

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI CYFRYZACJI, INNOWACYJNOŚCI
I NOWOCZESNYCH TECHNOLOGII
(NR 44)**
- **KOMISJI INFRASTRUKTURY
(NR 101)**

z dnia 19 marca 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii (nr 44) Komisji Infrastruktury (nr 101)

19 marca 2025 r.

Komisje: Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii oraz Infrastruktury, obradujące pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, rozpatrzyły:

- **informację prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych – stan obecny i propozycje zmian.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Tomasz Rurka** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Adam Polej** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marcin Trela** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Włodzimierz Kielczyński** dyrektor Biura Bezpieczeństwa PKP Polskie Linie Kolejowe, **Marek Konkolewski** p.o. zastępca głównego inspektora transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych wraz ze współpracownikami, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji Pro Kolej, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Michał Litwin** ekspert Pracodawców RP, **Piotr Borowski** prezes zarządu Lindy Capital, **Iwona Kalita** oraz **Monika Ślusarczyk** asystentki przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Konecki**, **Magdalena Krzymowska**, **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** oraz **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dzień dobry. Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości. W szczególności witam bardzo serdecznie przedstawicieli resortu. Witam przedstawicieli Urzędu Transportu Kolejowego na czele z panem Marcinem Trelą, wiceprezesem, z którym ostatnio mamy okazję często spotykać się w tematach kolejowych. Witam przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli, w szczególności pana Adama Poleja, specjalistę do spraw kontroli państwowej. Witam przedstawicieli Ministerstwa Cyfryzacji, w szczególności pana Krystiana Olchowika, dyrektora Departamentu GovTech Polska. Witam pana Tomasza Rurka, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury oraz pana Macieja Sofińskiego, naczelnika wydziału w Departamencie Kolejnictwa. Witam pana Marka Konkolewskiego, p.o. zastępcę głównego inspektora transportu drogowego i też bardzo się cieszę, że zapadły decyzje w tej sprawie. Witam pana Andrzeja Kolasę, dyrektora Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w Inspekcji Transportu Drogowego. Witam przedstawicieli samorządu, w szczególności Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej w osobie pana Krzysztofa Osińskiego i pana Łukasza Cymińskiego. Witam przedstawicieli naszych partnerów społecznych, pana Leszka Miętka, prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych, pana Jakuba Majewskiego, prezesa zarządu Fundacji Pro Kolej, pana Michała Litwina, eksperta Pracodawców RP, pana Włodzimierza Kielczyńskiego, dyrektora Biura Bezpieczeństwa PKP PLK, pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia zgodnie z przedstawionym porządkiem będzie informacja prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych – stan obecny i propozycje zmian.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, stwierdzam, że Komisje przyjęły proponowany porządek dzienny.

Szanowni państwo, zanim przystąpimy do realizacji, dwie informacje.

Pierwsza informacja, głównie do państwa posłów z Komisji Infrastruktury. Marszałek zobowiązał nas do przygotowania propozycji do planu kontroli Najwyższej Izby Kontroli. W związku z tym skierujemy do państwa prośbę o zgłaszanie tematów. Prawdopodobnie komisja cyfryzacji będzie miała, czy już ma, ten sam obowiązek.

Druga informacja, jestem zaszczycony, że mogę poinformować państwa członków Komisji Infrastruktury, że poprzednie, zakończone przed chwilą posiedzenie było setnym posiedzeniem. Jest to też o tyle znaczące, że podczas tego posiedzenia procedowaliśmy nad ustawą, która kieruje dodatkowy miliard złotych na budownictwo społeczne. Myślę, że jest się czym pochwalić w tej materii, w związku z tym informuję państwa o tym. Być może nieczęsto się zdarza, że taka koincydencja ma miejsce, ale myślę, że możemy o tym mówić. Setne posiedzenie, dodatkowy miliard na budownictwo społeczne – ważny element funkcjonowania naszego państwa – i postanowiłem państwa o tym poinformować.

Tak że gratuluję nam wszystkim, a teraz przystępujemy już do realizacji porządku dziennego.

Bardzo proszę pana prezesa o zabranie głosu i przedstawienie informacji.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Marcin Trela:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, panowie posłowie, szanowni goście, w imieniu prezesa Urzędu Transportu Kolejowego bardzo dziękujemy za zaproszenie i możliwość przedstawienia informacji na temat poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, jako krajowa władza bezpieczeństwa w transporcie kolejowym wskazuje, że jednym z największych wyzwań w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego w Polsce jest ograniczenie wypadków właśnie na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach przez tory. Za chwilę w prezentacji powiemy, dlaczego tak się dzieje.

Przejazdy kolejowo-drogowe są w naszej ocenie najbardziej newralgicznym miejscem, czyli punktem, gdzie infrastruktura kolejowa styka się z infrastrukturą drogową. Przygotowaliśmy takie pomysły i chcemy państwu przedstawić, co zrobić, żeby doprowadzić do poprawy sytuacji na przejściach i przejazdach kolejowo-drogowych, ponieważ niestety od kilku lat utrzymuje się stały negatywny trend, że 1/3 wypadków, jakie mają miejsce w systemie kolejowym, stanowią te zdarzenia na przejazdach. Niestety często kończą się one tragicznie. Istotne dla podniesienia poziomu bezpieczeństwa polskiej kolei jest zatem wprowadzenie rozwiązań systemowych, które doprowadzą do zmniejszenia tego negatywnego trendu.

Wprowadzając, żebyśmy mieli świadomość, o czym mówimy, o jakiej skali, ile jest takich przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce, to na czynnej sieci kolejowej w Polsce mówimy o ok. 12 tys. przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce wszystkich kategorii – tu pan dyrektor za chwilę państwu opowie o tym w szczegółach. Od lat największą liczbą takich przejazdów są przejazdy kategorii D. Zaraz wytłumaczymy, czym są te przejazdy.

I o czym tu mówimy? Wśród 13 zarządów infrastruktury kolejowej jest ok. 5 tys. takich przejazdów kategorii D. Nimi chcielibyśmy się zająć i powiedzieć państwu, dlaczego.

Przejazdy kategorii D to są takie przejazdy, które posiadają jedynie bierne systemy zabezpieczeń, a więc takie, które są wyposażone jedynie w krzyż św. Andrzeja, ewentualnie znak STOP B-20. Na tych przejazdach niestety brak jest urządzeń ostrzegawczych, takich jak sygnalizacja świetlna czy urządzenia zabezpieczające rogatki czy półrogatki.

Proszę państwa, kiedy dochodzi do takich wypadków? Żebyśmy też mieli świadomość. Ta relatywnie gęsta sieć przejazdów kolejowo-drogowych sprzyja niestety ilości tych zdarzeń. Pan dyrektor zaraz poda szczegóły, natomiast z naszych badań wynika, że najczęściej dochodzi do tych zdarzeń w godzinach 8.00–10.00 oraz 15.00–17.00, a także w takich miesiącach jak styczeń, luty i okres wakacyjny.

Kto powoduje takie wypadki? Niestety większość takich zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych powodują kierowcy, najczęściej wskutek niezachowania ostrożności przy zbliżaniu się do przejazdu, zbyt szybkiej jazdy, braku zatrzymania przed znakiem STOP.

Aby przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kategorii D, prezes Urzędu Transportu Kolejowego krajowa władza bezpieczeństwa w transporcie kolejowym chciał państwu zaprezentować inicjatywę dotyczącą uruchomienia na przejazdach kolejowo-drogowych

innowacyjnego systemu zabezpieczeń przejazdów kolejowo-drogowych. Za chwilę w tej prezentacji powiemy, na czym miałyby polegać ta innowacyjność i jak miałyby działać takie urządzenia.

Proszę państwa, jakie zmiany są potrzebne? Poza tym, że chcemy państwu przedstawić innowacyjne systemy, to nasza analiza wskazuje też, że żeby to się udało, konieczne są zmiany w przepisach prawa, które podniosą poziom bezpieczeństwa zarówno uczestników ruchu drogowego, jak i systemu kolejowego. I zmiana przepisów prawa, którą postulujemy, ma umożliwić właśnie wdrożenie tych innowacyjnych rozwiązań na przejazdach kolejowo-drogowych w Polsce w celu poprawy bezpieczeństwa. Chcemy też zwrócić uwagę, że my promujemy... Kolega za chwilę powie, dlaczego uważamy, że należy zacząć od przejazdów kolejowych kategorii D, natomiast te systemy, według naszych analiz, będą możliwe do zastosowania również na innych przejazdach kolejowo-drogowych. Mamy taki szczegółowy harmonogram, dlaczego tak uważamy, dlaczego nie możemy od razu się tym zająć, dlaczego chcemy podejść. I uważamy, że w tym celu konieczne będą zmiany do ustawy Prawo o ruchu drogowym i ustawy o drogach publicznych.

Czego oczekujemy? Co chcemy osiągnąć dzięki naszemu wspólnemu pomysłowi? Bo to jest tak naprawdę wspólny pomysł prezesa Urzędu Transportu Krajowego, ale też przedstawicieli rynku i innych podmiotów i organów, które dbają o bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, ale też drogowym. Wdrożenie takich zmian ograniczy koszty społeczne i ekonomiczne wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych – tu kolega też powie, mamy konkretne wyliczenia, o ile będziemy w stanie ograniczyć te koszty – poprawi to bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w tym bezpieczeństwo pasażerów, ale też, proszę państwa, pracowników kolei, ponieważ niestety wskutek zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych cierpią, są ranni, a nawet giną przedstawiciele systemu kolejowego. Dlatego musimy podjąć pilne działania, żeby ten współczynnik zminimalizować. Zdecydowanie zwiększymy też bezpieczeństwo użytkowników przejazdu kolejowo-drogowego, czyli kierowców, pasażerów, innych osób, które podróżują pojazdami. W naszej ocenie wdrożenie m.in. takich rozwiązań poprawi też coś, co jest bolączką nas jako pasażerów, czyli punktualność i płynność ruchu kolejowego, ponieważ zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych – na to też mamy realne dane – wpływają na opóźnienia pociągów w skali kraju i to są opóźnienia liczone w dziesiątkach tysięcy minut. Poprawi się też płynność ruchu kolejowego. Dzięki zmianom w przepisach będzie możliwość wprowadzenia nowych technologii, tak oczekiwanych w transporcie kolejowym. Doprowadzi to też do rozwoju innowacji transportu kolejowego.

Szanowni państwo, wszyscy powinniśmy pamiętać, że to, o czym mówimy, to jest przyszłość. Zastanówmy się, co jeszcze możemy zrobić teraz. Pamiętajmy, że tak naprawdę bezpieczeństwo zależy od nas samych, od uczestników ruchu drogowego, czyli od nas kierowców. Pamiętajmy i przypominajmy, że przejeżdżając przez każdy przejazd kolejowo-drogowy, bez względu na jego kategorię i sposób zabezpieczenia, zachowajmy szczególną ostrożność, bo to jest nasze zdrowie, życie naszej rodziny, naszych dzieci, naszych kolegów, ale też innych uczestników ruchu kolejowego i ruchu drogowego. Przestrzeganie tej prostej zasady z pewnością może uczynić transport kolejowy i drogowy znacznie bezpieczniejszym. To możemy zrobić tu i teraz.

Natomiast teraz o tym, co możemy zrobić w przyszłości, dlaczego przyszliśmy tutaj do państwa. Chciałem prosić pana przewodniczącego o możliwość udzielenia głosu panu dyrektorowi Rafałowi Jeleniowi. To jest pan dyrektor Departamentu Monitorowania i Bezpieczeństwa, który ma państwu do przedstawienia bardzo ciekawą prezentację na temat tego naszego pomysłu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie, bardzo dziękuję za ten bardzo merytoryczny i konkretny wstęp.

Szanowni państwo, zanim udzielę głosu panu dyrektorowi, informuję państwa, że prezentacja została państwu dostarczona w systemie SDI. Można ją pobrać na swoje tablety, do czego zachęcam. Jest ona dostępna dla członków obu naszych Komisji.

Teraz już oddaję głos panu dyrektorowi z prośbą o przedstawienie prezentacji. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Monitorowania i Bezpieczeństwa Urzędu Transportu Kolejowego Rafał Jeleń:

Dziękuję uprzejmie. Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo posłowie, w imieniu prezesa UTK mam przyjemność przedstawić państwu krótką informację dotyczącą stanu bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, na przejazdach kolejowo-drogowych

w porównaniu z pewnym okresem przyszłości, jak to dzisiaj wygląda i jakie są tendencje, jakie są dzisiaj nasze spostrzeżenia i jakie plany na przyszłość.

Szanowni państwo, może na początku przedstawię, z jakimi potencjalnymi skutkami borykamy się tak naprawdę na co dzień w systemie kolejowym, z jakimi niewytłumaczalnymi zachowaniami użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych, z jakimi skutkami potencjalnie możemy się tutaj spotykać i jakie elementy systemu tak naprawdę są zagrożone. To zdarzenie pokazuje kilka aspektów.

Po pierwsze, kierowca z niewiadomych przyczyn, tak naprawdę nie wiadomo dlaczego zachował się w taki, a nie inny sposób, dojeżdżając do przejazdu kolejowo-drogowego, na którym sygnalizacja już wskazywała fakt zbliżania się do niego pociągu. Na szczęście skończyło się tylko na stosunkowo niewielkich stratach, to znaczy jedna osoba poszkodowana, natomiast bardzo duże były reperkusje w ruchu kolejowym. Łączne opóźnienia pociągów sięgnęły ponad 2 tys. minut. Jednocześnie 100 pociągów zostało opóźnionych na całej sieci kolejowej wskutek takiego jednego zdarzenia.

Proszę państwa, tak jak pan prezes Marcin Trela wspominał, mamy dosyć specyficzną sytuację w Polsce, jeśli chodzi o liczbę przejazdów kolejowo-drogowych z podziałem na poszczególne kategorie. Dzisiaj mówimy o pewnej relatywnie dużej gęstości przejazdów kolejowo-drogowych. Łącznie mamy ich dzisiaj ponad 12 tys., przy czym ponad 5 tys. przejazdów są to przejazdy kategorii D, czyli bez technicznych zabezpieczeń przejazdowych. Na szczęście ta tendencja jest korzystna, to znaczy rokrocznie liczba przejazdów tych najmniej strzeżonych, tych strzeżonych tak naprawdę tylko znakami pionowymi, poziomymi, regularnie nam spada. Rośnie za to liczba przejazdów kolejowych chronionych w sposób techniczny czy sygnalizacją świetlną, czy rogatkami i półrogatkami.

Natomiast poziom dzisiaj zaangażowanych środków jest na tyle niesatysfakcjonujący, że niestety mówimy o pewnej negatywnej tendencji, jeśli chodzi o przyczyny tych zdarzeń. Dzisiaj 40% przejazdów kolejowo-drogowych, czyli kategorii D, generuje 60% wypadków w systemie kolejowym. Dzisiaj na sieci kolejowej średnio co ok. 1,5 km znajduje się przejazd kolejowo-drogowy różnej kategorii. Oczywiście są obszary zurbanizowane, gdzie ta gęstość jest jeszcze większa i niekiedy na 1 km mamy do czynienia z kilkoma takimi kolizyjnymi miejscami.

Proszę państwa, tak jak powiedziałem wcześniej, skala na dzisiaj zaangażowanych środków, poziom inwestycji jest tak ogromny, że bardzo ciężko, że tak powiem, wyciągnąć wniosek, dlaczego liczba przejazdów i liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych spada w tak niewielkim zakresie. Ta tendencja jest niestety dosyć niekorzystna, to znaczy rokrocznie oscylujemy wokół 200 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Tak jak mówię, przeważają wypadki na przejazdach kategorii D. Łącznie na takich rodzajach kategorii przejazdów dochodzi do ponad 100 zdarzeń. Łącznie na sieci kolejowej notujemy rokrocznie ok. 600 wypadków, przy czym są to zdarzenia zarówno na liniach kolejowych, jak i na bocznicach, natomiast aż 35% tych zdarzeń to są tylko i wyłącznie wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych. Jeśli dodamy do tego kolejne 40% wypadków polegających na najechaniu pociągów na osoby przebywające na torze, mamy skalę 75% zdarzeń, których źródło leży poza systemem kolejowym. Zaledwie 25% wypadków w systemie kolejowym ma swoje źródła w systemie. Wszystkie pozostałe tak naprawdę mają inne źródła i na nie musimy działać.

Natomiast, co jest dla nas takim wskaźnikiem, można powiedzieć miernikiem? Najbardziej obiektywnym w naszej ocenie punktem odniesienia jest tzw. miernik wypadkowości. Dzisiaj on kształtuje się na poziomie 1,82, czyli 1,82 wypadków na milion pociągo-kilometrów zdarza się w systemie kolejowym. Gdybyśmy ograniczyli liczbę wypadków o 20% na przejazdach kolejowo-drogowych, ten wskaźnik odniesie wartość najniższą w historii, najbardziej korzystną, poniżej 1,7. To jest dzisiaj mniej więcej skala wpływu, w jaki wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych oddziałują na system kolejowy.

Niestety pomimo utrzymującej się tendencji co do liczby tych zdarzeń i mimo minimalnemu spadkowi w stosunku do roku 2023, skutki tych wypadków są dużo gorsze, niż miało to miejsce w latach ubiegłych. W zeszłym roku odnotowaliśmy blisko 50 ofiar śmiertelnych oraz blisko 20 osób ciężko rannych, co niestety od 2 lat jest tendencją wzrostową.

Natomiast musimy też powiedzieć o pewnym negatywnym zjawisku, mianowicie tak jak już pan prezes wspominał, niestety w zeszłym roku zginęło aż 4 pracowników kolei. Coś, co dotychczas było w zasadzie incydentalne i przez kilka lat nie mieliśmy tego typu przypadków. Niestety w zeszłym roku w dwóch wypadkach kolejowych zginęło łącznie 4 pracowników kolejowych.

W wypadku w Wielkopolsce 3 osoby i w wypadku niedaleko pod Warszawą, pod Błoniami, maszynista Kolei Mazowieckich.

Prowadzimy także analizę, jeśli chodzi o rodzaje pojazdów, które powodują wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych. Niestety rocznie średnio ok. 10 zdarzeń powodują kierowcy samochodów o dużych gabarytach. Są to samochody ciężarowe, kierowcy zawodowi, autobusy, ciągniki rolnicze. Około 120 przypadków to samochody osobowe. Dalej, ok. 20 zdarzeń to samochody dostawcze. 20 zdarzeń to wypadki z udziałem pieszych.

Koszty społeczne tego typu wypadków są dla nas nieakceptowalne. Rocznie mówimy o stratach dla społeczeństwa rzędu 200 mln zł, na które składają się zarówno koszty wynikające z ofiar śmiertelnych, jak i z osób ciężko rannych. Są to dane za 2022 r. Natomiast można się raczej spodziewać, że ta tendencja niestety będzie wzrostowa, tak jak pokazują nam dane, jeśli chodzi o liczbę poszkodowanych i liczbę ofiar śmiertelnych.

Jakie mamy propozycje, jakie prowadzimy działania jako Urząd Transportu Kolejowego? Proszę państwa, oczywiście dotyczą one dwóch aspektów i są to dwa kierunki działań.

Przede wszystkim są to działania nadzorcze prowadzone w systemie kolejowym. I tu prezes UTK bardzo szeroko podchodzi do tych zadań, są to działania ustawowe. Natomiast głównym źródłem wypadków i przyczyną wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych są źródła poza systemem kolejowym – jak wcześniej powiedziałem – i głównie na to powinniśmy kłaść nacisk i tam kierować nasze działania.

Dlatego też prezes UTK podjął szereg inicjatyw, skupiając się m.in. na kwestiach edukacji, kierując się pewnym przesłaniem, że czym skorupka za młodu nasiąknie, tym na starość trąci. I biorąc to pod uwagę, bardzo duży nacisk kładziemy na edukację dzieci. Obecnie trwa trzecia kampania edukacyjna – akademia „Kolejowe ABC”, która jest skierowana głównie do dzieci w wieku szkolnym. Staramy się, że tak powiem, dać te dobre praktyki, dobre zachowania, te bezpieczne zachowania, i promować je na styku z systemem kolejowym po to, aby w przyszłości wykształcić odpowiedzialnych, świadomych kierowców, którzy nie będą lekceważyć przepisów ruchu drogowego, a będą stosować się do tych praktycznych zasad bezpieczeństwa.

Oprócz działań edukacyjnych mamy także propozycję dotyczącą zmiany samego podejścia do bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Dziś koszty przebudowy przejazdów z kategorii najniższej, tych o najniższym stopniu zabezpieczeń technicznych, do przejazdów kategorii wyższych, czyli kategorii B, kategorii C, które posiadają sygnalizację świetlną oraz rogatki bądź półrogatki, to są wydatki rzędu milionów na jedną lokalizację, ok. 1 mln zł to przebudowa do kategorii C z sygnalizacją świetlną, ok. 1,5 mln zł to przebudowa do kategorii B z systemem rogatkowym. Jeśli mówimy o ponad 5 tys. przejazdów kolejowo-drogowych, to można sobie wyobrazić, jakie są potencjalne koszty zastosowania takich inwestycji.

Dlatego prezes Urzędu Transportu Kolejowego proponuje troszeczkę inne podejście. To znaczy tam, gdzie jest to możliwe i tam, gdzie widzimy, że jest duży poziom zagrożenia wynikający z warunków miejscowych, z natężenia ruchu drogowego, z natężenia ruchu kolejowego, gdzie w przeszłości dochodziło do zdarzeń niebezpiecznych bądź wprost do wypadków kolejowo-drogowych, prezes UTK proponuje wprowadzenie systemów rejestracji wykroczeń na przejazdach kolejowo-drogowych po to, aby troszeczkę zdyscyplinować tych naszych kierowców, a tych niepokornych uczcić odpowiednią nagrodą w postaci mandatu karnego. Dzisiaj, po rozpoznaniu rynku, koszt takiej instalacji szacujemy od ok. 150 tys. do ok. 300 tys. zł. Oczywiście wszystko to zależy od konfiguracji, od zaawansowania technicznego, od funkcjonalności tychże urządzeń, natomiast są dzisiaj firmy w Polsce, które są w stanie wprowadzać i eksploatować takie systemy. Mamy już pilotaże na sieci kolejowej w Polsce, widzimy jakie to są efekty, jaka jest w ogóle skala wykroczeń na tych przejazdach – za chwilę to państwu zaprezentuję – i jako prezes Urzędu Transportu Kolejowego uważam, że takim działaniem możemy osiągnąć bardzo duży efekt przy zastosowaniu jednocześnie mniejszych środków finansowych.

Proszę państwa, jak działają te systemy? Począwszy od znaków zmiennej treści, po tak naprawdę nawet elementy pomiaru prędkości. Generalnie chodzi o to, aby monitorować strefę niebezpieczną przejazdu i rejestrować w sposób automatyczny przypadki wykroczeń na tej strefie i w sposób automatyczny, analogicznie do systemu CANARD odpowiednio dyscyplinować takich kierowców. Jaka to jest dzisiaj skala? Pilotaż, który był zastosowany na liniach kolejowych wskazuje, że blisko 70% kierowców niestety nie stosuje się do przepisów ruchu drogowego. Tak jak przedstawiono na tym wykresie, 57% kierowców i kolejne 11% kierowców albo nie

zatrzymało się na znaku STOP B-20, albo zatrzymało się za nim, w strefie niebezpiecznej przejazdu. Zaledwie 30% kierowców faktycznie stosuje się do przepisów ruchu drogowego.

Tak jak powiedziałem, te systemy innowacyjne są dzisiaj w stanie zarówno zarejestrować sam przebieg zdarzenia, wizerunek kierowców, jak i tablice rejestracyjne po to, aby można było w sposób jednoznaczny zidentyfikować kierującego oraz pojazd.

Jak to dzisiaj może wyglądać? Jest to filmik poglądowy, który przedstawia możliwości techniczne jednego z takich systemów, który pokazuje, w jaki sposób system identyfikuje pojazd, identyfikuje kierowcę, identyfikuje zdarzenie, identyfikuje samo wykroczenie w ruchu drogowym.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

I nie zatrzymał się.

Dyrektor Departamentu Monitorowania i Bezpieczeństwa Urzędu Transportu Kolejowego Rafał Jeleń:

Jak pokazano na tym nagraniu, zachowania kierujących są niekiedy bardzo zaskakujące i to dotyczy tak naprawdę wszystkich, nawet służb. Tak to niestety wygląda.

Natomiast tutaj jest od razu fragment tego, w jaki sposób system potrafi nam to zarejestrować, zautomatyzować i przedstawić w sposób minimalnie angażujący operatora systemu rejestracji.

Dochodziło też do zdarzeń, które kończyły się już nie tylko na strachu, ale też niestety na konkretnych stratach, konkretnych wydarzeniach. I również przypadki wjeżdżania na przejazd pomimo jeszcze nie do końca otwartych rogatek bądź pomimo funkcjonowania sygnalizacji świetlnej, także sposób rejestracji, także sposób identyfikacji pojazdu oraz samego zdarzenia.

Znaki zmiennej treści naprzemiennie też mają zwrócić uwagę kierowców, mają ich ostrzec, przestrzec, że zbliżają się do miejsca niebezpiecznego, żeby zachować szczególną uwagę podczas zbliżania się i podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych.

Doświadczenia pokazują, że tak naprawdę dzisiaj nie ma żadnych reguł, jeśli chodzi o rodzaj kierowców czy grupy kierowców, którzy stosują się bądź nie stosują się do tych zasad. W związku z tym taka propozycja ma swoje uzasadnienie, ma swoje argumenty.

Droży państwo, dlatego też prezes Urzędu Transportu Kolejowego podjął inicjatywę mającą na celu skoordynowanie tego procesu. Poprzez analizę tej sytuacji, poprzez poznanie jej źródeł, poprzez rozpoznanie jej skali oraz możliwych kierunków działania, prezes przygotował strategię wdrażania systemów innowacyjnych na przejazdach kolejowo-drogowych po to, aby kierując się bezpieczeństwem ruchu drogowego i ruchu kolejowego, próbować zapobiec tej sytuacji.

System przejazdowy innowacyjny generalnie funkcjonuje w sposób bardzo analogiczny do systemu RedLight GITD i systemu CANARD tzn. rejestruje i identyfikuje samo wykroczenie, samego kierującego, sam pojazd drogowy i w sposób automatyczny przekierowuje to do systemu automatycznego nakładania kar. Dlaczego to wszystko? Wszystko to dlatego, że borykamy się dzisiaj z problemem braku nieuchronności kary i to w naszej ocenie determinuje czy wręcz zachęca kierowców do nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych.

Prezes UTK proponuje, aby dla uwidocznienia pewnych korzyści, pewnych efektów skali zbudować takie urządzenia na 500 przejazdach kolejowo-drogowych, początkowo kategorii D, oczywiście można to rozszerzać na inne grupy przejazdów kolejowo-drogowych, dzięki czemu będziemy w stanie zabezpieczyć w ten sposób około 10% przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D, tych najniższych. Pomysł jest taki, żeby instytucją, która będzie zbierała te dane z automatycznych urządzeń rejestrujących był Główny Inspektor Transportu Drogowego. Oczywiście prezes UTK wspólnie z podstawowym zarządcą infrastruktury zna lokalizacje, na których dochodzi do największej liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Te lokalizacje można by było objąć takim nadzorem w pierwszej kolejności.

Wspomniałem też króciutko o tym systemie RedLight, który już dzisiaj funkcjonuje w kilku lokalizacjach w Polsce. W krótkim czasie, około roku, na tych przejazdach tylko na 5 lokalizacjach zarejestrowano ponad 12 tys. wykroczeń w ruchu drogowym. To też pokazuje pewną skalę, że skoro 5 lokalizacji daje nam 12 tys. wykroczeń w ruchu drogowym w ciągu mniej więcej roku, nawet poniżej, to jaka to może być skala na 5 tys. przejazdów o najniższym poziomie zabezpieczeń.

W naszej ocenie te pomysły mają uzasadnienie. Na chwilę obecną prezes UTK przygotował pewną propozycję zmian legislacyjnych, które umożliwią wdrożenie tych systemów innowacyjnych. Dzisiaj największą trudnością jest to, że nie możemy rejestrować zdarzeń

czy sytuacji niebezpiecznych na przejazdach, które nie są wyposażone w sygnalizację świetlną. Ta zmiana legislacyjna jest przede wszystkim ukierunkowana na umożliwienie takich działań na przejazdach bez sygnalizacji świetlnej.

Dziękuję państwu serdecznie za uwagę. Jeśli pojawią się pytania, oczywiście jestem do państwa dyspozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze.

Panie prezesie, czy z pana strony... Już nie, czyli rozumiem, że otwieramy dyskusję.

Bardzo proszę państwa posłów o zgłoszenia w dyskusji. Kto z państwa chce zabrać głos?

Pani posłanka Matysiak, bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Bardzo dziękuję za przedstawioną prezentację. Faktycznie sprawa jest poważna. Ja mam kilka pytań.

Przede wszystkim czy my mamy do czynienia ze strategią, którą państwo chcielibyście wdrożyć, czy wiemy, że ona na pewno zostanie zrealizowana. To jest jedna rzecz.

Druga rzecz, kto będzie to finansował, bo myślę, że to jest podstawowa sprawa, kto sfinansuje koszty tych nowych zabezpieczeń. I pytanie, czy ten koszt ma ponosić zarządca infrastruktury kolejowej, bo chyba jednak nie. Czy jest pomysł na to, żeby tutaj partycypowali zarządcy infrastruktury drogowej, bo tak naprawdę w przypadku szybkich zdarzeń i wypadków największe koszty ponoszą przewoźnicy. To nie tylko kwestie związane ze wspominanymi już ofiarami rannymi, czy też ofiarami śmiertelnymi, to są oczywiście największe koszty, ale także koszty naprawy całego taboru kolejowego, wyłączenia tego taboru na długi czas. Zresztą o tych różnego rodzaju niedogodnościach, także opóźnieniach, które wynikają z tego rodzaju zdarzeń, mówił pan prezes.

Więc pytanie o to, w jaki sposób to będzie finansowane i kto będzie ponosił ten koszt, jakie będą kryteria, które mają być podstawą do wybrania tych przejazdów, tej strategii wdrożenia. Była mowa o tym, że mają to być najbardziej niebezpieczne przejazdy, ale może gdyby rozwinąć ten temat, to na pewno byłoby interesujące.

Do wiedzy państwa posłów, ostatni kongres bezpieczeństwa ruchu drogowego edycja tego roczna, który odbył się w Krakowie w poprzednim tygodniu, 12–14 marca, także poświęcił całą sekcję temu tematowi przejazdów kolejowo-drogowych, więc drogowcy też zauważają ten problem. A z kolei w ubiegłym roku, 10 września, na posiedzeniu Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dotyczącym możliwości zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach drogowo-kolejowych kategorii D były zaprezentowane rozwiązania dwóch firm: firmy Elmontaż i firmy Monat.

Chciałabym uzyskać odpowiedź na te trzy pytania. Czy wprowadzamy tę strategię, czy na razie ją planujemy i szukamy finansowania? Czy wiemy, że ona na pewno wyjdzie? Do kiedy mają być wybrane te przejazdy, na których chcemy zainstalować te systemy monitoringu? To ma być 500 przejazdów. Jak to mniej więcej jest podzielone? Województwami?

Będę wdzięczna za doprecyzowanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Kto z państwa? Pan poseł Habura, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, niewątpliwie najbardziej skuteczną metodą poprawienia skrzyżowania drogi z linią kolejową jest likwidacja tego przejazdu. Jedną z metod jest przebudowa tego skrzyżowania na dwupoziomowe, a drugą, w przypadku blisko położonych od siebie przejazdów kolejowych, po prostu połączenie ich drogą, która prowadziłaby na przykład wzdłuż linii kolejowych i łączyła te przejazdy. To też byłoby rozwiązanie.

Wiem, że PKP PLK zorganizowały pierwszą edycję takiego konkursu, a właściwie projektu, na poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach drogowo-kolejowych poprzez ich przebudowę na dwupoziomowe. Następna ma być we wrześniu. Czy Urząd Transportu Drogowego zastanawiał się, rozważał, analizował takie dwa rozwiązania, o których teraz przed chwilą wspominałem? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Teraz poproszę pana przewodniczącego Pejo o zabranie głosu.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Bardzo dziękuję. Ja mam pytanie o wypadki na przejazdach kategorii A, a jednocześnie taką myśl, czy też propozycję taniego, a jednak – wydaje się – skutecznego rozwiązania. Być może w innych krajach to działa, tego nie wiem. W tych statystykach podanych przez państwa mamy w ostatnich czterech latach osiem... W 2024 r. – 5 wypadków, w 2023 r. – 10, w 2022 r. – 10 i w 2021 r. – 9.

Jak szerokie w skutkach są te wypadki na przejazdach kategorii A? Wydaje mi się, że jednak spektakularne w skutkach, w obszerności takiego wypadku i również tych skutków najbardziej dotkliwych, a więc pewnie również ze skutkami śmiertelnymi. A mianowicie, czy rozważali państwo takie rozwiązanie, jak prosta informacja? Jeżeli mamy przejazd strzeżony, to zazwyczaj ten wypadek polega na tym, że pomiędzy szlabanami jest zakleszczony jakiś pojazd. W związku z tym, czy jest rozważane, czy też kiedykolwiek było rozważane tego typu rozwiązanie, aby ze względów psychologicznych informować kierowcę o tym, że ma możliwość wyłamania szlabanu?

Rozmawiałem na ten temat z dwoma psychologami. Jeżeli pojazd jest zakleszczony pomiędzy szlabanami, to kierowca najczęściej nie wie, co zrobić i obawia się wyłamania szlabanu. W związku z tym, czy rozważane były tego typu propozycje, jak informacja w postaci zwykłej tabliczki: „W sytuacji awaryjnej wyłam szlaban”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, najchętniej zgłosiłbym wniosek o odroczenie tego posiedzenia, bo problem polega na tym, że mając na uwadze dobry i rzeczowy materiał Urzędu Transportu Kolejowego, który jest pewną inwentaryzacją tego zjawiska na przejazdach kolejowych, on jest również przecież elementem szerzej pojętego bezpieczeństwa ruchu drogowego na infrastrukturze, nie mamy za bardzo komu zadać pytania.

Pani poseł Matysiak pytała o to, jaki jest status, przełożenie tych konkluzji z dokumentu na uzgodnienia wewnątrzresortowe. Idealnym modelem byłby fakt obecności pana ministra Bukowca odpowiedzialnego za ten kontekst drogowy i pana ministra Malepszaka. Wiem, że pan minister Malepszak jest w rozdzielniku osób zaproszonych. Skądinąd też nie ma jakiegokolwiek przedstawiciela Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, czyli – można powiedzieć – organu ministra, który analizuje całokształt problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego, z szacunkiem dla wielu innych instytucji tutaj obecnych.

Zwróciłbym tylko uwagę na to, iż po okresie dobrych kilku lat, jeśli chodzi o kwestie statystyki wypadkowości, ilości osób rannych, zabitych, która zmniejszała się w ubiegłym roku, mieliśmy pewien regres, stagnację tego zjawiska. Przecież w 2023 r. Polska uzyskała status lidera, państwa, które dokonało największego progresu, największej pozytywnej zmiany, jeśli chodzi o ograniczenie skutków wypadków drogowych, a to ma też bardzo konkretny wymiar gospodarczy. Koszty społeczne wypadków drogowych to są dziesiątki miliardów złotych liczonych per saldo, mówię o liczeniu wszystkich elementów składających się na skutki gospodarcze dla przewoźników, dla infrastruktury, dla gospodarki, dla systemu ubezpieczeń społecznych, dla służby zdrowia itd.

Pytanie najbardziej elementarne z mojej strony, nawiązuję do wcześniejszej wypowiedzi, jaki jest status, przełożenie tego dokumentu urzędu państwowego odpowiedzialnego za bezpieczeństwo ruchu kolejowego na rekomendacje do dokumentów ministerialnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, strategii dla kwestii partycypacji, o czym tutaj też była mowa, nie tylko Polskich Linii Kolejowych, mówię o tym podmiocie jako podmiocie inwestującym w te urządzenia i korygującym te najbardziej niebezpieczne przejazdy – przecież to też kosztuje – ale również o kontekst współfinansowania tego przez poszczególnych zarządców dróg wojewódzkich czy krajowych.

Bez tych odpowiedzi, które mogłyby paść, możemy sobie tutaj bardzo miło spędzić czas i wymienić się doświadczeniami.

Raz jeszcze podkreślam, że ten dokument przedstawiony przez przedstawicieli UTK jest bardzo miarodajny, konkretny, on odpowiada również na to, w jaki sposób należy dokonać tych

zmian w zakresie projektowym, ale mamy zero informacji, jak ten dokument ewentualnie wpływa na kwestie korekty programów rządowych w zakresie infrastruktury kolejowej i infrastruktury drogowej, czy to ma być na przykład odrębny program dedykowany tym celom. Przypomnę, że w poprzednich latach wyodrębniono znaczące środki dedykowane samorządom na przykład na standaryzację przejść dla pieszych. Przecież w tym zakresie również ministerstwo i instytucje podległe współpracujące z resortem, czy również Inspekcja Transportu Drogowego itd. miały w tej sprawie sukcesy.

Najchętniej poprosiłbym o jakąś przerwę czy odroczenie tego posiedzenia po to, żeby uzyskać odpowiedzi przynajmniej od pana ministra Malepszaka czy łącznie z panem ministrem Bukowcem, bo temat rzeczywiście nie jest taki sobie. On realnie wpływa również na zmniejszenie, czy może wpłynąć na zmniejszenie tej zawsze tragicznej statystyki wypadków na przejazdach kolejowych. Widzimy, że przy modernizacji infrastruktury kolejowej ten czas przejazdu pociągów czy regionalnych, czy dalekobieżnych też jest zmieniany. Te przejazdy są szybsze.

Już nie wspominam o kwestiach wyjścia poza prędkość konwencjonalną, czyli powyżej 160 km/h, bo ona jest wtedy regulowana zupełnie innymi normami. Tutaj nie można mówić o tym, że te przejazdy, można powiedzieć, klasyczne byłyby jakąś regułą dla kontekstu przejazdów kolejowych tam, gdzie operują szybkie pociągi przekraczające prędkość konwencjonalną. To jest zupełnie inny temat.

Poddaję panu przewodniczącemu pod rozważenie. Sam nie składałem tego wniosku, ale myślę, że dla konkluzji z tego posiedzenia Komisji tego rodzaju rozwiązanie byłoby rozwiązaniem racjonalnym albo ewentualnie włączenie odpowiedzi ze strony przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury do jednego z kolejnych posiedzeń Komisji na kanwie tego raportu Urzędu Transportu Krajowego. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję uprzejmie. Bardzo proszę, pan poseł Kmita.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panowie prezesi, szanowni państwo posłowie, z drżeniem serca słuchałem pomysłów pana posła Habury, bo jak weźmiemy pod uwagę 5 tys. przejazdów kolejowych kategorii D, przemnażając średnio, gdyby przyjąć 15 mln zł na budowę jednego przejazdu w kategorii bezkolizyjnej, czyli na poziomie plus 1 albo minus 1, to koszt realizacji samego takiego programu wyniosłby 75 mld zł, co jest chyba niemożliwe i wiemy o tym doskonale. Dobrze, że pan poseł Habura nie poszedł dalej i nie chciał rozbierać linii kolejowych albo likwidować połączeń kolejowych. Za to bardzo dziękuję.

Natomiast temat jest bardzo poważny i uważam, że to o czym mówił pan minister Polaczek jest strategicznie ważne. Bez nowego programu i bez podejścia rządu do kwestii bezpieczeństwa Polaków i zagwarantowania środków przynajmniej na start tego programu, te bardzo piękne i wartościowe prezentacje zostaną, moim zdaniem, tylko na papierze. Być może trzeba wyjść z takiego założenia, że na pilotaż tego programu zostanie zabezpieczona kwota 50 mln zł, żeby zastosować ten system monitoringu, a potem przychody z mandatów czy z opłat będą przeznaczone na rozbudowę tego systemu. Natomiast chciałbym właśnie poznać stanowisko Ministerstwa Infrastruktury – czy to w formie pisemnej – jak wygląda podejście Ministerstwa do tego tematu w sposób długofalowy.

Zastanawiałem się nawet, w jaki sposób logicznie nauczyć ludzi, że gdy zbliżają się do przejazdu kolejowego, to odkładają telefon na bok. Widzimy, że nie da się wytłumaczyć w sposób racjonalny tych wjazdów na przejazd bezpośrednio przed pociąg. Zbliży się pociąg, pociąg jest widoczny, a ktoś wjeżdża.

Zastanawiałem się także nad zmianą filozofii montażu barier w postaci zapór. Być może takie zapory wysuwane z drogi, które fizycznie uniemożliwiają z jednej strony wjazd na przejazd kolejowy, byłyby ciekawym rozwiązaniem do przeanalizowania.

Wydaje mi się, że doszliśmy nieco do ściany, jeśli chodzi o sposób myślenia wielu kierowców i ich roztargnienie. Oprócz kwestii finansowych, które z pewnością będą bardzo dotkliwe dla wielu Polaków, warto zastanawiać się jeszcze nad innymi niekonwencjonalnymi rozwiązaniami. Prosiłbym Urząd Transportu Kolejowego o przemyślenie, czy takie wysuwane słupki z poziomu jezdni z jednej strony nie byłyby takim elementem blokującym możliwość wjazdu i nie powodowałyby, że osoba po prostu przemyśli, zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Czy obecna na sali pani posłanka, bądź pan poseł chcieliby jeszcze zabrać głos? Któryś z państwa posłów? Nie widzę. W związku z tym bardzo proszę, jako pierwszy ze strony społecznej zgłosił się pan Adrian Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, chyba rzeczywiście to, na co zwrócił uwagę pan poseł Polaczek, brak jest ministra Malepszaka i ministra Bukowca, zwłaszcza że sama nazwa przejazd drogowo-kolejowy powinna skłaniać jednego i drugiego ministra do opracowania wspólnie takiego programu, bo zazwyczaj żyliśmy w takich bańkach – kolejarze przygotowywali coś dla siebie, drogowcy dla siebie. Trzeba na pewno zacząć o tym wspólnie rozmawiać, zwłaszcza że...

Ale zanim do tego przejdę, to o tym, o czym mówił pan poseł Pejo, o jakichś tabliczkach gdzieś – to pewnie nie zawadzi, ale patrząc na te głupoty, które kierowcy robią na przejazdach, które możemy potem zobaczyć w telewizji dzięki monitoringowi, wydaje mi się, że tych informacji jest dosyć dużo. Zawsze są podawane informacje czy przez PKP PLK, czy przez dziennikarza, że należy wyłamać ten szlaban, bo on jest lekki, może będzie jakaś ryska na lakierze, ale uratuje się życie, że szlaban się wyłamuje w ten sposób, że na zewnątrz. Tej nauki jest dosyć dużo, a mimo to ja też cały czas jestem zaskakiwany niektórymi zachowaniami. Choćby tym, które komentowałem – kierowca został wzięty w kleszcze, wyszedł z samochodu i zaczął machać do pociągu. Pociąg raczej mu nie odmachał i oczywiście nie zdążył też wyhamować.

Natomiast ten brak przedstawiciela resortu infrastruktury jest o tyle ważny, bo to jest oczywiście ciekawe rozwiązanie, ja też miałem o nie zapytać, ale pytanie, czy to jest taka inicjatywa urzędu, czy to jest tylko jeden taki wycinek, czy część całości. Czy mamy prosić o to, żeby tego typu poszerzenie systemu CANARD rzeczywiście nastąpiło, bo tak, ja się zgadzam, że jeżeli idzie nie tylko o te urządzenia, które stoją na przejazdach raptem w czterech lokalizacjach, a wiem, że mamy... To też nie jest jakiś wielki szok zwiększyć to do dziesięciu, tutaj jest propozycja aż do pięciuset miejsc. Patrząc na to, jak następuje rozbudowa sieci fotoradarów w Polsce na drogach, nie mówię teraz tylko o przejazdach, jeżeli dobrze pamiętam, 474 fotoradary stacjonarne, 71 odcinkowych pomiarów prędkości, to to jest bardzo skromne jak na kraj, który jeszcze tyle musi zrobić w poprawie bezpieczeństwa. Takie opowiadanie, że to jest represyjne państwo, to wystarczy popatrzeć – Francja, Włochy, Austria, mówimy tam o kilku czy kilkunastu tysiącach tego typu urządzeń.

Absolutnie chciałbym, żeby to 500 rzeczywiście było możliwe do wprowadzenia, ale pytanie, kto za to płaci. Są pieniądze europejskie na rozszerzenie sieci fotoradarów, więc nie sądzę, żeby akurat na kwestię poprawy bezpieczeństwa na drogach czy w ruchu kolejowym Unia Europejska nie chciała dać nam większych środków, tylko wydaje mi się, że my ich nie chcieliśmy.

Generalny Inspektorat Transportu Drogowego w ubiegłych latach strasznie tak ostrożnościowo podchodził do rozszerzania, chociażby jeżeli chodzi o południową obwodnicę Warszawy. Właściwie trzeba było wyrywać decyzję o zainstalowaniu tam systemu odcinkowego pomiaru prędkości i dzięki temu nie mamy tam właściwie żadnego poważnego wypadku. Tu na pewno jest potrzebna większa odwaga.

Może jeszcze przy okazji fotoradarów, bo mamy chyba ponad 12 tys. miejsc – albo przesadziłem, 12 pewnie będzie za dużo – gdzie mamy monitoring wizyjny PKP Polskie Linie Kolejowe. Czy to są takie urządzenia, które można by albo doposażyć, albo może są na tyle nowoczesne, że jeżeli one rejestrują wizyjnie przekraczanie tego przejazdu przez samochód, kiedy on nie powinien tego robić, czy jest możliwość takiego automatyzmu, żeby to było wysyłane na przykład do CANARD – gdzie też oczywiście powinniśmy odejść od tego archaicznego sposobu karania kierowców – i żeby takie mandaty mogły być wystawiane z większej liczby miejsc.

Ale czy to jest teraz jedyny pomysł? Przez lata rozmawialiśmy na przykład o takim łopatologicznym informowaniu kierowców, że zbliża się pojazd. Myślę tutaj o czymś takim jak trzeci sygnał. Nie wiem dlaczego tyle lat się o tym mówi, czy są problemy prawne, regulacyjne. On miał być wdrożony po to, żeby ostrzegać kierowcę, który na przykład często ma głośno włączone radio, że zbliża się do niego albo staż pożarna na sygnale, albo samochód, albo karetka. Była propozycja, żeby włączyć do tego także przejazdy. Jeżeli kierowca zbliża się do przejazdu, przez radio – czy ono jest włączone, czy nie, to wtedy nie ma znaczenia – jest podawana informacja, że zbliża się pociąg.

Oprócz tego, skoro jako kierowcy jesteśmy w rozmaitych aplikacjach czy w aplikacjach, których jest pełno w naszych telefonach, pytanie o aplikację, która bodajże w ubiegłym roku dostała nagrodę od ministra Gawkowskiego. Railway Radar, jeżeli dobrze pamiętam. To jest aplikacja, która w czasie rzeczywistym ma mieć informacje, gdzie znajduje się dany pojazd kolejowy i na bieżąco ostrzegać kierowców albo przez nawigacje, które są przez nich używane, typu TomTom, Yanosik, ale też przez aplikacje mobilne. Wydaje się, że w dobie postępu i tego, że właściwie wszystko dzisiaj mamy w telefonach, to też byłby ciekawy pomysł.

W kontekście tego zwiększenia, które byłoby świetne, 500 punktów, gdzie CANARD miałby tutaj wkroczyć, to pytanie, czy te wszystkie inne rzeczy, trzeci sygnał, ta aplikacja, pewnie są też jakieś inne – czy to odchodzi w zapomnienie, czy jest właśnie jakimś elementem całości, która jest przygotowywana przez rząd?

Od wielu lat dyskutujemy o tym, żeby kierowcy przestali bawić się w kotka i myszkę z państwem, czyli żeby zmienić system nakładania kar na kierowców. Nakładamy mandat na właściciela, a nie jest tak, że wysyłamy pismo i ono sobie krąży, podaje się jakąś inną osobę, ta osoba mówi, że to nie ona prowadziła, tylko teraz jest moda chyba na jakąś znajomą z Ukrainy, której nie można zidentyfikować. Czy w końcu może być zrealizowane nakładanie mandatu za przekroczenie prędkości na właściciela pojazdu? Bo inaczej, tak jak mówię, to będzie taka głupia zabawa i niska skuteczność tych mandatów, które trafiają z systemu CANARD do kierowców przekraczających prędkość czy wjeżdżających na skrzyżowanie na czerwonym świetle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Jako kolejny zgłosił się pan prezydent Miętek. Proszę bardzo.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Leszek Miętek:

Dziękuję za kolejną możliwość uczestniczenia w posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury, która dotyczy przejazdów kolejowych, bo tych spotkań i rozmów w tym miejscu już było sporo, tylko nie widać efektów.

Pan poseł Polaczek sam sobie zrobił przerwę, bo go nie ma, ale chciałem do niego powiedzieć, że trochę podbudował moje morale, bo jeżeli jedno, drugie ministerstwo nie przychodzi do parlamentarzystów i nie rozmawia o sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego, to moje morale się podniosły, bo takie samo zjawisko jest przy negocjacjach i przy dialogu społecznym z partnerami społecznymi. My też mamy z tym kłopot, ale skoro posłowie mają z tym kłopot, to cóż to szary związkowiec. Tak niestety wygląda zainteresowanie.

Cieszę się, że pan prezes Urzędu Transportu Kolejowego przygotował prezentację i jakieś rozwiązania, ale sami widzimy, bo pan prezes Furgalski troszeczkę o tym mówił, to jest burza mózgów i rozmaite pomysły, co by tutaj zrobić, ale jak znam życie, to skończy się niczym. Niczym, bo do tego jest potrzeba strategii resortu, być może jednego człowieka, który się tym zajmie i przygotuje strategię związaną z bezpieczeństwem ruchu na przejazdach kolejowych, bo temat jest ze wszech miar złożony. Począwszy od tego, że kierowcy nie za bardzo wiedzą, jak mają się zachować na tych przejazdach. Cóż tutaj wymagać od kierowców, jak instruktorzy nauki jazdy nie wiedzą, jak się mają zachować na przejazdach kolejowych, czego śmiertelny przykład też mieliśmy na takim przejeździe.

Jako kierowca każdy wie, że jest sygnalizator pokazujący światło czerwone, pomarańczowe i zielone. I zapewniam, że każdy z kierowców wie, jak się zachować przy takim sygnalizatorze, jak jest czerwone światło. Ale co to jest podwójne czerwone migające, to już tak niekoniecznie kierowcy wiedzą. A sygnały kolejowe z uporem maniaka są nadawane w kierunku użytkowników drogi, jakby nie można było postawić normalnego sygnalizatora, który działa na każdego kierowcę i kierowca wie, co na tym sygnalizatorze... Nie byłoby wątpliwości, czy jak rogatki się podniosły, a czerwone mrugające jeszcze mruga, to już wolno wjechać na ten przejazd czy jeszcze nie, bo jest czerwone na sygnalizatorze. Każdy by to wiedział.

Świetny pomysł, jeśli chodzi o kamery, jeśli chodzi o fotoradary, tylko pytanie jakie jest egzekwowanie. Tutaj albo mi umknęło, albo panowie nie powiedzieli. Tysiące zidentyfikowanych wykroczeń drogowych na przejazdach kolejowych, a ile z nich doczekało się skutków w postaci nieuchronności kary? Nie ma czegoś takiego, bo po prostu legislacyjnie jesteśmy bardzo daleko w polu i nie ma, że tak powiem, właściwego potraktowania kwestii łamania przepisów. Bardzo groźnych, bo prowadzących do katastrofy drogowej na przejazdach kolejowych i jeszcze na styku z koleją. Niestety tego się nie czuje, bo jeżeli takie zachowanie kierowcy – a myślę,

że ono jest dużo poważniejsze niż przekroczenie o 50 km prędkości w terenie zabudowanym – byłoby w taki sposób penalizowane, to chyba zastanowiłoby kierowcę.

Te poziome zabezpieczenia, o których mówił pan poseł Kmita, mają zastosowanie w niektórych państwach, my pokazywaliśmy nawet zdjęcia. Wjazd do Sejmu jest tak zabezpieczony i tam nikt nie przejedzie. Gwarantuję państwu, że nikt nie przejedzie. Tylko w odpowiedniej odległości, żeby zdążył wyhamować.

I z tym mamy problem. To jest doszkolenie kierowców, tu była mowa również o kampanii medialnej, którą można przeprowadzić w telewizji, ich nie widać. To wreszcie dotknięcie, jeśli chodzi o legislację, czegoś takiego jak prawo budowlane, udzielenie zezwolenia na budowę. Przecież tam, gdzie zginął nasz kolega maszynista na przejeździe drogowym, to tam powstało centrum logistyczne. Tylko problem polega na tym, że nie zmienił się przejazd. Dlaczego nie mamy regulacji prawnych, jeżeli powstają tego typu inwestycje, gdzie natężenie ruchu, i to ruchu ciężkiego samochodów ciężarowych, wzrasta drastycznie, a tam jest zwykły przejazd z sygnalizacją nieobsługiwana... Te rzeczy powinny być uregulowane, szanowni państwo.

Wreszcie nieuregulowana jest kwestia partycypacji w kosztach kolei, dróg. To jest przejazd kolejowy czy drogowy, czy kolejowo-drogowy? Oczywiście było wiele dyskusji i rozmów na ten temat, że w ogólnej liczbie wypadków na drogach w Polsce, ta liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych jest znikoma i w statystyce dróg to nie jest tak bardzo odczuwalne. Natomiast dla nas jest bardzo odczuwalne i skutki takich wypadków kolejowo-drogowych są fatalne. Dla zobrazowania chcę państwu powiedzieć, szanowni państwo, że bywają dni, że my w ciągu jednego dnia mamy trzy wypadki na przejazdach kolejowych. To skala jest olbrzymia.

Zabrakło mi w tej prezentacji, być może jak się spotkamy na kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury o przejazdach kolejowych, to Urząd Transportu Kolejowego z uwagi na to, że mamy otwarty rynek kolejowy w Europie, przekaże statystyki wypadków w krajach sąsiednich na przykład w Czechach, na terenie Niemiec. Jak my wyglądamy na tym tle? Zapewniam państwa, że wyglądamy bardzo marnie właśnie z powodu tego, że nie podchodzi się poważnie do kwestii bezpieczeństwa ruchu kolejowego w systemowy sposób.

I tego typu wymiana pomysłów, tam światelko, tu aplikacja itd., ona jest może potrzebna, ale jako burza mózgów. Tylko musi być minister infrastruktury, który to wszystko zepnie i zaproponuje zmiany legislacyjne w różnych kategoriach prawa dotyczącego penalizacji, budowlanego, ruchu drogowego i jeszcze wielu innych. I przygotuje scenariusz i program do wdrożenia, natychmiast podnoszący bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Jako związkowiec nie mam innej możliwości jak apelować tutaj, ale trochę tak apeluję, bo być może pan minister odślucha kawałka tego dzisiejszego spotkania, być może nie. Raczej jestem trochę sceptyczny, bo robiliśmy wiele prób. Chcę powiedzieć, że przejazdy kolejowo-drogowe i bezpieczeństwo ruchu kolejowego były jednym z przedmiotów pikiety – pani poseł w niej uczestniczyła – 20 listopada zeszłego roku.

Zapewniam państwa, że odpowiedź na nasze petycje związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, bo to nie tylko kwestia przejazdów, tam poruszaliśmy szereg innych, ze strony pana ministra jest, delikatnie mówiąc, słaba. My daliśmy odpowiedź na odpowiedź pana ministra, już używając trochę innego języka. Nie chciałbym używać innych kolejowych i związkowych sposobów, ale my jako kolejarze jesteśmy zdeterminowani i jesteśmy w stanie zainteresować opinię publiczną problemem bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Już to mówiłem na poprzednim posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury – prowadzenie pociągów przez przejazdy kolejowe w Polsce stanowi zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa i życia nie tylko maszynisty, ale ludzi, których się wozi. A tę kwestię rozstrzyga Kodeks pracy. Jeżeli praca zagraża bezpieczeństwu, a na pewno zagraża, bo zginęło trzech kolejarzy, to jest dowód na to. To co pracownik ma zrobić? Ma powstrzymać się od takiej pracy. Ja nie chcę mówić, nie chcę nikogo straszyć, ja nie chcę też odstraszać od tego klientów kolei, ale chcę powiedzieć, że jeżeli pan minister nie weźmie się na poważnie za tę sprawę, to ja po prostu zaapeluję, ja nikomu nie..., ale zaapelujemy jako kolejowe związki zawodowe do wszystkich maszynistów, żeby prowadzili pociągi przez przejazdy kolejowo-drogowe z prędkością bezpieczną, czyli 20 km/h.

Co to oznacza dla systemu kolejowego? Nie muszę tłumaczyć. Nie chcemy tego zrobić, ale ja już nie wiem, jak mamy dotrzeć, żeby naprawdę zabrać się za tę kwestię. I systemowo, i zgodnie z narzędziami, które się ma w ręce: legislacyjnymi, organizacyjnymi, rozporządzeniami itd. Mamy niebezpieczne przejazdy w Polsce i musimy coś z tym zrobić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, gwoli wyjaśnienia, bo widzę, że to nasze spotkanie merytoryczne z Urzędem Transportu Kolejowego przeradza się w jakiś polityczny spektakl pod adresem ministerstwa.

Formuła tej Komisji od samego początku obejmowała informację prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. I to, co było zapisane w planie pracy, jest realizowane. Są przedstawiciele ministerstwa. Myślę, że nikt na tej Komisji nie powinien tutaj tworzyć takiego wrażenia, że Urząd Transportu Kolejowego to jest jakieś ciało oderwane od ministerstwa, które z ministerstwem nie współpracuje. Myślę, że istnieją granice politycznych wycieczek i bardzo proszę, żeby te polityczne wycieczki w tym temacie powstrzymać.

Bardzo proszę, jako kolejny zgłosił się pan Litwin, tak? O ile dobrze pamiętam. Bardzo proszę. O, i działa.

Ekspert Pracodawców RP Michał Litwin:

Dzień dobry państwu. Dziękuję, panie przewodniczący. Michał Litwin, mam zaszczyt reprezentować Pracodawców RP oraz Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych. To są obydwie organizacje Pracodawców RP. Jedna bardziej generalna, druga bardziej branżowa.

Najpierw może zdanie z perspektywy biznesu kolejowego. Z naszej perspektywy problem jest realny. To znaczy to, co powiedział pan dyrektor z UTK, to był świetny przykład. Był jeden pociąg, jedno zdarzenie. Potem, jeśli dobrze zapamiętałem, 100 kolejnych pociągów na całej sieci było opóźnionych. A co to jeszcze potem oznacza dla konkurencyjności transportu kolejowego? To znaczy, że po pierwsze niektórzy przewoźnicy nie zarobili pieniędzy, spadła ich konkurencyjność, część towarów mogła zostać przejęta przez transport drogowy, a statystycznie jednak ciągle transport kolejowy jest bezpieczniejszy niż drogowy, więc to ma dalsze kolejne reperkusje. Problem jest realny. Jeśli po zmodernizowanej za dziesiątki, setki milionów złotych przez dzień, dwa, czasem dłużej pociągi potem nie mogą jechać, to traci na tym cała gospodarka.

Jesteśmy na łączonym posiedzeniu, jest również Komisja Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii i na pewno ci z państwa posłów, którzy są w tej Komisji kojarzą – chociaż to był generalny, publiczny temat, to się działo około stycznia – temat tzw. bana na import chipów ze Stanów Zjednoczonych do rozwoju nowych technologii.

Nowe technologie rozwijają się bardzo intensywnie, również w zakresie sztucznej inteligencji, natomiast są już publikacje i informacje mówiące o tym, że my jako Polska mamy z tym problem, bo pewną część tego wyścigu przegraliśmy, natomiast możemy ciągle być w awangardzie pewnych wdrożeń. Nie wymyślimy już nowego języka ChatGPT, mówiąc wprost, natomiast możemy mieć aplikacje, które będą pionierskie i po raz pierwszy wdrażane w Polsce.

Z dużym zainteresowaniem słuchałem tego, co powiedział przed chwilą pan przewodniczący Furgalski o systemie aplikacyjnym, zapoznałem się też ze sprawą i wychodzi na to, że system, który mógłby być dostępny relatywnie szybciej, bo wdrożenie aplikacji... Umówmy się, każdy kto jest kierowcą, prawie każdy jeździ dzisiaj na aplikacji, nawet jeśli to jest trasa z A do B, z domu do pracy, kilka kilometrów. Bardzo często jak się stoi na światłach to się widzi, że każdy ma ten telefon i ta aplikacja jest odpalona.

W transporcie kolejowym, zresztą też jest to ciekawe, przechodzimy na system sygnalizacji kabinowej, odchodzimy od semaforów, mają być ERTMS, ETCS, czyli krótko mówiąc, w kabinie maszynisty ma się zapalać informacja, jak można jechać. Tak w dużym uproszczeniu, żebym potem nie był chwytny za słówka.

System aplikacyjny, który mógłby się łączyć z powszechnie wykorzystywanymi aplikacjami, jestem na 100% przekonany, że to będzie co najmniej rząd wielkości taniej niż kwoty, które są łączone nawet z projektem tylko i wyłącznie 500 przejazdów, a zasięg może być ogólnokrajowy.

Krótko mówiąc, możemy mieć wdrożenie potencjalnie szybciej, możemy mieć wdrożenie rzeczy rzeczywiście innowacyjnej, na której polska gospodarka będzie się potem bogaciła, bo to co wdrożymy po raz pierwszy, będzie można eksportować, sprzedawać i specjalizować się w tym. O ile mi wiadomo, przewodniczący Furgalski mówił, już są nagrody ministra i rozmowy z agencjami, z instytucjami, więc sprawa jest na dobrej drodze, w związku z czym należałoby zaapelować o dokonanie być może takiego przeglądu różnych rozwiązań, które mogą być wdrożone i należałoby sprawdzić, jakie są koszty, jaki jest czas wdrożenia i jaki jest zasięg, bo tutaj też potencjalnie mówimy o czymś, co obejmuje z definicji cały kraj, przejazd każdej kategorii, nie tylko te 40%. Jeśli osiągnęlibyśmy w ten sposób 80% sukcesu za 20% kosztów, to naprawdę dużo wygraliśmy i o to bym apelował.

Bezpieczeństwo jest bardzo ważne. Chcielibyśmy mieć jak najszybciej, żebyśmy nie tracili pieniędzy, żeby konkurencyjność kolei wzrastała, żeby było bezpieczniej. Każdy z nas jest czasem kierowcą, pasażerem pociągu. Powinniśmy działać w tym kierunku. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo uprzejmie panu dziękuję. Szanowni państwo... O, zgłasza się pani posłanka Matysiak. Bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

Tak, już od dawna. Jedną rzecz chciałabym też uzupełniać...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

A to drugi raz.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

Tak, drugi raz się zgłaszam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dokładnie.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

Tak, zgadza się. Panie przewodniczący, szanowni państwo, myślę, że warto przywołać te postulaty maszynistów, kolejarzy, które wybrzmiały w listopadzie, bo tam faktycznie było kilka priorytetów, o które kolejarze walczyli. Te, które dotyczą bezpieczeństwa, w ogóle nie zostały rozpatrzone przez pana ministra Malepszaka. Zapoznałam się z odpowiedzią pana ministra na petycję kolejarzy i tam ten temat w ogóle nie wybrzmiał. Może warto, żebyśmy wiedzieli, o co kolejarze walczyli, jeżeli chodzi o kwestie bezpieczeństwa, bo to są naprawdę bardzo ważne zagadnienia.

Ja tylko je skrótowo podam. Te informacje są do znalezienia, ale żeby państwo wiedzieli, to jest weryfikacja uczestników ruchu kolejowego, to jest przyspieszenie wdrożenia systemów bezpieczeństwa ETCS i GSM-R, to jest wdrożenie współodpowiedzialności kolei i dróg za bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych, a także egzekwowania odpowiedzialności kierowców za łamanie przepisów przy przejeździe przez przejazdy kolejowe, to są kwestie zmiany w rozporządzeniu o ogólnych warunkach prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji w zakresie zwiększenia procedur bezpieczeństwa minimalizujących możliwość błędu ludzkiego jako przyczynę wypadku lub katastrofy kolejowej, to jest kwestia uchwalenia ustawy o czasie pracy maszynistów, wprowadzenie odpowiednich procedur zabezpieczających polską kolej przed aktami sabotażu i inwersji i powołanie komisji nadzoru i profilaktyki bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Siedem punktów w jednej z trzech petycji złożonych do pana ministra, do których pan minister infrastruktury w ogóle się nie odniósł.

Proszę państwa, bardzo chciałabym, żebyśmy podchodzili do spraw bezpieczeństwa na kolei poważnie i nie uważali, że to są polityczne wystąpienia, tak jak pan przewodniczący to skomentował. O tych tematach mówimy bardzo długo. Dzisiaj też mamy zwołane posiedzenie Komisji na wniosek posłów, który dotyczy kwestii strategii równoważenia transportu samochodowego i kolejowego. O to kolejarze też pikietowali w listopadzie. I tylko przypominę państwu posłom, których nie było na grudniowym posiedzeniu Komisji, że to posiedzenie odbyło się i było zamknięte bez strony społecznej, bo strony społecznej ani pan przewodniczący Suchoń, ani minister Malepszak nie chcieli dopuścić. Nie chcieliście państwo także w głosowaniu wrzucić tego tematu do planu pracy na to półrocze i dlatego mamy to posiedzenie Komisji zwołane na wniosek posłów. Proszę nie uciekać...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

Od ważnych tematów w kwestii bezpieczeństwa.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. To już wykracza poza zakres posiedzenia Komisji.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

To jest po prostu skandaliczne, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Skandaliczne jest to, co pani robi. Próbuje pani upolitycznić Komisję, która zajmuje się i rozważa tematy bezpieczeństwa.

Uważam, że są takie momenty, gdzie rzeczywiście ta polityka ma miejsce. Pani zresztą znakomicie z tego korzysta, choćby na wystąpieniach przed Wysoką Izbą. Natomiast w sytuacji, w której rozważamy tak bardzo poważny temat, jakim jest bezpieczeństwo, wielowymiarowy, mający swoją dramatyczną historię, choćby wspomnieć kwestię wdrożenia systemu komunikacji GSM-R, która to kwestia skandaliczna kładzie się cieniem na całokształt bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Dzisiaj pani mówi tak, jakby dzisiaj zaczęło się wczoraj. Nie, to jest kwestia bardzo poważna. Bardzo proszę, żeby pani nie upolityczniała. Rozumiem, że jest taka pokusa, natomiast wydaje mi się, że wszyscy musimy przyjąć do wiadomości, że są takie kwestie jak kwestie bezpieczeństwa, które nie powinny podlegać takiej politycznej młócce i naprawdę do tej pory mieliśmy tę dyskusję naprawdę w porządku, naprawdę merytoryczną, natomiast wprowadza pani zupełnie niepotrzebny element polityczny i ja się na to nie zgadzam.

Pani oczywiście będzie postępować tak, jak uważa za stosowne, natomiast ja się na to nie zgadzam i bardzo proszę, żeby te głosy były merytoryczne, a nie polityczne.

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

To proszę o wskazanie niemerytorycznych kwestii w mojej wypowiedzi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę również nie udzielać sobie głosu samodzielnie.

Bardzo proszę, zgłasza się pan poseł Adamczyk. Proszę bardzo.

Poseł Joanna Wicha (Lewica):

Ja się pierwsza zgłaszałam. Przed panem posłem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Być może. Jeżeli pani uważa, że pierwsza się zgłaszała, to bardzo proszę, oddaję pani głos.

Poseł Joanna Wicha (Lewica):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu. Ponieważ już pan przewodniczący powiedział tutaj słowo bezpieczeństwo, to...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jeszcze gdyby pani była uprzejma się przedstawić, przepraszam...

Poseł Joanna Wicha (Lewica):

Jestem posłanką, nazywam się Joanna Wicha.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Poseł Joanna Wicha (Lewica):

Klub Lewicy. Chciałabym powiedzieć, że... Słucham?

Głos z sali:

Joanna Wicha.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Ale bardzo proszę nie przeszkadzać pani posłance.

Poseł Joanna Wicha (Lewica):

Jeszcze raz, Joanna Wicha, klub Lewicy.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo, to chciałabym zwrócić uwagę, że w tej dyskusji, to co koleżanka też przed chwilą wspomniała, kolej jest również infrastrukturą krytyczną. Jako członkini również Komisji Obrony Narodowej nie mogę o tym nie wspomnieć, że jednak mamy tutaj do czynienia z taką strukturą, która teraz z różnych powodów może być po prostu narażona na takie akcje dywersyfikacyjne. Przepraszam, trudne słowo. W każdym razie na jakieś sprawy związane z tym, że mogą być jakieś zagrożenia typu... Zabrakło mi słowa.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dywersji.

Posel Joanna Wicha (Lewica):

Dywersji. Dobrze, właśnie. Chodzi mi o to, że tak jak są pożary, tak samo mogą być jakieś tego typu akty na kolei. Chciałabym zwrócić uwagę, że oczywiście oprócz bezpieczeństwa przejazdów kolejowych, które jest szalenie ważne i ja jako posłanka z okręgu podwarszawskiego, gdzie ta sieć kolei jest naprawdę bardzo mocno rozwinięta i też jest niestety mnóstwo wypadków, także śmiertelnych, bardzo podbijam głosy przedstawicieli na przykład związków zawodowych, bo naprawdę trzeba się tym zająć. Ja sama bardzo często jeżdżę po okręgu, też jeździłam w czasie kampanii wyborczej. Bardzo często w sytuacji, kiedy jechałam w nocy, ta sygnalizacja świetlna naprawdę nie jest widoczna. Nawet jeżeli gdzieś tam to światło czerwone miga w tej masie znaków drogowych, które są przed przejazdem kolejowym, to naprawdę często tych oznaczeń po prostu zwyczajnie nie widać.

A wracając do infrastruktury krytycznej, to to co chciałam powiedzieć, to jeśli mamy ograniczoną liczbę maszynistów, jeżeli mamy maszynistów, którzy nie są do końca zadowoleni ze swojej pracy, bo są obciążeni pracą, bo są narażeni na różne ryzyka, chociażby tego, że nagle na tory kolejowe wjedzie ciężarówka i zginie człowiek, to dodatkowo jeszcze takie niebezpieczeństwo w postaci tych aktów, nazwijmy to nawet terrorystycznych i to, że nie ma szkoleń dla osób, które pracują na kolei, jak w takich sytuacjach reagować, jak się zachować to też jest dodatkowa rzecz, która moim zdaniem powinna się znaleźć w tej całej dyskusji.

Mamy też ustawę o obronie cywilnej i o tym, że będziemy szkolić samorządowców, będziemy szkolić mieszkańców, ale wydaje mi się, że tak jak i Straż Pożarna, tak samo kolejarze też są rodzajem służby, ludzi, którzy służą obywatelom i bardzo apelowałabym o to, żeby objąć te osoby jakąś szczególną ochroną. Do tego również należy to, żeby nie byli narażeni na stresy związane z tym, że nagle jakiś szalenciec wjedzie im z komórką w dłoń na tory.

Ja uważam, że wszystkie tory, przejazdy kolejowe powinny być przejazdami strzeżonymi. Nie powinno być tak, że nie ma tych strzeżonych przejazdów. Nawet ten pomysł, o którym mówił któryś z panów, o tych zaporach wychodzących gdzieś tam z ulicy, z drogi. Ja nie wiem, czy to nie jest dobry pomysł. Mamy takie w Sejmie, działa, nikt nie wie. Ja wiem, że to są koszty, ale może w końcu to by jakoś zablokowało.

Jeszcze ostatnie zdanie. W Austrii na przykład sygnalizatory są na takich wysokich słupach i widać je z daleka. One mają białe światło, to nie jest czerwone światło, które jakoś tam rozprasza, tylko to jest jasne światło, które sygnalizuje, że za ileś tam kilometrów będziemy zbliżać się do przejazdu kolejowego. Może to jest rozwiązanie. Nie wiem.

Bardzo dziękuję za głos.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Jako kolejny zgłosił się pan poseł Adamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, rolą przewodniczącego komisji jest właściwie organizowanie pracy tej komisji. W kompetencjach przewodniczącego komisji nie leży ocena wypowiedzi, zdań, opinii, które są wygłaszane na posiedzeniach komisji. Pan, panie przewodniczący, z jednej strony nie dopilnował tego, aby na posiedzeniu komisji byli przedstawiciele odpowiedniego resortu, w tym przypadku Ministerstwa Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Nie, przepraszam...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, proszę mi...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, pan powinien prowadzić posiedzenie komisji...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Właśnie próbuję prowadzić.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Patrzac na regulamin Sejmu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Właśnie próbuję. Przywołuję pana...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie powinien pan recenzować, oceniać wystąpień uczestników debaty.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, przywołuję pana do rzeczy...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale proszę pana, pan mnie nie przywołuje do rzeczy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Znowu, po raz kolejny, panie przewodniczący, rozpoczyna pan dyskusję personalną. Bardzo pana proszę, żeby unikał pan takiej dyskusji.

To jest temat dotyczący bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, szerzej bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Bardzo pana proszę, żeby nie wprowadzał pan niepotrzebnych wątków personalnych. Przywołuję pana do porządku, przywołuję pana do rzeczy.

Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, pana obowiązkiem jest właściwe organizowanie pracy Komisji. Dzisiejsza nieobecność przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury jest odbierana przez parlamentarzystów obecnych tutaj na posiedzeniu, co najmniej części z nich jako lekceważenie członków Komisji.

A co do zasady kształtowania pracy komisji i debaty na jej posiedzeniach, nie można stosować metody młotka i przecinaka. Zasady prowadzenia powinny wynikać z regulaminu Sejmu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję za głos w zakresie regulaminu Sejmu. Dokładnie tak też organizujemy i prowadzimy prace Komisji. Przypomnę, że przedmiotem dzisiejszego posiedzenia jest informacja prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych – stan obecny i propozycje zmian. Pan prezes był uprzejmy przedstawić. Także prezentacja pana dyrektora moim zdaniem niezwykle interesująca i bardzo adekwatna, jeżeli chodzi o tematykę dzisiejszego spotkania. Nie wiem, co więcej można powiedzieć w tej materii.

Tak że bardzo proszę, jako kolejny zgłosił się pan poseł Horała. Proszę bardzo.

Posel Marcin Horała (PiS):

Panie przewodniczący, ja tylko z bardzo małym apelem. To nie jest tak, że jak ktoś krytykuje obecny rząd, to to są głosy polityczne, a jak pan przewodniczący, korzystając ze swojego głosu, krytykuje poprzedni rząd, to to są głosy merytoryczne.

Komisja sejmowa jest od tego, żeby posłowie mogli się wypowiadać na takie tematy, które są przedmiotem jej obrad. Co więcej, komisja sejmowa ze swojej natury jest ciałem politycznym, więc apelowanie, żeby nie upolityczniać jakichś tematów, to jest w ogóle...

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Absurd.

Posel Marcin Horała (PiS):

Jest sprzeczne ze zdrowym rozsądkiem i absurdalne, bo Sejm Rzeczypospolitej jest władzą polityczną w naszym kraju i jego komisje, jego organy również są ciałami ze swojej natury politycznymi i sprawy, którymi się tu zajmujemy, wszystkie co do jednej są polityczne. A polityka to jest roztropna troska o dobro wspólne albo przynajmniej powinna być. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Rozumiem, że to był głos w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo zanim oddam głos panu prezesowi, pozwolę sobie na koniec na kilka informacji, refleksji dotyczących tego, jak wygląda realizacja postulatu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych przez nasz rząd.

Otóż szanowni państwo, dzięki temu, że odblokowaliśmy środki z KPO, na ten zakres prac związanych z poprawą bezpieczeństwa w ruchu kolejowym na terenie całego kraju trafi z tej

puli kilkaset milionów złotych, natomiast w ciągu ostatniego roku zawarliśmy kontrakty grubo przekraczające miliard złotych. Zostały ogłoszone przetargi, zawarliśmy kontrakty na kwoty grubo przekraczające miliard złotych.

Zacznę od tej największej – 861 mln zł. Jeszcze w zeszłym roku zostało ogłoszone postępowanie na projekt poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych we współpracy z samorządami Polskie Linie Kolejowe zgłoszonych ponad 50 projektów w całej Polsce. To oznacza, że 861 mln zł konkretnych pieniędzy trafi na poprawę bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, na przejazdach kolejowo-drogowych.

Słyszając tutaj głosy, które twierdzą, że nic się w tej materii nie zadziało, żadnych decyzji nie podjęto, to muszę powiedzieć, że to oznacza, że po prostu ktoś nie odrobił podstawowej pracy przed posiedzeniem Komisji, nie zerknął na konkretne działania rządu Koalicji 15 października.

190 mln zł – kolejna pula na 40 przejazdów w różnych województwach. 33 mln jeszcze w maju poprzedniego roku, 41 mln zł ogłoszone w kwietniu, aglomeracja wrocławska 17 mln zł na poprawę bezpieczeństwa na przejściach. To wszystko są tylko decyzje z zeszłego roku, łącznie dające ponad 1 mld zł na poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. To pokazuje, że jeżeli chodzi o poprawę bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, rząd Koalicji 15 października, daleko bardziej niż do tej pory, kieruje na to potężny strumień finansowania właśnie po to, żeby było coraz mniej wypadków, coraz mniej ofiar tych wypadków, dlatego że wszyscy zdajemy sobie sprawę, że to już nie tylko koszty, które oczywiście są potężne, ale przecież to jest każde jedno ocalone życie na przejeździe kolejowym, każde jedno ochronione zdrowie. To jest niezwykła wartość, tego nie da się przeliczyć, choć oczywiście można próbować, ale w gruncie rzeczy tego nie da się przeliczyć, bo każda poszkodowana osoba, to dla kogoś rodzinna, ludzka tragedia i powinniśmy zrobić wszystko, żeby unikać takich tragedii. Stąd bardzo wyraźny sygnał, także finansowy, na to, żeby prowadzić działania poprawiające bezpieczeństwo. Oczywiście już nie wspomnę, że na przykład ze środków Głównego Inspektora Transportu Drogowego kolejnych pięć przejazdów zostanie objętych monitoringiem właśnie po to, żeby dbać o bezpieczeństwo od tej strony drogowej.

Szanowni państwo, kwestia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym oczywiście jest o wiele szersza i oprócz tych działań, o których przed chwilą powiedziałem, czyli ponad 1 mld zł tylko w zeszłym roku, które przeznaczyliśmy na bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych, na przebudowę tych przejazdów, także we współpracy z samorządami, bo przecież cały czas próbujemy wybrnąć z tej katastrofy w zakresie bezpieczeństwa, jaką był przetarg i prowadzenie prac nad wdrożeniem systemu GSM-R. Przecież to jest meritum bezpieczeństwa. Nie padło tutaj żadne słowo, ale też powiedzmy sobie szczerze, że są na tej sali osoby, które w jakiś sposób za to odpowiadały. Dzisiaj, jeżeli uciekamy od dyskusji, z którego momentu weszliśmy i w jaki momencie przejęliśmy stery i odpowiedzialność za nasze państwo, to było mnóstwo takich rzeczy, które już dawno powinny się zadziać i tego dzisiaj nie ma. My to dzisiaj nadrabiamy, czego wyrazem są m.in. te środki finansowe, ale także te decyzje, które podejmowaliśmy.

Jeżeli chodzi o sytuację w odniesieniu do innych krajów, też warto powiedzieć, że dopóki choć jedna osoba będzie poszkodowana na przejazdach kolejowych, dopóty przynajmniej ja nie będę uważał, że wykonaliśmy swoje zadanie w sposób właściwy, dobry, do końca skuteczny. Znalazłem statystyki w zakresie wypadków w Czechach i oczywiście one są trochę szersze, dlatego że tam jest mowa o poszkodowanych w sytuacjach kolejowych. Tam jest 238 osób w 2022 r. Nie wiem, ile z nich zostało poszkodowanych na przejazdach kolejowych, ale z pewnością są tam też te osoby. W Polsce w 2022 r. mieliśmy 61 osób, które zostały poszkodowane w wypadkach na przejazdach kolejowych. Oczywiście można brać te statystyki z innych państw, porównywać, natomiast my pewnie powinniśmy patrzeć głównie na siebie.

Tak jak powiedziałem, każde ocalone życie, ocalone zdrowie jest dla nas niezwykłą wartością. Stąd też bardzo konkretne środki finansowe kierowane na poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Tak jak powiedziałem, w zeszłym roku grubo ponad miliard złotych. To są konkretne pieniądze, które zostały wygospodarowane w tym celu. I oczywiście nadrabianie zaległości z przeszłości, czyli próba postawienia na nogi systemu GSM-R, niezwykle ważnego także z punktu widzenia przewozów towarowych i budowania sprawnej sieci do tego, aby rzeczywiście było bezpiecznie, ale także żebyśmy mogli przyspieszyć te prędkości handlowe. One są różne, ale zdecydowanie w wielu miejscach niewystarczające. Rozmawialiśmy o tym w zeszłym tygodniu w Wiśle podczas kongresu kolejowego, więc myślę, że tutaj perspektywy

są znakomite. Natomiast oczywiście czeka nas jeszcze dużo pracy, także w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych.

Szanowni państwo, zgłaszał się pan poseł Habura, o którym...Przepraszam bardzo, panie pośle, widziałem, że się pan zgłaszał, zapisałem, ale później dyskusja zrobiła się jakaś taka bardziej dynamiczna, tak że po tym moim krótkim głosie. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Ja gwoili sprostowania, chciałem podziękować panu posłowi Kmicie, że zwrócił uwagę na moją wypowiedź, bo to jest dla mnie wskazówka, że muszę budować inny przekaz dla członków Komisji i zaproszonych gości, a inny dla pana posła Kmita, bo tylko albo złośliwość, albo ograniczona percepcja, albo jeszcze jakieś inne przyczyny nie pozwoliły mu dostrzec, że mówiąc o przebudowie skrzyżowań kolejowo-drogowych na dwupoziomowe, nie myślałem o rozwiązaniu systemowym, bo wtedy ta kwota 75 mld, którą podał pan Kmita byłaby zdecydowanie niewystarczająca i czasowo i z wielu innych powodów to rozwiązanie byłoby nierealne. Myślałem tylko o incydentalnych przypadkach, kiedy takie rozwiązanie byłoby uzasadnione z punktu widzenia bezpieczeństwa albo też uwarunkowań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Zgłasza się pan prezydent Miętek. Proszę bardzo.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Leszek Miętek:

Dokładnie 30 sekund. O tej polityce pan przewodniczący był uprzejmy powiedzieć po mojej wypowiedzi. Nie wymienił pan mojego nazwiska, ale odniosłem wrażenie, że to mnie dotyczy.

Chciałem tylko powiedzieć, że mam świadomość, że jak jestem w Sejmie, to jestem wśród polityków, bo każdy z parlamentarzystów jest politykiem. Ja nigdy nie byłem politykiem, nie zamierzam nim być. Natomiast kolej to jest technika i na wszystkich komisjach sejmowych staram się zabierać głos pod względem techniki i merytoryki.

Bardzo często zwracałem uwagę na wycieczki polityczne. I zwrócenie uwagi na to, że niestety nie da się rozmawiać z panem ministrem, bo on nie chce rozmawiać, było tylko w kontekście tej nieobecności.

Natomiast co do statystyk to chcę powiedzieć, panie przewodniczący, że św. Katarzyna czuwa nad nami. Nie wiem na jak długo wystarczy jej cierpliwości, bo do tych statystyk brakowało 4 sek. w Psarach ze względu na brak ETCS i GSM-R, który nie jest realizowany i kilkadziesiąt metrów w Trzebini. Tak że tutaj bym się tym nie zajmował, bo sytuacja bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest rzeczywiście bardzo poważna. Jak w listopadowy dzień poszliśmy z petycją nie o wynagrodzenia, nie o jakieś apanaże, tylko w sprawach bezpieczeństwa, które są kluczowe dla maszynisty i niestety to nie pada na podatny grunt, żebyśmy coś z tym zrobili, to po prostu ręce mi opadają.

Nie jestem politykiem i proszę nie odbierać moich wypowiedzi politycznie. Ja nawet nie byłem radnym gminy. Tak że spokojnie, nie kandydowałem nigdy wyborach, nie jestem politykiem. Jestem związkowcem od wielu lat. Uprawiam polityki, ale związkowo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Czyli jednak. Szanowni państwo, to był ostatni głos w tej dyskusji. Bardzo proszę, wbrew kilku głosom mamy również przedstawicieli ministerstwa, ale myślę, że sporo pytań było skierowanych bezpośrednio do Urzędu Transportu Kolejowego.

Bardzo proszę, zaczniemy może od pana prezesa, ale też później oddam głos przedstawicielom, panom dyrektorom z ministerstwa, po to żeby rzeczywiście tutaj też te informacje zostały przekazane. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes UTK Marcin Trela:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, bardzo dziękuję za te wszystkie głosy w dyskusji i te pomysły, ponieważ nie ma jednego rozwiązania na to, żeby podnieść bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Każdy z państwa pomysłów wymaga rozważenia, przyjrzenia się, zastanowienia się czy jest dobry i czy stać nas na to, bo wszystko jest za pieniądze.

Dlatego też wychodząc z tą strategią, mówimy 12 tys. przejazdów, 5 tys. kategorii B, zaczniemy od 500 tych najbardziej...Mamy to policzone, które to są przejazdy. Później pan dyrektor wskaże, jak to policzyliśmy, które są najbardziej niebezpieczne, bo mamy świadomość, pokazaliśmy,

ile to będzie kosztować w tej kategorii full premium, ile w tej kategorii stopniowego dojścia do tego, żebyśmy zajęli się tym, co jest najważniejsze i co możemy dzisiaj zrobić.

Odnosząc się po kolei, jeżeli kogoś pominię, to przepraszam, proszę się przypomnieć, postaram się odnieść do wszystkich pytań.

Pan prezydent Miętek – tak, mamy te dane, panie prezydencie, odnośnie do innych krajów. Możemy pokazać, jak to wygląda na tle naszych sąsiadów czy to południowych...

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Leszek Miętek:

I jak wygląda?

Wiceprezes UTK Marcin Trela:

Nie najgorzej. Każde zdarzenie to jest tragedia. Nie możemy mówić, że jak jesteśmy w środku stawki, to jest dobrze, czy niedobrze. Natomiast mamy takie dane, możemy je pokazać, możemy się nimi wymienić.

Odnosząc się do egzekwowania przepisów prawa – tak, nasza analiza, nasza strategia wskazuje, że konieczna jest zmiana przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym i o drogach publicznych. I tutaj bardzo duże podziękowania za wsparcie ze strony GITD, gdzie wspólnie pracujemy, analizujemy, co i w jakim zakresie należy zmienić w przepisach prawa, bo jeżeli mówimy o tych przejazdach w kategorii D, tutaj nawet dzisiejsze uprawnienia, nasza analiza, jak wynika z GITD, są niewystarczające. Stąd też, żeby wdrożyć te rozwiązania innowacyjne, konieczna jest zmiana legislacyjna, bowiem dzisiaj tylko ten system CANARD może odnosić się do przejazdów wyposażonych w sygnalizację świetlną, dlatego też te zmiany są niezbędne.

Jeszcze raz dziękuję GITD za to, że chcą z nami współpracować, żeby wypracować te rozwiązania prawne, żeby można było je przedstawić, żeby można je wdrożyć.

Odnosząc się do pytania pana prezesa Adriana Furgalskiego, to tak, wiemy, że PKP Polskie Linie Kolejowe właśnie też rozmawiają z GITD na temat możliwości technicznej wykorzystania tych systemów wizyjnych. Podobno była mowa o 2,5 tys. urządzeń, natomiast tam są kwestie techniczne, które trzeba zgrać, ustalić, czy ten system wizyjny jest na tyle zaawansowany i na tyle dokładny, żeby spełniał wymogi CANARD. Natomiast wiem, że nawet wczoraj było takie spotkanie między zarządcą, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, więc prace trwają.

Odnosząc się w dalszej kolejności do pomysłu pana przewodniczącego Pejo – tak, kategorię A i B moim zdaniem też można by było. Jest to słuszna uwaga, żebyśmy w końcu coś zrobili, żeby ci kierowcy się nie bali. My prowadzimy kampanię „Kolejowe ABC”, gdzie będziemy pojawiali się w mediach i też wiemy, że PKP Polskie Linie Kolejowe prowadzi kampanię.

Proszę państwa, przede wszystkim nie wolno wjeżdżać na przejazd kolejowo-drogowy, kiedy roгатki są zamknięte, kiedy sygnalizacja jest włączona. Natomiast jeżeli się tak wydarzy, to trzeba te roгатki po prostu wyłamać. Bo ratujemy życie swoje, swoich pasażerów, ale też chronimy życie maszynistów, pasażerów, którzy podróżują w pociągu i takie działania są konieczne. Jest żółta naklejka, jeśli to jest nieskuteczne, to też wyciągamy wnioski, uczymy się wszyscy, trzeba mocniej o tym mówić i uświadamiać społeczeństwo, jak prawidłowo zachować się na przejeździe kolejowo-drogowym. A jeżeli już się wydarzy, to nie stawać pojazdem w bok, nie bać się o to, że porysujemy sobie lakier, bo nam się nie uda. Nie przeżyjemy my, nie przeżyje nasza rodzina i doprowadzimy do tragedii, że giną też pasażerowie, już nie mówiąc o stratach i o opóźnieniach – 42 tys. minut w poprzednim roku.

Każdy taki głos, który pokazuje, co zrobić, nawet ta dzisiejsza Komisja i też państwo posłowie, panie posłanki, ci, co nas słuchają, mam nadzieję, że to też apel pana posła: Nie bój się, wyłam te roгатki. Trudno, one są tak skonstruowane, że się po prostu wypną i wypadną. Nawet jeżeli będzie to sankcja w postaci mandatu karnego, to lepiej ponieść konsekwencje 2 tys. zł i zachować życie, bo tu nie ma szans. To nie jest Dawid z Goliatem, nie ma szans. Pokazywaliśmy na tych filmach, jakie to są konsekwencje.

Odnosząc się też do postulatu pana posła Habury, te działania są podejmowane równolegle, to nie jest remedium. Proszę państwa, im będziemy szybciej jeździli na kolei, tym będzie bezpieczniej. Dlaczego? Bo jak będą linie kolejowe tam, gdzie są modernizowane na 160 i więcej, tam są już przejazdy bezkolizyjne. Takie są wymogi przepisów. Dzisiaj też, jak projektuje się nowe, modernizuje linie kolejowe, to jest przejazd co 4 km, a nie co 1,5 km.

Pamiętajmy jednocześnie, że im mniej przejazdów kolejowo-drogowych...Mamy też czynnik społeczny, czyli społeczeństwo, które lokalnie mieszka na tym terytorium i też chce mieć

możliwość przekraczania tych przejazdów kolejowo-drogowych. Każda próba likwidacji przejazdu kolejowo-drogowego wywołuje niezadowolenie społeczne. Natomiast bezpieczeństwo jest tu najważniejsze, więc stopniowa modernizacja linii kolejowych i podnoszenie parametrów kolejowych prowadzi do tego, że tych przejazdów kolejowo-drogowych jest mniej. Tak samo jest coraz mniej przejazdów kategorii D, ponieważ to są inwestycje. My natomiast widzimy, że to jest inwestycja długofalowa i długoletnia. Nie mówimy o perspektywie 2030–2050 r. Pokazujemy rozwiązanie, które tu i teraz realnie może zwiększyć bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Wybraliśmy te 500. Też mamy świadomość, że to nie zadzieje się z dnia na dzień. Natomiast pokazujemy tę linię i tutaj dziękuję też za ten dobry głos w dyskusji.

Odnosząc się do pierwszego pytania pani poseł Pauliny Matysiak, jak to jest z tą strategią i na jakim to jest etapie, my w 2021 r. przekazaliśmy do ministra infrastruktury projekt tej strategii, czyli tego dokumentu dotyczącego innowacyjnych systemów. Ten projekt podsumował dotychczasowe działania, analizy związane z pilotażem, związane z tymi firmami. Warto podkreślić, że to jest często też polski kapitał, polski pomysł. Jak to działa? Testami, wnioskami z testów, z kosztami z tych urządzeń i też spodziewanymi korzyściami finansowymi, jak i ludzkimi. Jako krajowa władza bezpieczeństwa przeliczamy życie ludzkie na pieniądze, bo to jest obowiązek prawny, natomiast tak po ludzku nie da się tego przeliczyć.

Następnie w 2023 r., w styczniu, mieliśmy takie spotkanie właśnie z GITD, z PKP Polskie Linie Kolejowe i z ministrem infrastruktury, gdzie ustalono, że ta strategia będzie wdrażana, że to jest dobry pomysł, że musimy się tym zająć.

Mamy wybrane, zaraz pan dyrektor powie, skąd te 500, jak liczymy – to to są twarde dane, bo to musi tak być. To nie jest tak, że wzięliśmy sobie: „A, to po 10 na województwo”. Tam, gdzie jest niebezpiecznie, gdzie dochodzi do zdarzeń, tam chcielibyśmy to wdrażać. Chcemy to robić, to oczywiście też nie jest tak, że z dnia na dzień się zadzieje, bo nawet w tym wariantcie miliardów a milionów, to też są konkretne pieniądze. Jeżeli chodzi o pieniądze, nie mamy gotowego pomysłu. My wskazujemy, że to może być z budżetu państwa, to może być z innych środków, natomiast pracujemy nad tym wspólnie. Przedstawiliśmy taki proces, współpracujemy z GITD w zakresie, w którym mamy kompetencje, żeby wypracować te rozwiązania prawne. Rozmawiamy o tym, kto mógłby być koordynatorem tego fizycznego procesu rejestracji. Musi tu być też współpraca z zarządcą infrastruktury kolejowej, który odpowiada za zarządzanie ruchem kolejowym. Jest współpraca, zidentyfikowane problemy, też doświadczenia GITD, jak stawiać takie urządzenia, współpraca z zarządcą drogi, bo część urządzeń będzie w systemie w pasie drogowym, część w systemie kolejowym.

To jest cały taki proces, dlatego tego pilnujemy, dlatego też dziękujemy za możliwość przyjscia tutaj, pokazania propozycji, rozwiązań, zmian w przepisach prawa. Natomiast na dziś, my jako Urząd Transportu Kolejowego nie mamy na to środków, ale widzimy możliwość sfinansowania i pokazania tych rozwiązań, czyli te miliardy złotych na inwestycje, kontra te rozwiązania w systemach innowacyjnych dotyczących przejazdów kolejowo-drogowych, które przy relatywnie niewielkich – to też są środki publiczne – ale relatywnie niewielkich pieniądzach, mogą odczuwalnie wzmocnić poziom bezpieczeństwa, bo każde życie ludzkie jest ważne i niezależnie od tych działań, o których tutaj mówiliśmy, czyli kontrole, stwierdzanie nieprawidłowości na przejazdach kolejowo-drogowych, usuwanie tych nieprawidłowości, nakładanie sankcji na zarządcę infrastruktury kolejowej czy drogowej, prowadzenie modernizacji, podnoszenie standardów przejazdów, czy likwidację przejść, to jest naszym zadaniem.

Możemy, tak jak państwo mówicie, spotykać się kolejny raz i nic nie robić, natomiast możemy przedstawić inicjatywę do tego, żebyśmy nawet takimi krokami zwiększali bezpieczeństwo w sposób realny, bo uważamy, że to jest w sposób realny. Nasze testy pokazują, że to bezpieczeństwo rzeczywiście podnosimy.

Tyle, panie przewodniczący. Pan dyrektor też ma te dane. Nie wiem, czy to jest dobry czas i miejsce, żeby mówić o tym, jak wybraliśmy te 500, to jest już taka bardzo techniczna, szczegółowa rzecz, ale mamy to policzone, wiemy, które to są, wspólnie też z GITD, z PKP PLK, to nie jest tak, że a to...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie, to jest to, co państwo przygotowaliście w 2021 r.? Czy to jest jakieś nowe?

Wiceprezes UTK Marcin Trela:

Nie, to są te od 2021 r, ta strategia, to jest policzone, to jest też aktualizowane, bo na przykład wycena tych kosztów... Też przejazdy się zmieniają, bo są takie, które są modernizowane, przebudowywane, więc my też we współpracy z PKP PLK, jesteśmy w stanie na bieżąco wskazać punktowo, jest decyzja, są pieniądze, to mówimy: „OK. 100 to 100, 500 to 500”. To jest po prostu nasz realny plan na twardych danych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Zanim oddam głos panom dyrektorom z prośbą o informacje ze strony ministerstwa, to pan przewodniczący Pejo prosił o...

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Dosłownie jednym zdaniem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jedno zdanie, proszę.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Panie prezesie, zwracam uwagę na ten aspekt psychologiczny, o którym mówiłem wcześniej, mianowicie możemy i powinniśmy apelować w mediach jako posłowie i wszystkie grupy społeczne, które chcą się przyczynić do bezpieczeństwa, natomiast ten aspekt psychologiczny, kiedy jesteśmy zakleszczeni pomiędzy szlabanami w moim przekonaniu i w przekonaniu psychologów jest bardzo istotny. Po prostu mamy wtedy ograniczoną percepcję, sposób myślenia i taka naoczna informacja: „Wylam w przypadku potrzeby” po prostu jest niezwykle istotna.

Przejazdów strzeżonych, czy też automatycznie strzeżonych, nie mamy tak wiele, koszt tabliczki to jest 10–20 zł, razy 1000 przejazdów to są naprawdę bardzo drobne kwoty, a mogliśmy choćby pilotażowo wprowadzić tego typu rozwiązania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję i bardzo proszę ze strony ministerstwa, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Rurka:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, myślę, że ta dyskusja, którą dzisiaj prowadzimy i te wszystkie głosy, które w tej dyskusji wybrzmiały, jednoznacznie wskazują na to, że chyba wszystkim nam zależy na tym, żeby to bezpieczeństwo na tych przejazdach kolejowo-drogowych podnosić w ten sposób, żeby minimalizować liczbę wypadków.

Moim osobistym oczekiwaniem i zamierzeniem jest doprowadzenie do tego, aby była ona liczbą zero. Oczywiście nie potrafię odpowiedzieć na to pytanie, czy do takiej liczby dojdziemy, natomiast nasza obecność tutaj świadczy jednoznacznie o tym, że wszystkim nam na tym bardzo zależy. Oczywiście dojście do pewnego efektu to jest połączenie, tak jak państwo wspominaliście, pewnych komplementarnych działań. Te działania mają charakter techniczny, merytoryczny, wdrożenia pewnych rozwiązań zarówno po stronie zarządcy infrastruktury, jak i po stronie zarządcy dróg, sfinansowania tych rozwiązań, doprowadzenia do tego, żeby poziom edukacji w zakresie informowania użytkowników dróg był wyższy, żeby nie przekraczali tych przejazdów w momentach, w których nie powinni ich przekraczać, bądź w sytuacji, w której to robią, żeby byli skutecznie ścigani, żeby byli na nich nakładane kary i żeby były one egzekwowane. I to jest wiele takich elementów, które tak naprawdę powinny nam zagrać gdzieś w jednym miejscu.

Ja może na wstępie powinienem zabrać głos i przytoczyć kilka informacji, które być może odpowiedziałyby na pytania, które zostały zadane na wstępie tej rozmowy.

Otóż współpracując z Urzędem Transportu Kolejowego w zakresie promowania tych technologii, które były przedmiotem prezentacji, Ministerstwo Infrastruktury praktycznie przeprowadzało projekt rozporządzenia, który umożliwia po stronie zarządcy kolejowego wdrażanie tego typu rozwiązań. To rozporządzenie, to jest rozporządzenie, które nowelizowaliśmy w związku z koniecznością jego nowelizacji co wynikało z art. 7 prawa budowlanego, ponieważ to rozporządzenie niedługo wygaśnie i musieliśmy wydać je na nowo. Mogliśmy się ograniczyć tylko do wydania tego rozporządzenia na nowo w zakresie wdrażania TSI, które były przez nas nałożone przy nowelizacji tego rozporządzenia.

Poszliśmy dużo dalej, wprowadziliśmy wszystkie te rozwiązania, których skutkiem miało być wdrożenie tego typu systemów na infrastrukturze po stronie zarządcy kolejowego. Przytoczę

może, co to rozporządzenie nam daje. Ono powoduje, że możemy stosować obligatoryjnie na przejazdach kategorii B zabezpieczeń uniemożliwiających objazd zamkniętej roгатki oraz zastosowanie wysp kanalizujących ruch lub separatorów. Wprowadzamy możliwość stosowania na przejazdach nowoczesnych rozwiązań pozwalających na wykrywanie przeszkód na przejeździe poprzez stosowanie pętli indukcyjnych, urządzeń opartych o system radarowy, obrazowania termicznego w podczerwieni i czujników ultradźwiękowych. Umożliwiamy zarządcy drogi dodatkowo oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych znakami aktywnymi, znakami lub tablicami o zmiennej treści, zastosowanie linii spowalniających i progów zwalniających. Wprowadzamy też brak wymagań dotyczących kąta skrzyżowania do skrzyżowań wielopoziomowych, co oznacza, że tam, gdzie do tej pory takie skrzyżowania były problematyczne do lokalizowania, to my pod pewnymi warunkami dopuszczamy lokalizowanie takich wielopoziomowych skrzyżowań w celu wyeliminowania skrzyżowań w jednym poziomie.

To co było na prezentacji pana prezesa, czyli te systemy konkretnych firm, one dzięki temu rozporządzeniu będą mogły zafunkcjonować. Rozporządzenie przeszło uzgodnienia międzyresortowe, konsultacje publiczne, jest po komisji w RCL i zostało w tej chwili oddane do notyfikacji, jest w procedurze stand still przed Komisją Europejską. Po tej procedurze zostanie podpisane przez ministra infrastruktury w porozumieniu z ministrem do spraw rozwoju i wejdzie w życie. W związku z tym to, o czym tutaj mówimy, to my z naszej strony przygotowaliśmy takie rozwiązania.

Kolejnym rozwiązaniem komplementarnym jest oczywiście program wiaduktowy, który przeznacza niemalże miliard złotych w dwóch konkursach na zmianę skrzyżowań jednopoziomowych na skrzyżowania dwupoziomowe i w tej chwili mamy już podpisanych 51 umów na takie obiekty. 65 kolejnych lokalizacji jest w trakcie negocjacji, porozumień.

Kolejnym elementem jest zmiana w nadchodzącej nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym z zakresu uprawnień Straży Ochrony Kolei, bo chcielibyśmy, żeby nasza straż kolejowa wsparła działanie funkcjonariuszy Policji w prewencji i w nakładaniu kar na obszarze kolejowym za wykroczenia popełniane przez kierowców, po to żeby trochę wspomóc naszych kolegów mundurowych.

Kolejna rzecz jest taka, że próbujemy podejmować próby, w których PLK jako zarządca infrastruktury pomagałyby – i chcemy, żeby dochodziło do takich spotkań – szkolić egzaminatorów na kierowców, którzy przekazywaliby podczas egzaminowania i podczas szkolenia kierowców pewną wiedzę, w którą ubraliby ją pracownicy zarządcy infrastruktury, jak zachowywać się na przejazdach i ze swojej strony Polskie Linie Kolejowe planują taki program przeprowadzać dla egzaminatorów bezpłatnie.

W związku z tym my z naszej strony podjęliśmy naprawdę szereg działań. Oczywiście to nie jest wszystko. Na to jest potrzebny czas i ta komplementarność, o której mówimy.

Jeśli chodzi o kwestie związane z odpowiedzią na petycję pana prezydenta, to dopiero w dniu dzisiejszym dostaliśmy stanowisko do tej petycji, które odnosi się do sposobu przygotowania przez nas odpowiedzi. W związku z tym na to stanowisko my również odpowiemy, uzupełnimy, z tym że prosiłbym o kilka dni czasu z tego względu, że ono wpłynęło od razu dzisiaj, więc my się tym zajmujemy i taka odpowiedź na pewno zostanie państwu przedłożona.

Zachęcam również do śledzenia procesu legislacyjnego ustawy o transporcie kolejowym, który ruszy niebawem. Będzie dotyczył procesu inwestycyjnego, będzie dotyczył również kwestii związanych z technicznymi aspektami różnych krajowych specyfikacji prowadzenia ruchu. W tym procesie będziemy również uwzględniać wszelkie państwa uwagi po to, żeby poprawiać ruch kolejowy. Jest to dla nas bardzo ważne, dlatego że punktowy wypadek na sieci drogowej jest w pewnej skali nieznaczny, dla tej sieci drogowej łatwo ten wypadek ominąć, zorganizować objazdy. Natomiast taki wypadek dla sieci kolejowej jest brzemienny w skutkach, blokuje całą linię kolejową i powoduje opóźnienia pociągów na całej tej linii, które idą w tysiące minut. Powoduje też ogromne szkody dla przewoźnika kolejowego, który – tak jak pani poseł wskazywała – musi oddać swój tabor do naprawy i w tym momencie nie może go używać, co powoduje, że musi podstawić tabor zastępczy. Są również problemy odszkodowawcze z tego względu, że niestety, ale pojazdy drogowe są ubezpieczone na taką sumę ubezpieczenia, że ono nie pokrywa strat na kolei. I to jest kolejny problem, z którym w jakiś sposób musimy sobie poradzić. W związku z tym w tej chwili bardzo mocno pracujemy nad tym, żeby minimalizować ilość wypadków, które są na sieci kolejowej.

Kończąc moją wypowiedź, ja to zawsze mówię, ważne jest to, żeby próbować dotrzeć do świadomości kierowcy, który nie jest ograniczony żadnymi systemami i jak będzie chciał, to tak naprawdę zawsze będzie mógł nam wjechać w ten nasz system. To jest rzeczywiście taka trudna bariera do pokonania, że musimy walczyć z pewną świadomością i mentalnością użytkowników pojazdów dróg, którzy praktycznie w 99% są sprawcami tych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Czy pan prezes pragnie jeszcze coś dodać? Myślę, że to... Bardzo proszę.

Wiceprezes UTK Marcin Trela:

Dziękuję za tę dyskusję, za te głosy. To co pan dyrektor powiedział, to jest kwestia kategorii zmian, które się dzieją, natomiast my nie dotykamy przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D. I tutaj właśnie stąd ta komplementarność.

Rozwiązujemy jeden problem, pokazujemy to uzupełnienie. Czyli ta nasza strategia jest aktualna i będziemy apelowali o to, żeby była wdrażana. I to jest z jednej ta zmiana przepisów strony kolejowych, o których pan dyrektor powiedział, ale też konieczna zmiana przepisów Prawa o ruchu drogowym i ustawy o drogach publicznych. Dopiero wtedy będziemy mogli mówić o tym, że domykamy ten system i to działa.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, ostatni głos. Bardzo proszę, pan inspektor Konkolewski. Bardzo proszę, panie inspektorze.

Pełniący obowiązki zastępca główny inspektora transportu drogowego Marek Konkolewski:

Dziękuję bardzo. Ja tylko dwa zdania. Panie przewodniczący, chciałbym bardzo podziękować panu prezesowi. Jestem p.o. zastępcy głównego inspektora transportu drogowego i odpowiadam za obszar związany z fotoradarami, odcinkowymi pomiarami prędkości, systemem RedLight. Współpraca z panem prezesem, z Urzędem Transportu Kolejowego układa się wzorowo.

Chciałbym też powiedzieć, że trzy tygodnie temu w Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym gościł osobiście pan wiceminister infrastruktury odpowiedzialny za kolej, pan Piotr Malepszak. Spędziliśmy grubo ponad dwie godziny na rozmowach na temat problemów dotyczących zdarzeń drogowych na przejazdach kolejowo-drogowych. Podzieliliśmy się swoimi spostrzeżeniami, a także propozycjami zmian legislacyjnych, ażeby poprawić skuteczność i efektywność naszych wspólnych działań, żeby do tych naruszeń tak często nie dochodziło.

A przypomnę tylko, że w 2024 r. na przejazdach kolejowo-drogowych, tam gdzie jest zamontowany system rejestracji przejazdu na czerwonym świetle, CANARD zarejestrował 12 277 naruszeń przepisów ruchu drogowego i wobec sprawców nałożyliśmy 6668 mandatów karnych. A więc ta skuteczność ścigania sprawców naruszeń na tych przejazdach wynosi 54%. W 2025 r. do 15 marca nasza efektywność działań jest na poziomie 72%. Zarejestrowaliśmy 2008 naruszeń, a nałożyliśmy 1448 mandatów karnych. A więc tutaj też wielkie podziękowanie dla wiceministra pana Piotra Malepszaka, który odwiedził nas osobiście i to były konstruktywne rozmowy.

I mam nadzieję, że ten program pilotażowy, gdzie zostaną wytypowane przejazdy kolejowo-drogowe, gdzie będzie potrzeba zamontowania tychże urządzeń, zostanie wprowadzony w życie. Natomiast jest także potrzeba wprowadzenia zmian legislacyjnych. Nie będę głośno o tym mówił, tzw. ustawy fotoradarowej.

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za głos i jeszcze raz dziękuję panu prezesowi i panu dyrektorowi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie inspektorze, oczywiście Komisja jest gotowa do tego, żeby procedować zmiany, mało tego, brać udział także w pracach, które mają przygotować je we właściwy sposób.

Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Bardzo dziękuję wszystkim za udział w posiedzeniu Komisji. Na tym wyczerpaliliśmy porządek dzienny niniejszego posiedzenia.

Zamykam posiedzenie Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii oraz Komisji Infrastruktury.

Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariatach Komisji w Kancelarii Sejmu.

Za chwilę zaczynamy kolejne posiedzenie Komisji Infrastruktury.