dzieje na przejazdach, szczególnie kategorii D... To jest duża próbka, to jest próbka ponad 100 tys. obserwacji. 74% kierowców nie respektuje znaku „Stop” na kategorii D – czyli przejazdu wyposażonego w krzyż Świętego Andrzeja, w niektórych przypadkach znaku „Stop”. 74%. To jest plaga. Im bardziej człowiek mieszka w jakimś miejscu, tym bardziej nie przestrzega tego znaku. Bo pociąg jedzie co godzinę, co dwie godziny, gdzieś tam ten pociąg sobie jeździ... To jest największy problem – dlatego podkreślam, że to jest najpoważniejsze zagrożenie bezpieczeństwa codzienne. I ten RedLight, te kwestie dużych inwestycji, które musimy prowadzić, masowych, typu zmiana kategorii przejazdów z D do B i A – szczególnie do B... Niestety, te statystyki, które mamy, i tutaj szczególnie moglibyśmy o tym mówić... Część kierowców nie respektuje niczego. Część kierowców – ja nie będę mówił tutaj, że to jest jakiś duży odsetek. Ale nie respektują ani sygnałów na kategorii C, sygnalizatorów, nie respektują półrogatek, zdarzają się wyłamywania całych rogatek na kategorii B. Po prostu niektórzy nie powinni dostawać prawa jazdy. Taka jest brutalna prawda. Jeśli ktoś wjeżdża wanną 30-tonową na przejazd, omijając rogatki albo całkowicie lekceważąc przejazd, no to, to już jest sytuacja, którą trudno wytłumaczyć. Jak od dyrektora Kielczyńskiego dostaję filmy z monitoringu przejazdowego, my nie potrafimy... I ci ludzie giną. Oni nie są już w stanie wytłumaczyć, dlaczego się tak zachowali. Oni zatrzymują się przy znaku „Stop”, po czym po chwili ruszają i wjeżdżają wprost pod nadjeżdżający pociąg. I to są często osoby mieszkające kilometr, dwa kilometry, pięć kilometrów od tego przejazdu, czyli stali użytkownicy tych lokalizacji. Dlatego te 150 przypadków rocznie... To, co dzisiaj pokazaliśmy, to jest tylko wypadkowość z pojazdami drogowymi. Nie uwzględniliśmy tutaj wypadków z pieszymi na tych przejazdach – przebieganie pod rogatekami, lekceważenie sygnalizacji, tego typu przykłady...

I pełna zgoda. Te zmiany dotyczące SOK to też są zmiany idące w kierunku wyposażenia SOK w narzędzia, żeby... Bo wiemy, że policja nie będzie i nie jest w stanie kontrolować 12 tys. przejazdów. Możemy robić pewne akcje uświadamiające, ale nawet takie działania, jak ujednolicenie wysokości mandatu za nieprawidłowe zachowanie... Bo policja ma uprawnienia – mandat 2 tys. zł. SOK ma mandat – 500 zł. I to właściwie takie bardzo nieprecyzyjne, czy SOK musi kogoś złapać centralnie na torach, a już nie może kogoś złapać 30 metrów od przejazdu – bo już jest poza terenem kolejowym. Tego typu kwestie w tych zmianach, które teraz procedujemy, ujednolicamy. Tych zmian jest więcej, ale część dotyczy również bezpieczeństwa ruchu kolejowo-drogowego na przejazdach – bo to jest absolutnie numer jeden. Tu nie pokazaliśmy wzrostu pracy drogowej. W 10 lat mamy ponad 20-procentowy wzrost ruchu drogowego liczony miliardami wozokilometrów. To też się przekłada na to, że ten wskaźnik w tym całym rozrachunku wygląda dobrze, jeśli chodzi o tendencje – bo tutaj nakładamy też znaczący wzrost ruchu drogowego, gdy przyłożymy to do przejazdów kolejowo-drogowych.

Tak że podkreślam raz jeszcze, ja jeżdżąc w kabinie pojazdu trakcyjnego – raz na miesiąc staram się taki przejazd odbyć z maszynistami – widzę na trzystu- czterystukilometrowych trasach, czasem kilka tego typu zdarzeń, że ktoś przejeżdża ewidentnie na załączonej sygnalizacji.

Jeszcze jeden aspekt techniczny, o którym dyrektor Kielczyński mówił. Teraz pracujemy technicznie nad tym, żeby...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie szukajmy, że to już było, tylko wysłuchajmy do końca.

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

To już koniec. Ten aspekt techniczny, żeby na większej ilości przejazdów, na których mamy monitoring, ten monitoring był wykorzystywany, żeby był elementem systemu CANARD.

Oczywiście obawy są takie, że system się zatka, jak uruchomimy więcej tych monitoringów i podłączymy do systemu. No ale taki musi być kierunek działania. Musimy dyscyplinować kierowców, bo zdarzenie w Błoniu to jest 6 tys. minut opóźnień i demolka ruchu kolejowego – pomijając oczywiście inne kwestie, które cały czas są omawiane, jeśli chodzi o te zdarzenia, gdzie ktoś po prostu utknął na przejeździe. Najczęściej jest to kompletna bezmyślność. I z tą bezmyślnością, jeśli nie będziemy walczyć w taki sposób, że to będzie bardzo drastyczna kara za takie zachowania – RedLight, 2 tysiące, recydywa, kolejne tysiące... Z tym musimy walczyć technologią,

bo ludzko nie poradzi sobie z tym problemem. A z sieci, jaka jest... Widzimy, redukujemy te liczby przejazdów masowo, staramy się je redukować – bo najlepszy przejazd kolejowo-drogowy to taki, który nie istnieje, bo jest wtedy najbezpieczniejszy. Tylko, że 4 tys. przejazdów kategorii D to jest dzisiaj realny problem i wydatek. Nawet nie jesteśmy w stanie tego technologicznie przez producentów uzupełniać w krótkiej skali, bo oni dzisiaj pracują dla KPO, nie wyrabiają się w tej liczbie systemów przejazdowych, które mają zainstalować.

Dwa elementy, które musimy tutaj wdrażać – likwidacja przejazdów, podwyższone kategorie i wyposażenie w systemy, które dyscyplinują do prawidłowych zachowań. Podkreślam raz jeszcze – na dużej próbie 170 tys. przypadków 74% nie zatrzymało się na przejeździe kategorii D wyposażonym w znak „Stop”.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk jako przedstawiciel wnioskodawców.

Panie przewodniczący, czy zabiera pan głos, czy rezygnuje?

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Jeżeli mogę, panie ministrze, poprosić...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie. Panie prezydencie, naprawdę, nie dopuszczę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

30 sekund.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie prezydencie, nie dopuszczam.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Ale dopuścił pan personalne ataki na mnie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie dopuszczam. Proszę to wyjaśniać po posiedzeniu Komisji.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Ale nie da się. Bo ja zostałem zdeprecjonowany...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie prezydencie, apeluję...

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

...a pan nie reagował. Proszę o 30 sekund...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Kulturalnie apeluję... Kulturalnie apeluję i bardzo pana proszę o to, żeby pan powściągnął emocje i wyjaśniał ewentualne wątpliwości po posiedzeniu Komisji.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Ale z kim?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

No z tym, do którego kieruje pan jakieś zarzuty. Natomiast teraz...

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Ale ja z tym panem nie mam nic do powiedzenia, panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę wyłączyć mikrofon.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Ale bardzo proszę o 30 sekund.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie będzie 30 sekund.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Gdybym mógł pana ministra prosić o 30 sekund.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tam, przy stole prezydialnym jest włącznik tego...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panowie...

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

To obserwują kolejarze... Jeśli pan pozwoli... Oni to widzą.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo pozdrawiam wszystkich kolejarzy, którzy nas obserwują.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Tak, tylko że...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

I po raz kolejny apeluję, żeby sprawy polityczne naprawdę zostawić na boku.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Ale ja nie mówię o polityce. Politykę zrobił Piotr Malepszak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Mówi pan o polityce. I naprawdę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Tak oszczędnie gospodarował prawdą... I chcę panu ministrowi powiedzieć, że rzeczywiście nie ma 40 minut – jak pan powiedział – na obiekt, bo jest 32, na przykład na stacji Gdynia, pociąg 3560, 5700 i inne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Rozumiem, że pan przewodniczący Adamczyk rezygnuje ze swojego uprawnienia zabrania głosu na koniec...

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Tak pan gospodaruje prawdą.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, pociąg 3560 jest pociągiem typu elektryczny zespół trakcyjny.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

I jeszcze po drodze trzeba odfekalnić i nawodować... I takie są...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ogłaszam 5 minut przerwy.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Wznawiam posiedzenie Komisji.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Podzielę swoje wystąpienie z panem ministrem Rafałem Weberem jako jednym z wnioskodawców.

Otóż rzeczywistość jest bardziej zatrważająca, aniżeli wydawało nam się przed rozpoczęciem posiedzenia sejmowej Komisji. I tutaj pozwolę sobie na osobistą refleksję. Otóż, kiedy przeglądałem materiały z posiedzenia tej Komisji, protokół, kilkakrotnie przeczytałem wypowiedzi z tego posiedzenia. Z jednej strony ministerstwo, rząd kreowali sytuację jako znakomitą, a jeżeli chodzi o punktualność pociągów i wszystko, co działo się w przewozach pasażerskich, to podobno były to rekordowe osiągnięcia w tym sezonie zimowym. I zderzyłem to z wypowiedziami na tym posiedzeniu Komisji. Zastanawiałem się, jaki będzie efekt dzisiejszego dnia i dzisiejszego spotkania.

Przyznam, panie przewodniczący, panie prezydencie – zwracam się do pana przewodniczącego Miętka – że sądziłem, że pan emocjonalnie zbyt dużo powiedział, ale po prezentacji zespołu...

Żeby sprawa była jasna – zespołu. Bo ja tutaj sobie też analizowałem te kwestie związane z tym, kto przygotował raport, który przedstawił pan prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Dobrze rozumiałem, że ten raport przygotował zespół ekspertów? Nie jedna, dwie osoby, tak? Ten zespół ekspertów przedstawił ten raport na posiedzeniu Zespołu do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego. Musieli to zrobić na pewno eksperci. I po przedstawieniu tego raportu już teraz rozumiem...

Jeżeli panu nie pozwolono, to ja zacytuję. Rozumiem pana słowa. Cytat z protokołu posiedzenia Komisji z 25 lutego: „Nie wiem, szanowni państwo, jakich jeszcze mam użyć argumentów na to, żebyśmy wszyscy...”. Tutaj trzy kropki. „Bo wszyscy będziemy mieli w tym udział, że dojdzie do katastrofy przez właśnie taką...”. Trzy kropki. „To jest polityka sabotażu systemu kolejowego, bo wysiłkiem państwa miliardy idą na kolej. Miliardy. Ale przez takie zarządzanie, przez takie presje na kolejarzach, przez takie niemądre...” Trzy kropki. „Likwidacja ograniczeń prędkości bez inwestycji, słabej jakości linia kolejowa, na której podnoszone są prędkości pociągów – to wszystko prowadzi do jakiegoś absurdu. My, kolejarze, widzimy to i robimy wszystko, co jest możliwe, żeby do katastrofy nie doszło, ale, szanowni państwo, nie będziemy i nie możemy bez końca bronić się przed taką polityką.” I teraz jestem przekonany, że rozumiem to zdanie. Ale wiele jeszcze brakuje. Brakuje odpowiedzi na pytania, które dzisiaj zadałem. Nie otrzymałem odpowiedzi na żadne z tych pytań. W części odpowiedzi na wystąpienia posłów padło tak wiele słów, a praktycznie żadnych konkretów.

Ja rozumiem, że można i trzeba odnosić się do GSM-R, ale na pytanie dotyczące wdrażania systemu kontroli bezpieczeństwa i utrzymania torowisk, w którym procedury zmieniono od 1 marca – ograniczenia tych kontroli – w ogóle państwo nie odpowiedzieliście. Czyli mogę założyć, że tak faktycznie jest. Od 1 marca ograniczone są kontrole bezpieczeństwa i utrzymania torowisk – pomimo zdarzeń, które miały miejsce. Bo nikt się do tego nie odniósł. Tak jak nikt się nie odniósł do pytania dotyczącego zimowego utrzymania infrastruktury kolejowej i zabezpieczenia zimowego utrzymania poprzez umowy długoterminowe, a co najmniej roczne.

Tak jak nikt się nie odniósł do pytania dotyczącego tej możliwości – i w jakiej ilości – sprzedaży części sprzętu do zimowego utrzymania infrastruktury kolejowej.

Szanowni państwo, ale bardzo dużo mówiono o tym, że jest realizowane KPO. Ale jak się ma KPO do tej niemożliwości, praktycznie rzecz biorąc, bezpiecznego prowadzenia pociągu, tego szybkiego nawrotu... Ja przepraszam kolejarzy, jeżeli tutaj użyję niewłaściwego określenia. Tego nawrotu na drogę powrotną, czy wyjazdu w drogę powrotną pociągu. Te kilkanaście czy 20 minut zamiast godziny – czego efekty później zbiera się na trasie. I o tym praktycznie ani słowa. A przecież to jest jeden z kardynalnych elementów wpływających na bezpieczeństwo podróży.

No i w końcu brak refleksji co do wniosków, które powinny zostać wyciągnięte przez Ministerstwo Infrastruktury. Pytałem, jakie działania ministerstwo podjęło w ramach nadzoru. Też nie uzyskaliście żadnej odpowiedzi na to pytanie.

No i pytania bez odpowiedzi potwierdzają tezę, którą usłyszeliśmy w raporcie ekspertów zespołu Urzędu Transportu Kolejowego – że poziom zagrożenia na kolei wzrósł. Nie chcieliśmy nikogo straszyć.

I odniosę się do pewnej sugestii. Trzeba być głupcem – nie znajduję innego słowa, już nie mogę bardziej miękko – trzeba być głupcem, żeby twierdzić, że parlamentarzyści, posłowie opozycji, cieszą się, że coś jest źle na kolei, dlatego denerwuje ich, jak ktoś mówi o tym, że coś się udaje robić. Trzeba być naprawdę głupcem, żeby imputować nam, inkryminować to, że jak na kolei jest źle, to my się cieszymy. No nie każdy ma takie podejście do życia, jakimi to kryteriami ocenia innych... Mamy świadomość tego, że nie wszystko się udaje. Mamy świadomość tego, że są problemy, które trzeba pokonywać. Od tego jesteśmy. Ale nie można zakłamywać i rozcieńczać obrazu rzeczywistości.

Jeszcze jedno. Przestańcie się państwo odwoływać do zimy. Ja jestem człowiekiem, który już długo żyje na tym świecie. Ale jeszcze przed dwudziestu, może trzydziestu laty nikomu do głowy by nie przyszło – bo naraziłby się na śmieszność – żeby zimą, gdy było 10, maksymalnie 15 stopni mrozu, nazwać bez mała zimą stulecia, zimą, której nie było od wielu, wielu lat. Albo mówimy o bezpieczeństwie i właściwym zarządzaniu koleją, albo odwołujemy się do tego, że była zima. No to trzeba przyjąć, drodzy państwo, uchwałę sejmową, zgodnie z którą będzie tylko wiosna, lato i jesień i nie będzie zimy – i może nie będzie kłopotu.

Panie ministrze, dlaczego nie było tego zdarzenia, tego wypadku kolejowego? Smętowo. Nie było. Bo nie przypominam sobie faktycznie, aby był przedmiotem posiedzenia sejmowej

Komisji Infrastruktury. Byli w tej Komisji jej członkowie, którzy dbali o to, żeby w trybie art.152 odbywało się bardzo dużo posiedzeń. Dlatego, że oni też wiedzieli, że to, co stało się w Smętowie, to był błąd ludzki, to było przejechanie sygnału stop przez maszynistę pociągu towarowego. Wjechał na tor, którym jechał pociąg osobowy i tam doszło do wykolejenia. Wiem o tym, bo ja tam byłem. Ja nie czekałem trzech, czterech dni, ani nie zakładałem, że nigdzie nie pojedę. Tylko ja tam pojechałem następnego dnia rano, wcześniej rano, jak dowiedziałem się o tym wypadku. Byłem tam. Byliśmy tam z panem ministrem Andrzejem Bittellem i wcale nie mówiliśmy, że to nie jest nasza wina, ani nie szukaliśmy winnych. Tylko zastanawialiśmy się, co się wydarzyło i co trzeba zrobić, żeby broń Boże do takiego dramatu kolejny raz nie doszło.

Jeżeli ktoś wówczas by mi powiedział – mnie, ministrowi konstytucyjnemu, czy jednemu z moich współpracowników, zastępców, któremuś z sekretarzy, podsekretarzy stanu – „Nie dołożyliście należytej staranności”, byłoby ostatnią rzeczą, jaką mówili: „Nie, nie, nie, to ktoś uprawia politykę, bo przecież my jesteśmy jak najbardziej OK”. I my tutaj dzisiaj nie przyszliśmy po to, żeby atakować rząd. Przyszliśmy tutaj po to, żeby rozmawiać o bezpieczeństwie polskiej kolei. A jeżeli uważacie inaczej, to mamy naprawdę wiele sposobów i możliwości, ażeby to uczynić. Mamy wiele sposobów i możliwości, żeby politycznie zachowywać się tak, jak powinna się zachowywać opozycja. A dzisiaj robimy to, co przez całe lata w trakcie posiedzeń tej sejmowej Komisji, jak ja pamiętam, do 2015 roku realizowano. I nikt nie cieszył się na posiedzeniu Komisji, kiedy rozmawialiśmy o tym, jak zapobiec kolejnym samobójstwom, bankructwom polskich podwykonawców, którzy zostali pozostawieni sami sobie w realizacji inwestycji z zamówień publicznych, z portfela rządowego, administracji rządowej w roku 2010, 2011 i 2012. I nikt się z tego nie cieszył. I nie szukał powodu do radości, bo się coś rządzącym nie udało. A ludzie odbierali sobie życie. Szukaliśmy sposobu, jak zrobić i co zrobić wspólnie, żeby już do tego nie doszło.

I, żeby to wszyscy zrozumieli, to już dzisiaj zapewniam państwa, że w trybie art. 152 będziemy prowadzić dalej debatę i dyskusję na temat bezpieczeństwa w transporcie, między innymi w transporcie kolejowym w Polsce – bo tego wymaga polska racja stanu i tak to po prostu musi być.

Bardzo proszę, pan minister Rafał Weber.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, ja dokonując konkluzji, posłużę się wykresem, który widzimy na tej prezentacji. Pan minister Malepszak mówi, że ta sytuacja związana z bezpieczeństwem poprawia się, że współczynnik poważnych wypadków i wypadków w stosunku do wykonanej pracy eksploatacyjnej z roku na rok maleje. Natomiast ten wykres pokazuje, że niestety jest inaczej – że mamy skok w porównaniu 2025 do 2024 roku. Oczywiście można za chwileczkę popatrzeć na szary wykres, czyli na wykres związany z pracą eksploatacyjną. No to jeszcze raz zwrócę uwagę na rok 2024. Praca eksploatacyjna rosła, a spadał współczynnik poważnych wypadków. Rok 2024 to oczywiście rok, w którym dochodziło do zmian zarządczych w spółkach kolejowych – w PKP PLK, w PKP Intercity – ale one działały jeszcze na zasadach, które zostały wykreowane przez poprzednie zarządy. Trzeba powiedzieć wprost, że rok 2025 to zarówno autorski rozkład jazdy PKP Intercity, obecnego zarządu, jak i działania wprowadzone przez PKP PLK związane z bezpieczeństwem infrastruktury kolejowej. No i tutaj mamy niestety, niewielki, bo niewielki, ale wzrost współczynnika, który mówi o poważnych wypadkach w stosunku do wykonanej pracy eksploatacyjnej. Na tym wykresie, panie ministrze, to po prostu widać.

I to, co jest najbardziej szokujące w tej całej dyskusji, którą prowadzimy od miesiąca – nie ma refleksji z państwa strony. Mówicie, że trzeba wyciągnąć wnioski. W deklaracjach takie słowa słyszymy. Ale tak na poważnie, kiedy wsłuchamy się w to, co mówicie, to nie ma tej refleksji. Cały czas ten okres stycznia i lutego bieżącego roku zasłaniany jest zimą. Cały czas powołujemy się na warunki pogodowe, tak jakby takowe nigdy wcześniej nie wystąpiły. Gdyby nie nasze posiedzenia Komisji, gdyby nie nasze pytania, gdyby nie dociekliwość, no to nie uzyskalibyśmy informacji miesiąc temu – tej związanej z punktualnością pociągów PKP Intercity. Dopiero na samym końcu przyznaliście, że to ledwie 53% – kiedy rzecznik tej spółki kolejowej w mediach społecznościowych pisał wprost, że jest to więcej za styczeń 2026 roku. Pytanie, jak ta punktualność PKP Intercity wyglądała w lutym bieżącego roku, o ile była lepsza, czy w ogóle była lepsza? Na to pytanie też do tej pory nie uzyskaliście odpowiedzi. Gdyby nie nasze posiedzenia

Komisji, nie padłaby liczba prawie 500 pociągów PKP Intercity odwołanych w styczniu bieżącego roku. To jest, szanowni państwo, bez mała tak, jakby jednego dnia nie wyjechał na polskie tory żaden pociąg tego przewoźnika. No bo skoro dziennie jest ponad 500, a w ciągu miesiąca nie pojechało prawie 500, no to tak to można w tym ujęciu statystycznym zawrzeć.

I tutaj dalej nie ma refleksji. Dalej jest napinanie, dalej jest satysfakcja, że więcej pasażerów. Ale już nie ma jakiegoś rozmysłu, że jednak warto, żeby ci pasażerowie dojechali punktualnie w docelowe miejsce. Warto, żeby w ogóle wyjechali, żeby tych pociągów nie odwoływać. Tak że my tę dyskusję będziemy ponawiać. Będziemy oczekiwali zarówno od strony rządowej, jak i od osób prowadzących tę Komisję szacunku do kolejarzy. Szacunku do tych, którzy wskazują na te niedociągnięcia. Bo państwa sposobem jest wyłączanie mikrofonów i zakrzyczenie tych osób, które zwracają uwagę na to, co jest złe, na to, co wymaga naprawy, na to, co trzeba wdrożyć, aby faktycznie mówić o wyższym bezpieczeństwie na polskiej kolei. My mamy to prawo i będziemy z tego prawa korzystać – właśnie po to, żeby państwo wyciągnęli wnioski, żeby te dyskusje były w przyszłości kontynuowane.

I jeszcze jeden wątek. Odniosę się do wypowiedzi pana prezesa PKP PLK, który zarzucał to, że linia kolejowa nr 8 w tym miejscu nie była modernizowana. Panie prezesie, zgodnie z tym raportem, który dzisiaj został zaprezentowany, od kwietnia 2025 roku mieliście wiedzę o stanie tego toru. Mieliście tę wiedzę przez kilka miesięcy i nic nie zrobiliście. To jest wasza odpowiedzialność, nikogo innego. Wasza odpowiedzialność. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Szanowni państwo, po pierwsze umiejętność czytania wykresów. No to są podstawy. Trudno dyskutować poważnie, jeśli ktoś nie umie odczytać wykresu. Podkreśliłem to wielokrotnie. Praca eksploatacyjna, wskaźnik bezpieczeństwa, praca przewozowa, praca eksploatacyjna – chociaż nie jest tak nazywana w ruchu drogowym. Możemy to rozkminiać na szczegóły.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ale proszę bardzo – róbmy to. Będziemy to robić.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Będziemy to robić. Problem państwa polega na tym, że liczby nie są państwa mocną stroną. Możemy wchodzić w zarządy poprzednie. Ja nie miałem tam nikogo za partnera, z którym mógłbym porozmawiać o infrastrukturze. Nikogo. Bardzo wybiórcza wiedza o infrastrukturze. Nikogo, kto by znał infrastrukturę w skali sieci. To problem. Jak można dyskutować z kimś o infrastrukturze, jak ktoś nie zna infrastruktury? Jak można dyskutować o infrastrukturze z dyrektorem technicznym, jak nie zna infrastruktury w swoim zakładzie?

Zmiany, o których mówimy w kontekście bezpieczeństwa, to są zmiany bardzo głębokie, bardzo szerokie, które są wielowymiarowe. Kadry, infrastruktura, tabor – to wszystko wymaga zmian. Ale jeśli nie potrafimy odczytać takiego wykresu, no to będziemy próbowali go rozkminiać szczegółowo, rozbijając na poszczególne lata, patrząc, z czego wynika dołek...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jeszcze w radach nadzorczych też możemy rozmawiać.

Poseł Rafał Weber (PiS):

2024 – mówiłem o tym roku.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Wiele wątków...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jest spadek na tym wykresie niebieskim, przy jednoczesnym wzroście pracy eksploatacyjnej. W roku 2025 już tak nie jest.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, ja jestem odporny, ja mogę dyskutować o bardzo wielu liczbach, ale proponuję jedno. Mam wrażenie, że jesteśmy na dwóch różnych posiedzeniach Komisji. Chyba trzeba nagrywać i odtwarzać w trakcie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie ministrze, przyjmuję z pełnym zrozumieniem pańskie słowa. Myślę, że to nie jest możliwe. Ale oczywiście tryb, w ramach którego składany jest ten wniosek, ma swoje prawa. I oczywiście to jest prawo, z reguły opozycji, że może złożyć taki wniosek i mówić rzeczy, które uważa za stosowne, kiedy ten wniosek składa. To jest uprawnienie wynikające z regulaminu Sejmu. Tak jest po prostu, więc musimy to przyjąć z dobrodziejstwem inwentarza.

Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.