

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 178)
z dnia 5 listopada 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 178)

5 listopada 2025 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– **przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat skandalicznej decyzji PKP PLK SA dotyczącej tzw. integracji zakładów linii kolejowych.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Piotr Wyborski** prezes zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych SA wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Zdzisław Jasiński** przewodniczący rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Jarosław Kucz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych, **Aleksander Motyka** przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, **Janusz Stefańczyk** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP wraz ze współpracownikami, **Jan Ślusarczyk** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy wraz ze współpracownikami, **Andrzej Izdebski** przewodniczący Komisji Zakładowej ZLK Siedlce oraz **Iwona Kalita** asystentka przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek, Jolanta Osiak i Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Jest z nami pan Kamil Wilde, wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego. Witam bardzo serdecznie. Serdecznie witam również przedstawicieli PKP PLK z panem prezesem Piotrem Wyborskim na czele. Witam państwa bardzo serdecznie.

Witam przedstawicieli strony społecznej, która jest dzisiaj bardzo, bardzo szeroka, więc pozwolę sobie bardzo dynamicznie przejść przez proces powitania. Witam pana Jana Przywoźnego, przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy, wraz ze współpracownikami. Witam panią Joannę Klekot, członka Zarządu Głównego FZZK i przewodniczącą Rady Branżowej PKP PLK SA i spółek zależnych, wraz ze współpracownikami. Bardzo serdecznie witam pana Janusza Stefańczyka, przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP, wraz ze współpracownikami. Witam bardzo serdecznie pana Andrzeja Izdebskiego, przewodniczącego Komisji Zakładowej ZLK Siedlce, wraz ze współpracownikami. Witam pana Aleksandra Motykę, przewodniczącego Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, wraz ze współpracownikami. Witam pana Zdzisława Jasińskiego, przewodniczącego rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, wraz ze współpracownikami. Witam pana Jarosława Kucza, przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych, wraz ze współpracownikami. Witam pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Witam bardzo serdecznie. Szanowni państwo, witam wszystkich państwa, którzy dzisiaj goszczą na posiedzeniu naszej Komisji.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany 9 października 2025 r.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat skandalicznej decyzji PKP PLK dotyczącej tzw. integracji zakładów linii kolejowych. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Bardzo proszę panią poseł Agatę Wojtyszek, przedstawiciela wnioskodawców, o zaprezentowanie wniosku. Pani poseł, bardzo proszę.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Serdecznie dziękuję, panie przewodniczący. Ja rozpocznę, a kontynuować będzie pani poseł Anna Milczanowska. Bardzo dziękuję za zwołanie tego posiedzenia Komisji. O tym, jak ważna jest to sprawa, świadczy liczba przedstawicieli strony społecznej, którzy dziś przybyli na nasze spotkanie.

Cała sprawa zaczęła się 22 września, kiedy to z platformy informacyjnej związku zawodowe dowiedziały się o planowanej przez zarząd reorganizacji PKP PLK. Zarząd postanowił zintegrować – tak to nazwał – 12 zakładów, a mianowicie 6 zakładów postanowił włączyć w strukturę kolejnych 6. Nazwa „integracja” w zasadzie nie powinna budzić zastrzeżeń, choć dobrze wiemy, że za słowem „integracja” tak naprawdę stoi likwidacja, bo już doświadczenia chociażby z PKP CARGO pokazują nam, że restrukturyzacja kończy się dużymi zwolnieniami i tak naprawdę wchodzeniem na nasz rynek podmiotu zewnętrznego.

Władze PKP PLK mówią o efektywniejszym zarządzaniu, jednak połączenie tych zakładów to przede wszystkim zwolnienie ogromnej liczby pracowników. To spowoduje chaos inwestycyjny. Dużo inwestycji dzieje się na terenie zakładów. Zresztą zarząd w piśmie kierowanym do dyrektorów zakładów i do załogi pisze o tych licznych inwestycjach. Niestety takie działania spowodują chaos, ale przede wszystkim znacznie osłabia bezpieczeństwo na kolei.

Działania zarządu zostały podjęte i wcielone w życie bez konsultacji ze stroną społeczną, co według nas oznacza jednostronne zerwanie dialogu społecznego. Była już podkomisja, na której państwo przedstawiali tzw. plan tego działania, i te konsultacje społeczne przewodzieli państwo dopiero w kolejnym etapie.

Najpierw była decyzja, która wraz z harmonogramem zobowiązywała dyrektorów zakładów i całe załogi do przygotowania się do tej reorganizacji tak, aby integracja ta nastąpiła już od 1 stycznia 2026 r. To jest zresztą kolejny przykład aroganckiego zarządzania obecnego rządu czy spółek jemu podległych. Pomija się dialog społeczny, łamie się prawa pracowniczej i związkowe. Polski Sejm zdecydował, że 2026 r. będzie rokiem polskiej kolei. To stulecie powołania przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe. Państwa decyzja o integracji zakładów to rok hańby dla polskiej kolei, a nie rok, który miał pokazywać wagę 100 lat istnienia polskiej kolei.

Na posiedzeniu podkomisji, na którym obecna była część strony społecznej, mówili państwo, że te konsultacje to dopiero kolejna faza, ale strona społeczna na tej podkomisji opisywała, jak te konsultacje i spotkania z państwem wyglądają. Mianowicie przedstawiciel zarządu przyjeżdżał do zakładu, przedstawiał, jak ta zmiana ma wyglądać, a przedstawiciele załogi nie mogli zabrać głosu, nie mogli nawet zapytać o to, jak to będzie wyglądało. Mówiliście państwo tylko o tym, że to należy zgłosić, a kto ma uprawnienia emerytalne, może z nich skorzystać. Dziś już wiemy, że chociażby sugestie o przejściu na emeryturę to jest zwolnienie pracowników, bo emerytura to przywilej, a nie podejmowanie decyzji pod wpływem sytuacji takiej jak reorganizacja. Widzielibyśmy to raczej tak, że kiedy osoba odchodzi na emeryturę, to państwo decydują o tym, żeby zatrudnić kolejne osoby, które to bezpieczeństwo na kolei zapewnią.

Dziś już wiemy, że otrzymali państwo negatywne opinie w sprawie tej integracji. Dysponuję jedną taką oceną na piśmie, którą państwo otrzymali, ale podejrzewam, że na dzisiaj jest ich już więcej. Myślę, że przybyłe na dzisiejsze spotkanie związku zawodowe też o tym powiedzą. Również samorządy opowiedziały się na piśmie i skierowały do zarządu PKP PLK negatywną opinię w tej sprawie. Takie negatywne opinie popłynęły chociażby z mojego okręgu wyborczego, ze Skarżyska-Kamiennej, gdzie zakład miał być włączony do struktur zakładu w Kielcach. Co warto podkreślić, z mojej wiedzy wynika, że zakład w Skarżysku jest zdecydowanie większy niż zakład w Kielcach, więc już to budzi niepokój związany z tym, jak to miało być. Czy do mniejszego zakładu wszyscy ci pracownicy na pewno zostaną przyjęci?

Zarówno prezydent miasta, Rada Miasta Skarżyska-Kamiennej, jak i Rada Powiatu Skarżyskiego skierowały negatywną opinię na temat planowanej przez zarząd PKP PLK restrukturyzacji, wskazując jednocześnie, że decyzja została podjęta bez wcześniejszego dialogu z samorządami, a to przecież pracownicy mieszkający na terenie nie tylko Skarżyska, ale i sąsiednich powiatów, nie tylko – tak jak w moim przypadku – Skarżyska-Kamiennej, nie tylko województwa świętokrzyskiego, ale również z pobliskich powiatów na terenie województwa mazowieckiego... Państwa decyzja budzi uzasadnione obawy nie tylko o miejsca pracy, ale również o pogorszenie

warunków zatrudnienia i konieczność uciążliwych relokacji, bo czasami proponowany przez państwa dojazd do pracy to są naprawdę ogromne kilometry, które pracownik musi pokonać dwa razy, jadąc rano do pracy i później wracając. To jest więc zmiana nie tylko dla konkretnego pracownika, ale i dla całej jego rodziny.

Dla samorządów oznacza to jeszcze odpływ podatków, spadek potencjału rozwojowego, marginalizację miast. Przypomnę, że takie miasto jak Skarżysko-Kamienna to miasto kolejowe, które swoją nazwę i rozwój kolei zawdzięczają mądrym decyzjom naszych przodków. Takie miasto kolei zostało utworzone w drugiej połowie XIX w. i stało się kluczowym węzłem kolejowym dla całego województwa, zresztą nie tylko. To Skarżysko-Kamienna, która nazywana jest „miastem kolejarzy nad Kamienną”, stanowi obecnie jeden z trzech w kraju ośrodków kształcenia przyszłych kolejarzy. Jest to możliwe dzięki utworzeniu przez powiat skarżyski Branżowego Centrum Umiejętności w dziedzinie eksploatacji i utrzymania kolejowych środków transportu funkcjonującego przy Zespole Szkół Transportowo-Mechatronicznych. Warto podkreślić, że jednostka ta rozpoczęła swoją działalność 1 października 2025 r. i jest finansowana z KPO, więc z jednej strony przydzielili państwo środki finansowe na rozwój szkolnictwa, z drugiej strony zamykacie zakład. Kto pójdzie do takiej szkoły w mieście, gdzie nie ma perspektyw otrzymania pracy?

Mam nadzieję, że działania, które podjęły zarówno związki zawodowe, jak i pracownicy, którzy systematycznie zwracają się do naszych biur poselskich z prośbą o wsparcie, o pomoc... Abyście państwo zmienili tę decyzję. Mam nadzieję, że słowa, które pan minister Klimczak wypowiedział w jednej z rozgłośni radiowych, mówiąc, że zleci analizę tego, czy decyzja ta na pewno jest słuszna... Że okaże się, że słuszna nie jest, bo do tej pory nie przedstawili państwo jakiegokolwiek analizy ekonomicznej ani analizy skutków społecznych decyzji... Żadnej z załóg likwidowanych zakładów. Mam więc nadzieję, że te słowa pana ministra Klimczaka, nasza Komisja i nasze dzisiejsze słowa spowodują, że wycofają się państwo ze swojej – jak wskazaliśmy we wniosku – skandalicznej decyzji.

Przypomnę jeszcze tylko, że również w 2009 r., za waszych poprzednich rządów, podjęli państwo działania dotyczące reorganizacji kolei. Niewiele trzeba było czekać, bo już w 2012 r. był poważny wypadek w Szczekocinach ze skutkami śmiertelnymi. Sytuacja, którą stwarzacie teraz, na pewno nie sprzyja bezpieczeństwu i temu, żeby praca kolejarzy była spokojna. Przed nami jest groźba różnych nieprawidłowości, które mogą skończyć się tragicznie. Apeluję więc do państwa o zmianę tej decyzji i o to, abyście państwo na kolejny raz respektowali stronę społeczną, związki zawodowe, nie wykonywali telefonów, bo wiem, że były telefony ze straszeniem pracowników angażujących się w związki, że angażują się za dużo i czas przestać, bo reorganizacja będzie i tak.

Ja tyle. Przekazuję głos mojej koleżance, która uzupełni moją wypowiedź. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, teraz pani poseł Anna Milczanowska.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo serdecznie, panie przewodniczący. Podpisując się jako grupa posłów Prawa i Sprawiedliwości pod tym wnioskiem, aby to posiedzenie Komisji odbyło się, dziękujemy, że ono się odbywa.

Z ogromną prośbą chciałabym zwrócić się do pana przewodniczącego Komisji Infrastruktury. Wiemy, że sprawa likwidacji, którą nazywacie integracją 12 zakładów linii kolejowych PKP PLK do 6, wiąże się z wielotysięcznymi zwolnieniami. Jeszcze raz zwracam się do pana, panie przewodniczący, do pana doświadczenia i wrażliwości, aby oddać głos teraz stronie społecznej, która jest i uczestniczy w dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Usłyszymy od nich, bo wiedzą najlepiej, co dzieje się na terenie ich zakładów. Chciałabym swój głos, moi koledzy i koleżanki również... Żeby wysłuchać strony społecznej. Dziękuję bardzo i proszę pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Oczywiście udzielię głosu również stronie społecznej, pani poseł, tak jak zresztą jest to w tradycji naszej Komisji. Nigdy tego czasu nie brakuje, natomiast zgodnie z procedurą na tym etapie ma prawo zabrać głos przedstawiciel rządu.

W związku z tym na tym etapie bardzo proszę pana ministra Piotra Malepszaka o przedstawienie stanowiska.

Zanim pan minister zacznie, chcę panią poseł zapewnić, że z tą wrażliwością prowadziliśmy bardzo intensywny dialog również w ostatnich dniach i tygodniach.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowna Komisjo, szanowni państwo, temat integracji, zmian organizacyjnych, które podjęliśmy w PKP PLK, nieuchronnie wiąże się z podejściem, które prezentujemy od stycznia 2024 r., a bardziej od lutego 2024 r., gdy w PKP PLK pojawił się nowy zarząd. Jest to podejście bardzo mocno skoncentrowane na efektywności tego, jak wygląda infrastruktura kolejowa, jakie ma parametry, co oferuje przewoźnikom i pasażerom. Z tym wiąże się również struktura organizacyjna. To było oczywiście polecenie analizy możliwych zmian organizacyjnych w tym roku wydane przeze mnie jako bezpośrednio nadzorującego PKP PLK, abyśmy podeszli do tych efektów, które już dzisiaj osiągamy. Warto, żebyśmy wyświetlili pewne slajdy, bo one świetnie obrazują, o co dzisiaj chodzi w tym efektywnościowym podejściu do infrastruktury kolejowej.

Kilka słów dotyczących tego slajdu. To są parametry infrastruktury określające tzw. bilans prędkości. Chciałbym, żebyście państwo zapamiętali to jako pewne wprowadzenie do roli, jaką w strukturze transportowej w kraju ma PKP PLK, zarządzające ponad 18 tys. km linii kolejowych. W tych 18 tys. km jest ponad 27 tys. km torów w układzie torów szlakowych i torów stacyjnych i łącznie ponad 30 tys. km różnego rodzaju torów.

Początek tego slajdu to jest wychodzenie z głębokiej zapaści lat 2000–2010, tak bym to określił, gdzie parametry do tego czasu, do początku tego slajdu, były nieustannie spadające. Bilans prędkości był negatywny. Liczba podniesień prędkości zawsze była znacznie niższa niż liczba obniżen prędkości.

Pieniądże unijne, ale też okres od roku 2010... Środek tego wykresu bardzo mocno pokazuje, że postawiliśmy na parametry infrastruktury, postawiliśmy na zakupy taboru, postawiliśmy na to, żeby ta firma, która składała się na początku z 27 zakładów, później ograniczonych do liczby 23, zaczęła myśleć o infrastrukturze i zarządzaniu infrastrukturą. Dlaczego? Ponieważ infrastruktura ta ma służyć przewozom, przewoźnikom, pasażerom. O renesansie kolei mówimy dlatego, że z dołka, który mieliśmy w latach 2005–2010, liczba pasażerów zaczęła bardzo mocno rosnąć od 2010 r. do dzisiaj. W niektórych regionach to są wzrosty na poziomie 200%. Dolny Śląsk jest tutaj najlepszym przykładem. Świetnym przykładem jest województwo łódzkie, obecnie Małopolska, kilka innych regionów.

Parametry infrastruktury bardzo mocno przyczyniły się do tego, gdzie dzisiaj jest kolej, gdy mówimy o renesansie, gdy mówimy o tym, że kolej rośnie. Najwyższe słupki osiągnęliśmy w latach 2013–2015. Mieliśmy wtedy najlepsze efekty, jeśli chodzi o wzrost parametrów infrastruktury osiągany na sieci PKP PLK. Rosła liczba środków przeznaczanych na infrastrukturę, rosły parametry, ale, jak widać, w kolejnych latach ten priorytet nie był już tak mocno wskazywany. Pomimo tego, że środki były wysokie, nie osiągnano najwyższych parametrów infrastruktury.

Rok 2023 i zmiany, które zaszły – powróciliśmy na ścieżkę, która nas najbardziej interesuje w zarządzaniu PKP PLK, czyli rosną prędkości handlowe pociągów towarowych, pasażerskich, maleje liczba ograniczeń prędkości, mamy najlepsze czasy przejazdów praktycznie we wszystkich relacjach, jakie są na sieci kolejowej w Polsce. To podejście nieuchronnie wiąże się z tym, jaka jest jakość kadr zarządzających i jakie cele zarząd stawia bezpośrednim strukturom terenowym. Parametry to jest bardzo istotny wskaźnik pokazujący, gdzie jesteście i dokąd idziemy. Słupki po prawej stronie wykresu zaczynają wracać do rekordowych poziomów, które mieliśmy.

Co widzimy po ponad 20 miesiącach, jeśli chodzi o zarządzanie siecią kolejową w Polsce? Struktura 23 zakładów zajmujących się utrzymaniem linii kolejowych, struktura w tej samej firmie 5 jednostek terenowych regionów inwestycyjnych zajmujących się inwestycjami i struktura 8 jednostek terenowych zajmujących się prowadzeniem ruchu kolejowego – po pierwsze – jest niespójna, po drugie – prowadzi do bardzo dużego zróżnicowania, jeśli chodzi o efekty w poszczególnych regionach, ponieważ mamy niejednolite zarządzanie strukturą, która w naszej ocenie powinna iść w kierunku struktury jednolitej.

Na tym slajdzie pokazany jest jeszcze drugi aspekt dotyczący efektywności, dotyczący spadku liczby ograniczeń prędkości. To jest slajd pokazujący lata nawet od 2001 r., kiedy te spadki były minimalne, liczba ograniczeń prędkości na sieci kolejowej w Polsce była na poziomie blisko 8 tys.

Dwie ostatnie kreski poziome pokazują, co w ostatnich latach wydarzyło się w naszym podejściu. Jest to maksymalizacja działań związanych z infrastrukturą poprzez minimalizację wszelkiego rodzaju ograniczeń parametrów eksploatacyjnych i wzrost atrakcyjności infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK.

To jeszcze jeden slajd pokazujący nakłady inwestycyjne. Rekordowe do tej pory były w grudniu 2019 r.: 35 mld zł na poprawę infrastruktury kolejowej. We wrześniu tego roku ten wynik został pobity. Mamy 56 mld zł w nakładach inwestycyjnych realizowanych inwestycji i ogłoszonych przetargów, czyli w pieniądzach, które albo mamy na gruncie, albo mamy zapewnione, bo przetargi zostały ogłoszone.

Jakie wnioski płyną z tego dla struktury organizacyjnej? Widzimy konieczność tego podejścia, które jest w innych efektywnych zarządkach w Europie, szczególnie w Europie Zachodniej, czyli dążenia do zintegrowanej struktury zakładów, inwestycji i prowadzenia ruchu kolejowego, nie w podziale 23, 5, 8, tak jak jest dzisiaj, tylko w ujednoliconej strukturze, która zajmuje się utrzymaniem, inwestycjami i prowadzeniem ruchu kolejowego. W naszej analizie ta struktura nie pozwala nam dzisiaj na dalszą intensywną poprawę parametrów infrastruktury, która najbardziej interesuje przewoźników i pasażerów, czyli...

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Zakłady linii kolejowych i ich integracja.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pani poseł, bardzo proszę.

Głos z sali:

Do rzeczy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo...

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Pan minister informował nas już o tym na posiedzeniach Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pani poseł, to jest naprawdę ważne i mam wrażenie, że cały czas mówimy o zakładach zarządzania.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Ale znamy to na pamięć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Zachęcam państwa do wsłuchania się jeszcze w słowa pana ministra. Myślę, że to są bardzo wartościowe, bardzo ważne informacje w kontekście tematyki, o której mówimy, o którą państwo też wnosili.

Panie ministrze, bardzo proszę o kontynuowanie.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

W pierwszych słowach usłyszałem o wejściu podmiotu zewnętrznego. Nie mówimy tutaj o żadnym wchodzeniu podmiotu zewnętrznego, bo infrastruktura kolejowa pozostaje w rękach państwa i nie planujemy wchodzenia żadnych podmiotów zewnętrznych, tak że jeśli ktoś myli pojęcia tak podstawowe, to pozostaje mi tylko ubolewać nad taką sytuacją. Mówimy o jednolitej infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PKP PLK i w tym obszarze nic się nie zmieni. Rynek przewozowy jest zliberalizowany i różne podmioty z tego rynku korzystają, i po tych torach jeżdżą.

Reasumując, zmiana, jaka została zlecona zarządowi PKP PLK, miała polegać na tym, żeby szukać bardziej efektywnych struktur związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową w ramach mniejszej liczby zakładów. Podkreślam to, ponieważ wszystkie doświadczenia tych zarządów europejskich, na których się wzorujemy, wyraźnie pokazują, że w żadnym dużym kraju porównywalnym do Polski, ale też w krajach nieco większych, nieco mniejszych, w żadnej strukturze zarządzania infrastrukturą kolejową nie ma takiej dezintegracji, jaką mamy w Polsce. Całkowicie różne regiony inwestycyjne, znacznie większa liczba oddziałów utrzymania infrastruktury i jeszcze inna liczba struktur terenowych zajmujących się prowadzeniem

ruchu kolejowego. Te wnioski spowodowały zlecenie analizy, którą na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury podjął zarząd PKP PLK.

Jeśli można, panie przewodniczący, chciałbym oddać głos panu prezesowi Wyborskiemu, żeby przedstawił to, co wydarzyło się w okresie od sierpnia, przez wrzesień, do dzisiaj, jeśli chodzi o tę analizę.

Podkreślam raz jeszcze, szukamy efektywności w tym, czym zarządzamy. Tam, gdzie infrastruktura wygląda znacznie lepiej niż nasza infrastruktura, tam, gdzie jest ona lepiej zarządzana, niekiedy nie trzeba wyważać otwartych drzwi, szukać rozwiązań własnych, ale trzeba wzorować się na tych rozwiązaniach, które inni już wymyślili i które z powodzeniem stosują przez wiele lat. Infrastruktura, na której się wzorujemy, jest zarządzana w sposób znacznie bardziej zintegrowany w tych trzech podstawowych elementach: inwestycji, utrzymania i prowadzenia ruchu kolejowego.

Jeśli można, panie przewodniczący, oddam głos prezesowi Wyborskiemu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, pan Piotr Wyborski, prezes zarządu PKP PLK. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych SA Piotr Wyborski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, tak jak wspomniał pan minister, zarząd Polskich Linii Kolejowych wraz z zespołem podjął analizę dotyczącą struktury organizacyjnej zakładów linii kolejowych. Od 2009 r. na sieci funkcjonują 23 zakłady linii kolejowych. Po zmianie wykonanej przeze mnie w 2014 r., która okazała się efektywna i nie była później zmieniana, w ramach zakładów funkcjonuje 77 sekcji eksploatacji.

W wyniku tej analizy stwierdziliśmy, że na dziś optymalny model to jest funkcjonowanie jednostek terenowych czy jednostek administracyjnych polskich linii kolejowych w formie 17 zakładów, poprzez integrację 6 zakładów plus 6 zakładów. W dniu 22 września, zgodnie z obowiązującymi w PLK zasadami współpracy ze stroną społeczną, skierowaliśmy do konsultacji społecznych projekt zmian w regulaminie organizacyjnym, który polegał na utworzeniu docelowej struktury 17 zakładów linii kolejowych od dnia 1 stycznia 2026 r.

Zakres tej integracji zakładał poprawę efektywności zarządzania, umiejscowienie siedzib zakładów w miastach wojewódzkich, a przez to lepszą integrację działań z wojewodami, z urzędami marszałkowskimi, które są organizatorami przewozów kolejowych, a także z urzędami, które są odpowiedzialne za odporność czy obronność, ponieważ to też jest bardzo istotna rola kolei, czego dowiodła sytuacja na Ukrainie.

Chciałbym podkreślić, że od początku komunikowaliśmy pracownikom, iż ta zmiana nie spowoduje redukcji miejsc pracy, aktualne miejsca pracy pracowników w dołączanych zakładach będą zachowane. Oni nadal będą pracować w biurach zakładów, będą kontynuować stanowiska pracy w dotychczasowych lokalizacjach.

Zgodność z wewnętrznymi procedurami procesu konsultacji społecznych potwierdza aktualna liczba sporów zbiorowych w PLK, która wynosi zero. Żadna z organizacji społecznych nie zgłosiła, że te konsultacje są prowadzone niezgodnie z procedurami, a jak przyszedłem do PLK na początku 2024 r., otwartych sporów zbiorowych były dwie sztuki. Wszystkie udało się zamknąć. Za moich czasów nie zostały zgłoszone żadne nowe spory zbiorowe w PLK.

W trakcie konsultacji społecznych, które trwały ponad miesiąc, otrzymaliśmy wiele uwag, wiele komentarzy dotyczących sposobu wdrożenia tej integracji, ze strony partnerów społecznych, strony związków zawodowych, ze strony samorządów lokalnych, także ze strony parlamentarzystów. Wszystkie uwagi były przez nas analizowane. Chciałbym też powiedzieć, że w czasie konsultacji społecznych odbyło się kilkadziesiąt spotkań w różnych gronach. Były to spotkania z pracownikami zakładów biur linii kolejowych, którzy byli bezpośrednio objęci tą zmianą. Tych spotkań było kilkanaście. Ze wszystkich spotkań powstawała notatka. Były spotkania ze stroną społeczną na poziomie ogólnokrajowym, na poziomie centrali związków ponadzakładowych, a także spotkania na poziomie organizacji zakładowych. Tam powstawały notatki, są listy obecności z tych spotkań. Każdy mógł zadawać pytania. W niektórych przypadkach przedstawiciele strony społecznej nie chcieli podpisać się na liście, ale następnego dnia wrócili, żeby te podpisy uzupełnić. To wskazuje na to, że proces konsultacji społecznych został przeprowadzony prawidłowo, zgodnie z zasadami, które obowiązują, i sytuacja tutaj nie wymknęła się spod kontroli.

Biorąc pod uwagę dodatkowe analizy, które zostały przeprowadzone w wyniku wniosków z konsultacji społecznych, zarząd PLK podjął decyzję o wstrzymaniu integracji zakładów linii kolejowych w trybie przedstawionym do konsultacji społecznych. Chciałem powiedzieć, że ta decyzja zapadła na podstawie analizy merytorycznej przeprowadzonej przez zarząd, biorąc pod uwagę wyniki z konsultacji. Ona zapadła przed dzisiejszym posiedzeniem Komisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Czy pan minister jeszcze chce zabrać głos? Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Uzupełniając tę wypowiedź, na dzisiaj chcemy jednoznacznie wskazać, że propozycję małej integracji traktuję jako propozycję małych zmian. Biorąc pod uwagę struktury, które analizowaliśmy, są znacznie bardziej zintegrowane. Ta propozycja dotyczyła integracji tylko sześciu zakładów linii kolejowych. Ta zmiana na dzisiaj jest przez nas wstrzymana. Sześć zakładów linii kolejowych, które miały zostać dołączone do innych zakładów, to zakład siedlecki do zakładu białostockiego, zakład skarżyski do zakładu kieleckiego, zakład wałbrzyski do zakładu wrocławskiego, zakład nowosądecki do zakładu krakowskiego, zakład częstochowski do zakładu sosnowieckiego. Tej zmiany nie planujemy obecnie wprowadzać. Tak jak powiedziałem, będziemy analizować inne zmiany, jeśli chodzi o zmiany struktury organizacyjnej.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Ostrów Wielkopolski to jest stolica Polski.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Nieprawda, Bielsko-Biała.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dajmy dokończyć panu ministrowi, chyba że pan minister zakończył swoją wypowiedź, wtedy otworzę dyskusję.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, jesteśmy oczywiście gotowi na pytania, które, zakładamy, na pewno się pojawią.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, wobec tego otwieram dyskusję. Zapisano się już kilku posłów. Bardzo proszę trzymać ręce w górze, wszystkich chętnych będę dopisywał do listy.

Jako pierwsza zgłosiła się pani posłanka Barbara Oliwiecka. Bardzo proszę.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie, panie przewodniczący.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, strona społeczna miała zabrać głos...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, jeżeli chce pan zabrać głos, bardzo proszę zgłaszać się do głosu. Na ten moment udzieliłem już głosu pani posłance. Pozwólmy pani...

Głos z sali:

Ale sam pan obiecał.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Oczywiście...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Oczywiście jak zwykle.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, naprawdę?

Bardzo proszę panią posłankę o kontynuowanie.

Posel Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie, panie przewodniczący, i dziękuję, panie ministrze, po pierwsze, za analityczną prezentację, dlatego że to nakreśla nam pewne tło i potwierdza priorytety, jakimi resort kieruje się w zarządzaniu koleją. Przede wszystkim dziękuję za rozmowę i za dialog, za wsłuchanie się w głosy społeczne. Takie rozmowy były i w podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego, i na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, również pomiędzy posiedzeniami. Jak powiedział pan prezes Wyborski, rozmowy toczyły się w zakładach. Doceniam to. Te konsultacje może i były trudne, jednak odbyły się w atmosferze współpracy i chęci zrozumienia.

We wszystkich rozmowach jasno wybrzmiewa – ze strony społecznej, ze strony posłów i resortów – że wszyscy mamy świadomość strategicznego znaczenia spółki PLK w transporcie kolejowym, ale też szerzej, dla zapewnienia naszego bezpieczeństwa, rozwoju gospodarczego. Dlatego tak ważne było i jest to, żeby we wszystkich działaniach i zmianach, które może są nieuniknione, może są konieczne, zawsze była zgoda społeczna, zrozumienie i porozumienie. Bardzo się cieszę, że na moment, kiedy tej zgody nie ma, ta decyzja jest taka właśnie, że procesy integracyjne są wstrzymywane.

Bardzo sobie cenię i rozumiem ambitne plany resortu, jeżeli chodzi o rozwój kolei, o rozwój infrastruktury kolejowej. Wiem, że ta zintegrowana struktura organizacyjna jest wyzwaniem i ma zapewnić lepsze zarządzanie. Nikt nikomu w tych rozmowach nigdy nie odbierał takiej intencji. Dobro zakładu zawsze było po obu stronach. Bardzo się cieszę, że te ambitne cele zdecydowaliście się państwo realizować w inny sposób. Wiem, bo rozmawiałam z załogą, że wszystkie zakłady są otwarte i nastawione na to, żeby zwiększać efektywność, poprawiać procesy zarządcze na każdym etapie. Wierzę, że ta praca przyniesie dobre efekty.

Jeszcze raz bardzo dziękuję za spokojną atmosferę rozmów, jakie się toczyły. Dziękuję stronie społecznej, bo wiem, że to na was spoczywała bardzo dużo odpowiedzialność – mówię tutaj o związkach zawodowych – bo nieśliście niepokój społeczny swoich pracowników. Dziękuję po prostu za to, że byliście otwarci na rozmowę. Dziękuję oczywiście resortowi za to, że wsłuchał się w ten głos. Liczę na to, że rekordowe nakłady w infrastrukturę będą kontynuowane i że pieniądze, o których pan minister Malepszak zawsze mówi, że trzeba bardzo rozsądnie wydawać każdą publiczną złotówkę, obracając i oglądając dwa razy, będą wydawane dla dobra transportu kolejowego w sposób bardzo sprawny, rzetelny. Na taką dalszą współpracę liczę. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pani zgłaszała się do zabrania głosu. Proszę się przedstawić.

Członek zarządu głównego Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy, przewodnicząca Rady Branżowej PKP Polskich Linii Kolejowych SA i spółek zależnych Joanna Klekot:

Joanna Klekot, przewodnicząca Rady Branżowej, członek ZG Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy. W imieniu czynnika społecznego serdecznie dziękuję panu ministrowi za opamiętanie się czy bardziej za opamiętanie tej sytuacji. Dzisiaj przygotowaliśmy – żeby państwu posłankom i posłom przekazać – więcej argumentów i czynników, które działają na niekorzyść łączenia zakładów i pracy... W przyszłości molochów. Trochę zaskoczyły mnie dane tu przedstawiane, bo aż dziwnie mi jest uwierzyć w to, że rok 2013 i 2014 wyskoczył, potem nagle spadł, w ostatnich dwóch latach nagle podskakuje, trochę jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki. Nie będę już jednak dalej wgłębiała się w te argumenty.

Podkreślam jeszcze raz, Polskie Koleje Państwowe mają w sobie misję. Pracownicy nie pracują, tylko służą. Naszym największym, nadrzędnym działaniem jest dbałość o pasażerów, o przewozy i o służbę na rzecz bezpieczeństwa. Bardzo dziękuję paniom posłankom, bardzo dziękuję panom posłom za umożliwienie nam wzięcia udziału w posiedzeniu Komisji Infrastruktury, za wysłuchanie naszego głosu, za to, że dzisiaj dziękując, nie jesteśmy w tym miejscu, w jakim jest CARGO. Nie chcieliśmy podzielić tego losu i na to nie pozwolimy.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, moment. Moment, pani poseł. Bardzo proszę.

Członek ZG FZZK, przewodnicząca Rady Branżowej PKP PLK SA i spółek zależnych Joanna Klekot:

Chciałabym dokończyć dwa zdania.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Członek ZG FZZK, przewodnicząca Rady Branżowej PKP PLK SA i spółek zależnych Joanna Klekot:

Polskie Linie Kolejowe to największa spółka...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Momencik, bardzo panią przepraszam.

Szanowni państwo, przed chwilą z końca sali padały apele, żeby umożliwić zabranie głosu przedstawicielom partnerów społecznych. Bardzo proszę, żeby państwo sami zastosowali się do tego apelu.

Pani poseł, z całym moim otwartym sercem... Pani poseł, dziękuję bardzo.

Proszę kontynuować.

Członek ZG FZZK, przewodnicząca Rady Branżowej PKP PLK SA i spółek zależnych Joanna Klekot:

Polskie Linie Kolejowe to największa spółka na sieci. Jest to również spółka w różnych regionach o znaczeniu strategicznym i o dużych węzłach komunikacyjnych. Jednogłośnie uważamy, że podzielenie, integracja w dobie wykorzystania środków unijnych i w takiej sytuacji geopolitycznej byłoby wielkim błędem. Z drugiej strony – nie pozwalamy i nie pozwolimy, żeby bez naszego wsparcia, rozmów czy dialogu jednostronnie podejmowane były takie decyzje. Tu jest też wyrażona dbałość o nasze małe ojczyzny, o regiony. Jeżeli coś ma dziać się w spółce, to niech to będzie wynikiem negocjacji, dogadania się i zarządzania wspólnego na tyle, na ile związki mogą wspierać zarząd spółki.

To już powtórzę jako ostatnie zdanie. Nie jesteśmy przeciwni zmianom. Zdajemy sobie sprawę z tego, że do pewnego momentu nazywano nas betonem kolejowym. Tu już nastąpiła zmiana pokoleniowa. Nie jesteśmy już betonem kolejowym. Niejednokrotnie mówiliśmy zarządowi, że jesteśmy gotowi na zmiany, że zakończone inwestycje strategiczne nałożą siatkę na granice, które będą wymuszone nie województwami, bo w sytuacji proponowanych zmian zakłady integrowane, jak były na trzech województwach, będą na pięciu, a jak były na dwóch, to będą na trzech, więc to trochę mijało się z celem, ale inwestycje położą siatkę granic i wymuszają pewne działania. Jesteśmy gotowi usiąść do stołu, rozmawiać. Bardzo serdecznie państwu dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo pani dziękuję.

Bardzo proszę, pan. Proszę się przedstawić.

Przewodniczący rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Zdzisław Jasiński:

Zdzisław Jasiński, Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność”.

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, drogie koleżanki i koledzy z czynnika społecznego, szanowny panie ministrze i zarządzie Polskich Linii Kolejowych, przygotowałem się dzisiaj na zupełnie inną batalię, ale niezmiernie cieszę się, że wszystko, co przygotowałem, mogę sobie schować na pamiętkę.

Szanowni państwo, chciałbym podkreślić, że udało się integracja, udało się dyskusja wokół PLK. Tak, przez ten okres udało nam się zjednoczyć w związkach zawodowych, walczyć o nasze małe ojczyzny. To na pewno przyniesie dobry, wymierny efekt. To przełoży się również na zarządzanie. Szanowni państwo, chciałbym jeszcze zwrócić uwagę i podziękować wszystkim samorządowcom szczebla wojewódzkiego, powiatowego, miejskiego, którzy dzielili nasze obawy, którzy również do państwa pisali swoje wnioski. W takiej merytorycznej dyskusji udało nam się osiągnąć to, co nam się udało.

Szanowni państwo, chciałbym jeszcze podkreślić wasze jako posłów zaangażowanie ponad podziałami. To też rzadko w tym parlamencie występuje. Za to też serdecznie wam dziękuję. Na koniec dziękuję zarządowi i panu ministrowi. To jest wielkość, to jest klasa,

nie tkwić w błędzie, tylko na bieżąco go poprawiać. To może nawet źle powiedziałem, że nie tkwić w błędzie: nie tkwić w swoich własnych przekonaniach, zreflektować się i otworzyć się na inne uwagi. Za to bardzo serdecznie wam dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, czy ktoś? Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP Janusz Stefańczyk:

Szanowni państwo, Janusz Stefańczyk, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji.

Przyłączając się do głosu moich przedmówców, chciałem serdecznie podziękować paniom i panom posłom za podjęcie tematu i doprowadzenie do dzisiejszej decyzji pana ministra, pana prezesa, która mówi o tym, że warto rozmawiać i czasami warto głośno mówić o tym, co nam się nie podoba. Chciałbym również podziękować samorządowcom z tych zakładów, które prosiły o wsparcie i to wsparcie otrzymały. Mamy tu przykłady zakładów w Skarżysku, w Siedlcach, gdzie była aktywna współpraca samorządów, które również podjęły się tego tematu, który przecież dotyczy również ich, bo pracownicy zakładów linii kolejowych są członkami społeczeństwa w danych lokalnych terenach.

Dziękuję za tę decyzję, panie ministrze. Mam nadzieję, że jest bezterminowa. Byłem uczestnikiem spotkań w 2009 r., kiedy ówczesny zarząd PLK zlikwidował cztery zakłady na sieci linii kolejowych. Zlikwidowano Koszalin, Toruń, Gliwice i Ostrów Wielkopolski... Wróć: Leszno. Przepraszam bardzo, dziś Ostrów cały czas kojarzy mi się z Leszmem.

Byłem i do tej pory jestem pracownikiem Zakładu Linii Kolejowych w Koszalinie. Wcale nie było to dobre połączenie, panie prezesie, patrząc na obszar działania tego zakładu i trudności, które kolejne kierownictwa muszą pokonywać, żeby ten zakład funkcjonował. Bo funkcjonuje. Pan prezes najlepiej wie, jak funkcjonuje, a funkcjonuje nieźle, ale zakład działający na obszarze od Świnoujścia, przez Krzyż, Koszalin, do Słupska, Kołobrzegu nie jest najlepszy pod względem terytorialnym do zarządzania i do wykonywania obowiązków, które wykonujemy jako zarządcy infrastruktury, tym bardziej że jako pracownicy zakładów od lat borykamy z luką pokoleniową, strasznie dużą i coraz większą. Brakuje pracowników do utrzymania i ważni są ci, którzy są w lokalnych miejscach.

Tracenie czasu przy wykonywaniu zadań eksploatacyjnych na dojazdy, przejazdy jest marnowaniem potencjału, który jest i może pracować. Ktoś kiedyś powiedział, że małe jest piękne. To prawda, bo dbanie o to, co jest blisko i co oczy widzą, bardziej dociera do ludzi odpowiedzialnych, do pracowników, którzy muszą to robić.

Mam więc nadzieję, że za kolejne 15 lat nie będziemy rozmawiać – może już w innym gronie – o kolejnym łączeniu czy likwidacji zakładu, bo nazwę to sobie można wybrać. Polski słownik jest bogaty. Do tej pory PLK przez lata były uważane za dobrego, stabilnego pracodawcę, jednego z największych na rynku pracowniczym w Polsce. Ludzie, pracownicy chętnie szukali miejsca w tych zakładach, żeby pracę mieć i ją kontynuować. Wiązali całe swoje i rodzinne życie z polską koleją. Być może stulecie będziemy obchodzić i świętować wszyscy razem, czego sobie i państwu życzę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, zgłasza się pan na końcu. Proszę się przedstawić.

Przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Aleksander Motyka:

Aleksander Motyka, przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP.

Dziękuję wszystkim politykom, bo to, że zarząd chciał robić reorganizację i integrację, jak by tego nie nazwać... Przecież miał na to pozwolenie polityczne, nie oszukujemy się, bo ten pakiet większościowy, 80% udziału w tej spółce PKP PLK, ma minister właściwy. Mieli na to zgodę polityczną. Za to dziękuję, ale sam zamiar tej reorganizacji/integracji, jak bym tego nie nazwał, podzielił pracowników, i to jest przykre. Pracownicy, którzy są zatrudnieni w spółce PKP PLK, którzy odpowiadają za bezpieczeństwo ruchu pociągów, są podzieleni, i to jeszcze bardziej ich podzieliło. Naprawdę – na posterunku pracownicy ze sobą nie rozmawiają. Tak

jak tu mówił kolega przedmówca, związki się zjednoczyły, bo do tej pory to, co złe, to była wina związków zawodowych. „Beton kolejowy”, „beton związkowy”, takie pojęcia można było usłyszeć.

Mam wielką prośbę do pana ministra, do pana prezesa, żeby zrobić wszystko, żeby pracowników zjednoczyć. Niestety atmosfera i klimat na posterunku mają wpływ na warunki pracy. To taka duża prośba i apel do pana ministra i do pana prezesa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję.

Czy jeszcze ktoś z przedstawicieli strony społecznej pragnie zabrać głos? Nie widzę więcej zgłoszeń.

Jeszcze pani?

Członek ZG FZZK, przewodnicząca Rady Branżowej PKP PLK SA i spółek zależnych Joanna Klekot:

Dziękując, mam jeszcze gorącą prośbę, aby zarząd wycofał się z proszenia pracowników, którzy nabyli prawa emerytalne – tak z kadry pracowniczej, jak z kadry menadżerskiej – żeby składali oświadczenia o odejściu na emeryturę. Proszę zwrócić uwagę, że to jest najcenniejszy nabytek fachowców, osób, które są w pełni zdrowia, sił, dyspozycyjni, bo nie mają dzieci i mogą poświęcać się pracy zawodowej. Jeszcze raz z tego miejsca proszę zarząd, aby wycofać się z przekonywania pracowników, żeby odchodzili na emeryturę. Prośba brzmi tak bardzo łagodnie ze względu na to, że bardzo się cieszę, że doszliśmy do konsensusu na tej sali. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo uprzejmie dziękuję.

Więcej zgłoszeń po stronie naszych partnerów społecznych nie widzę.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Bartosz Zawieja. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Wszystkim przedmówcom ze strony społecznej bardzo dziękuję, bo można powiedzieć, że to oni uświadomili nas o tych planach. Jako zwykły absolwent Politechniki Poznańskiej – transportu szynowego – byłem nagabywany przez moich kolegów z wydziału i pracowników naukowych, ale wydaje mi się, że weryfikacja wszelkich planów jest pewnego rodzaju wyjściem naprzeciw oczekiwaniom. Wydaje mi się, że i resort, i zarząd spółki wsłuchały się w głos strony społecznej, ale nie tylko. Chociażby na posiedzeniu podkomisji kolejowej, ale nie tylko, byliśmy państwa głosem, wyrazicielem państwa opinii, i to niezależnie od barw politycznych. Wydaje mi się, że cel uświęca środki.

Niezależnie od tego w tym momencie słowa pana ministra Malepszaka są jednoznaczne, bardzo zbieżne z tematem, z którym zmierzaliśmy się w tym sporze. Panu ministrowi bardzo serdecznie dziękuję za to, że wsłuchał się w różne głosy, również nasze. A to, że sentymentalnie pozdrawiam Ostrów Wielkopolski? Tak, bo tam się mówi, że to jest stolica Polski. Jako Wielkopoleanie jesteśmy... Że jest takie miasto.

Patrzę na kolegę Jarosława Urbaniaka. Wydaje mi się, że on też zrobił bardzo wiele w tym temacie. Dziękuję więc stronie społecznej za wskazanie nam tego, czego się boicie, a resortowi, panu ministrowi Malepszakowi, za to, że wsłuchał się w te apele. Spór był wielokrotnie podnoszony na kilku posiedzeniach. Ostatnie tygodnie, jeżeli chodzi o wsparcie dla państwa działań ze strony samorządów różnych szczebli, powodują... Ogólnie rzecz biorąc, jest to konsensus, jest to pewien sukces. Wszystkim stronom tego sporu czy problemu dziękuję za to, że udało się pozytywnie go rozwiązać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Szanowni państwo, do głosu zapisali się jeszcze państwo posłowie: Łukasz Kmita, Jerzy Polaczek, Andrzej Adamczyk, Rafał Weber, Patryk Wicher. OK, to ja tu będę notował, a teraz, bardzo proszę, pan poseł Łukasz Kmita.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowna strono społeczna, panie ministrze, panie prezesie, myślę, że największy sukces w tym sporze i w działaniach związanych z tym, żeby zaprzestać działań związanych z połączeniem zakładów, ma tak naprawdę strona społeczna,

bo jestem przekonany, że gdyby nie nacisk strony społecznej, ta niefortunna, zła dla polskiej kolei decyzja byłaby realizowana.

Muszę powiedzieć, że doprowadzenie do tego, że mieszkańcy Małopolski, Nowego Sącza mieli jutro wyjść na protest – a miał to być bardzo duży protest – że wielu społeczników zaczęło bronić polskiej kolei, zaczęło bronić Zakładu Linii Kolejowych w Nowym Sączu, to moim zdaniem niebywały sukces, ale z pewnością sukces nie obecnego ministerstwa, tylko ludzi, którzy – po pierwsze – widzą w kolei szansę na rozwój, a po drugie – chcą troszczyć się o bezpieczeństwo w zakładzie. W tym przypadku myślę o zakładzie nowosądeckim.

Jak popatrzymy na mapy, jak zobaczymy, jak duży był to zakład – tory kolejowe będące w zarządzie zakładu zaczynają się już na wysokości Wadowic, a kończą praktycznie na wysokości Tarnowa i poniżej – to jest to ogromny teren działania zakładu linii kolejowych. Muszę powiedzieć, że jako wojewoda też mam swoje doświadczenie z zakładem linii kolejowych. W czasie, kiedy trzeba było przyjąć uchodźców z Ukrainy, pracownicy Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie dosłownie w ciągu kilkunastu godzin naprawili nieczynne od kilkunastu lat tory przy peronie międzynarodowym w Olkuszu. To pokazuje, że, można powiedzieć, w sytuacjach wyższej konieczności, także w sytuacjach, które mogą się zdarzyć na wypadek konfliktu zbrojnego, PKP PLK jest strategicznie ważną spółką, która będzie służyła nie tylko do przewozu pasażerów, ale także do zapewnienia bezpieczeństwa.

Myślę, że my wszyscy tutaj obecni powinniśmy skupić się na tym, aby w porozumieniu ze stroną społeczną, z pracownikami wspierać zakłady linii kolejowych, myśleć o ich rozwoju, myśleć o ich dosprzętowieniu. Sam pamiętam, ile za czasów ministra Adamczyka maszyn torowych trafiło do zakładów linii kolejowych, które wzmocniły bezpieczeństwo, które zlikwidowały punktowe ograniczenia prędkości. Myślę, że pan minister Malepszak mówił o pewnej kontynuacji. To, co dobre, warto kontynuować, ale mamy w pamięci także zapowiedzi rządu, wtedy rządu Donalda Tuska, już kilkanaście lat temu, że nie będzie prywatyzacji kolei, a skończyło się prywatyzacją PKP Energetyka. Trudno więc dziwić się, że strona społeczna, jak i my, przedstawiciele Prawa i Sprawiedliwości, jesteśmy bardzo wrażliwi na tym punkcie.

Myślę, że bardzo źle się stało, że temat połączenia sześciu zakładów linii kolejowych w ogóle został, można powiedzieć, wdrożony do realizacji. Widać, że nie był on przemyślany. Widać, że było to działanie, które – po pierwsze – nie jest oczekiwane społecznie, ale widać także, że było to działanie nieprzemyślane politycznie. Moja prośba do pana ministra Malepszaka i do pana prezesa Wyborskiego jest o to, żeby jednoznacznie zadeklarować, że do końca tej kadencji nie będzie zmian polegających na łączeniu zakładów linii kolejowych i że wycofacie się państwo z działań, które zmniejszałyby bezpieczeństwo na kolei, powodowałyby, że zarówno pasażerowie, jak i pracownicy PLK mogą czuć się w jakimś stopniu zagrożeni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Jerzy Polaczek. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

W pierwszym zdaniu chciałbym z radością odnotować deklarację przedstawicieli rządu i PLK. Dzieje się to w sytuacji, w której Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość już kilka tygodni temu złożył wniosek o zwołanie nadzwyczajnego posiedzenia Komisji Infrastruktury po to, aby przedstawiciele spółki czy przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury zreflektowali się w sprawie proponowanych zmian, które wywołały ogromne poruszenie, w wielu przypadkach również wzburzenie w strukturach zakładów PLK w skali kraju.

Na przykładzie województwa śląskiego powiem tylko jednym zdaniem, iż państwa propozycja całkowitego zlikwidowania Zakładu Linii Kolejowych w Częstochowie jest, czy była, nieracjonalna. To, że państwo wycofujecie się z tego czy że pan minister ogłosił wstrzymanie tych, jak rozumiem, przygotowanych decyzji, propozycji zarządu PLK, które miały być wykonane... Raz jeszcze do tego wracam. Ogłaszacie to państwo w kontekście dzisiejszego posiedzenia Komisji Infrastruktury zwołanego na wniosek Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość, ale za to dziękujemy.

Mam natomiast kilka uwag i kilka pytań. Nawiążę do jednego z moich wystąpień na jednym z poprzednich posiedzeń Komisji Infrastruktury. Mówię to w kontekście funkcji zadań ustawowych, biznesowych, ale i tych publicznych – w zakresie przewozu ładunków towarowych – jakie

wykonuje struktura, jaką są PLK, i zarządca infrastruktury udostępniający przewoźnikom linie kolejowe dla przewozów regionalnych czy dalekobieżnych.

W kontekście proponowanych przez państwa zmian, z których się państwo może nie wycofuje, ale ogłaszają ich wstrzymanie – to pierwsze pytanie – jak mamy jako parlamentarzyści, opinia publiczna, a przede wszystkim jako pracownicy PLK rozumieć tę deklarację pana ministra i prezesa? Jakiego rodzaju, jakiego typu jest to wstrzymanie? Czy mówimy o horyzoncie końca tego roku? Mówimy o horyzoncie, jak mówił jeden z moich przedmówców, końca kadencji? Czy w ogóle mówimy o wycofaniu się z tych propozycji? Myślę, że spokój społeczny można osiągnąć poprzez doprecyzowanie oświadczenia ze strony pana prezesa PLK i pana ministra.

W gruncie rzeczy miałyby to swój ciężar gatunkowy, gdyby zostało bardziej rozwinięte i gdyby uzasadnione było to, jakie były przesłanki podjęcia decyzji wstrzymującej, bo, jak rozumiem, zostało to skwitowane tylko jednym zdaniem, a to powinien być jasny przekaz dla tysięcy pracowników PLK, choćby w świetle wystąpienia jednego z przedstawicieli związków zawodowych, który mówił o – mówiąc dyplomatycznie – bardzo ciężkiej atmosferze w wielu newralgicznych miejscach związanych z zarządzaniem bieżącym ruchem kolejowym. To jest pierwsza uwaga.

Druga uwaga to pytanie do pana ministra, a przede wszystkim do zarządu PLK. Bardzo ciekawi mnie, czy tego rodzaju plany gwałtownej redukcji zakładów linii kolejowych w skali kraju... Mówię tutaj o sześciu bardzo istotnych miejscach na mapie Polski. Czy w procesie tych konsultacji uwzględnili państwo albo uwzględniają... Czy skierowali państwo w tej sprawie zapytania do Ministerstwa Obrony Narodowej? Jakie jest stanowisko MON w zakresie propozycji wyjściowych, z którymi zarząd PLK wyszedł do przedstawicieli strony społecznej? Przecież żyjemy w innej rzeczywistości geopolitycznej. Mówiłem to już wcześniej. W sytuacji, w której plany dotyczące reorganizacji struktury tak wyjątkowej jak infrastruktura krytyczna – mówimy o sieci państwowej PLK – powinny być przeanalizowane nie tylko pod kątem czysto komercyjnym, ale również pod kątem zadań, które są dedykowane na stany nadzwyczajne czy na zjawiska, które częściowo obserwujemy w Polsce... Czyli przyczółki realnej wojny hybrydowej przeciwko Polsce realizowanej przez Federację Rosyjską, o czym, mówiąc wprost, tych tzw. zielonych ludzików czy przestępców, jak zwał, tak zwał, ludzi, którzy są identyfikowani jako osoby, które mają wyjątkowo złe zamiary w stosunku do infrastruktury krytycznej...

Podnoszę ten problem na wniosek Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość, dlatego że dzięki życzliwości pana przewodniczącego Mirosława Suchonia na zamkniętym posiedzeniu Komisji Infrastruktury odbyliśmy dyskusję poświęconą gotowości sektora lotniczego na reakcję w sytuacji ryzyk o znaczeniu geopolitycznym, ale przede wszystkim w zakresie zapewnienia ciągłości służby i realizacji zadań ustawowych choćby Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na przykład w sytuacji, która miała miejsce 10 września. Jesteśmy w podobnej sytuacji. Mówię tutaj o infrastrukturze krytycznej, jaką jest sieć państwowa.

Ponawiam rekomendację dla pana przewodniczącego, żeby w I półroczu, a najlepiej w I kwartale, w styczniu lub w lutym, odbyć podobną dyskusję zamkniętą z udziałem zarządu PLK, gdzie przeanalizowalibyśmy plany awaryjne PLK w ramach zagrożeń, jakie mają miejsce, i przypadków, które zostały zidentyfikowane w ostatnich kilkunastu miesiącach na polskiej sieci kolejowej. Reasumując, ponawiam ten apel, to jest po pierwsze, a po drugie – dla dobra spółki i bardzo precyzyjnego przekazu do tysięcy pracowników jest moja rekomendacja do pana ministra, do pana prezesa, aby rozwinąć ten suchy komunikat o wstrzymaniu reorganizacji. Jak mamy go rozumieć? Przede wszystkim jak mają go rozumieć pracownicy PLK w skali kraju, a przede wszystkim zakładów, które miałyby być zlikwidowane? Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

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

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo ze strony naszych partnerów społecznych, również chciałbym dołączyć do głosów zadowolenia z ogłoszonej dzisiaj decyzji. Szczególnie chciałem pogratulować determinacji pracownikom, kolejarzom, związkom zawodowym, wszystkim organizacjom działającym w PKP PLK, ale szczególnie wszystkim kolejarzom. Pozdrawiam tych, którzy nas teraz obserwują za przyczyną transmisji internetowej, bo zapewne wielu nas obserwuje i cieszy się, panie ministrze, z tego, co pan tutaj ogłosił. Gratuluję parlamentarzystom, wszystkim tym, którzy w jakikolwiek sposób

wspierali działania i związane z tym nadzieje kolejarzy będących w służbie PKP PLK, polityków, którzy także byli na proteście, tych, którzy nie byli z różnych przyczyn, braku czasu, stanu zdrowia albo z powodu ludzkiej słabości, jaką jest strach i obawa.

Cieszymy się, że dzisiaj jest tak, jak jest, niemniej jednak, panie ministrze, kontynuując wątek podniesiony przez państwa przewodniczących, przez pana posła Kmity, przez pana posła Jerzego Polaczka, chciałbym wrócić do tego, co nas czeka w niedługim czasie. Otóż czeka nas *déjà vu*. W takich bardzo logicznych grach jak szachy, brydż obowiązują pewne schematy. Obawiam się – i proszę mnie wyprowadzić z tego błędu, panie ministrze – czy aby nie mamy do czynienia z pewnego rodzaju schematem. Spoglądam na ministra Polaczka. Mieliśmy okazję razem pracować jako jedyni na tej sali w Komisji Infrastruktury w latach 2011–2015. W tym czasie, na przełomie 2014 r. i 2015 r., szczególnie w 2015 r., zarząd PKP PLK posiadał koncepcję – bo się nią podzielił mniej lub bardziej otwarcie, ale się podzielił, ja to pamiętam – aby zostawić 17 zakładów, ale przenieść kompetencje techniczno-eksploatacyjne do 8 zakładów, co w konsekwencji doprowadziłoby do istnienia ostatecznie tylko tych 8 zakładów. Wracam do historii, a do historii warto wracać. Taki był wówczas plan.

Teraz mam pytanie do pana ministra. Panie ministrze, proszę potwierdzić, zaprzeczyć, bo taka pana rola – wiem, że trudno w tym momencie, kiedy zarząd PKP PLK ma plan i musi go zredukować, tak to jednak w życiu bywa i musimy się z tym pogodzić – czy rząd pójdzie w tym kierunku i za rok, za dwa lata będziemy mieli ostatecznie osiem zakładów, czy też deklaracja, która dzisiaj padła, będzie deklaracją wiążącą na czas, kiedy państwo ponosicie za to odpowiedzialność, a poprzez to również zarządzacie PKP PLK.

Jeszcze raz, cieszę się i wyrażam radość, jak chyba wszyscy na tej sali i wszyscy, którzy za przyczyną transmisji internetowej nas dzisiaj oglądają. Mam nadzieję, że nie trzeba będzie artykułować swoich racji w emocjach pod transparentami, angażując setki, tysiące kolejarzy w ich wolnym czasie, by wyrażać te obawy w różnych miejscach, szczególnie w Warszawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Rafał Weber. Proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wysoka Komisjo, szanowni państwo przedstawiciele organizacji społecznych i związkowych, panie ministrze, państwo prezesi, przedstawiciele PKP PLK, szanowni państwo, nasze wnioski o to, aby doprecyzować deklarację, która została złożona przez ministra Malepszaka i prezesa Wyborskiego, co do wstrzymania decyzji o likwidacji zakładów czy wycofania się z decyzji, nie są oparte o nasze domysły, tylko o historię, którą przed chwilą przedstawił pan minister Andrzej Adamczyk.

W moim przypadku są też oparte o to, co powiedział minister Malepszak, przez 15 minut broniąc nowego schematu organizacyjnego. Przecież pan minister Malepszak nie powiedział niczego innego niż to, że – po pierwsze – sam zlecił realizację tego zadania spółce kolejowej, czyli nie jest to praca wykonana przez zarząd PKP PLK, tylko zadanie zlecone przez Ministerstwo Infrastruktury, aby doprowadzić do likwidacji sześciu zakładów. Sam przyznał, że jest to realizowane na podobieństwo zachodnich państw kolejowo rozwiniętych lepiej niż Polska. Generalnie bronił tego podejścia i nowego schematu organizacyjnego.

Ograniczone zaufanie, które wyrażamy w naszych głosach, jest więc oparte o wypowiedzi, które miały miejsce podczas posiedzenia tej Komisji. Oczekujemy tutaj jednoznacznego stanowiska i potwierdzenia, że zarówno zarząd PKP PLK, jak i MI wycofuje się z tych zamierzeń, z planów reorganizacji spółki kolejowej PKP PLK. Proszę pana prezesa, aby na piśmie odpowiedział Wysokiej Komisji, kiedy zarząd formalnie podejmie taką decyzję. Dzisiaj padła zapowiedź, nowa dla nas, parlamentarzystów, ale z tego, co rozumiem, i z tego, co usłyszałem, także dla strony społecznej, która nie spodziewała się takiej decyzji przekazanej podczas tego posiedzenia Komisji. Skądinąd dobrze, że zostało ono przez nas zwołane. Pani poseł Agacie Wojtysek dziękuję za tę inicjatywę. Dlatego oczekujemy przedstawienia decyzji zarządu spółki o tym, że – powtórzę – zarząd spółki wycofał się z planów reorganizacji kwestii związanej z tymi sześcioma zakładami.

Nie przedłużając już, bo czas posiedzenia naszej Komisji powoli się kończy – za chwilę zaczynamy kolejne – kończę na tym wątku, natomiast, szanowni państwo, będziemy tę sprawę monitorować. Będziemy, tak jak do tej pory, w kontakcie ze stroną społeczną,

z kolejarzami. Będziemy chronić to wszystko, co w ostatnich latach zostało wypracowane, jeżeli chodzi o spółki kolejowe w naszym państwie, bo to, co jest dobre, jest dobre i należy zostawić w takiej formule, w jakiej zostało to przygotowane i w jakiej kolejarze sobie wyobrażają, ci kolejarze liniowi, którzy pracują na utrzymaniu, ci, którzy pracują w administracji. Też ze strony społecznej podczas protestu pod Ministerstwem Infrastruktury, który odbywał się 15 października, padły obawy o kadre menadżerską, o kadre zarządzającą, która jest bardzo mocno ugruntowana w spółce kolejowej, tak że będziemy pilnować tych spraw, aby to, co jest tutaj dobrze naoliwione, nadal funkcjonowało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Patryk Wicher, bardzo proszę.

Poseł Patryk Wicher (PiS) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, oczywiście dołączam się do gratulacji dla strony społecznej, związków zawodowych, z którymi byliśmy w kontakcie od początku. Pamiętam, jak spotkaliśmy się też u mnie w biurze. Reprezentuję Nowy Sącz, Sądecki i szeroko rozumiany okręg nr 14. Wtedy powstała duża interpelacja. Dziękuję kolegom za podpisanie jej.

Odpowiedź przyszła niedawno i była na wskroś inna niż dzisiejsza decyzja. Była taka, jak pan minister prezentował na początku, czyli była to obrona tych zmian i tkwienie w błędzie. Rozsądek przychodzi czasami w ostatniej chwili, a tak naprawdę czasami przychodzą decyzje polityczne przez SMS, czasami nawet w czasie posiedzeń komisji, i albo są podejmowane nagle, ponieważ rozlewa się protest... Pan prezes chwalił się, że jakoby nie miał żadnego zbiorowego protestu. Miałby go pan już niedługo, jak pan jest tego świadomy, ponieważ już w piątek o godzinie 14.30 w Nowym Sączu planowana była wielka manifestacja. Pewnie na tym by się nie skończyło, pewnie powstałby spór zbiorowy. Gratuluję więc pójścia po rozum do pewnej części ciała, która jest jakże istotna.

Panie ministrze, mając ograniczone zaufanie do państwa...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, naprawdę.

Poseł Patryk Wicher (PiS) – spoza składu Komisji:

Po rozum do głowy. „Po rozum do głowy” to jest coś obrażającego?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, z całym szacunkiem, apeluję o powściągliwość.

Poseł Patryk Wicher (PiS) – spoza składu Komisji:

Dobrze, panie przewodniczący. Dobrze, OK. To nie jest nieobraźliwego, bo czasami rozsądek jest istotnym elementem.

Prawie wzruszyłem się, gdy osoby, które były gotowe bronić decyzji o utrzymaniu, o wycofaniu, klaskały, biły brawo. Bardzo fajna inicjatywa. Dziękuję, że państwo też zmieniliście swoje zdanie.

Panie ministrze, oczekiwałem i szczerze bardzo o to proszę, żeby pan minister jednak skierował pisemnie informację do zarządu PKP PLK i do wszystkich centrali związków zawodowych, że jest podjęta decyzja o wycofaniu, również o to, żeby zarząd spółki podjął taką decyzję i pisemnie poinformował wszystkie związki, wszystkich posłów i Komisję.

Ponadto bardzo ciekawi mnie... Wie pan, restrukturyzacja może odbywać się na różnych płaszczyznach. Nie trzeba nazywać jej integracją, likwidacją. Czasami robi się to na płaszczyźnie regulaminów, a przypominam państwu, że trwa zmiana regulaminu dotyczącego bezpieczeństwa i zarządzania liniami. W tym regulaminie można, drodzy państwo, cuda zmienić. W związku z tym bardzo prosiłbym związki zawodowe, żeby były czujne, bo z tego, co wiem, co mi przekazywaliście w moim biurze, są tam bardzo niekorzystne zmiany tych zmian, które były wstępnie konsultowane, a na skonsultowanie mieliście państwo 24 godziny, nawet mniej, bo tyle państwo dostaliście.

Panie ministrze, panie prezesie, będziemy więc bardzo ostrożni wobec zmian, których dokonujecie, bo restrukturyzacji można dokonać po cichu. Będziemy też obserwować, czy przypadkowo nie wygaszacie państwo miejsc pracy poprzez odsyłanie na przymusowe emerytury,

a później nie uzupełniacie tych wakatów, szczególnie specjalistycznych, bo to będzie znaczyło, że po cichu w dłuższej perspektywie wygaszacie państwo zakłady, żeby dokonać ich połączenia.

Jest jeszcze jedna ciekawa droga. Mam nadzieję, że nie będzie unii personalnych w postaci dyrektorów, którzy będą łączyli na przykład funkcję dyrektora zakładu w jednym mieście z drugim miastem, i będą tzw. unie, które będą później pomalutku doprowadzały do cichej integracji tychże zakładów.

Panie ministrze, jak pan widzi, będziemy tego pilnować w przypadku każdej najdrobniejszej zmiany. Jeśli pan liczy, że teraz wygasiliście państwo emocje społeczne i później nie da się ich ponownie wskrzesić, bo te zmiany będą stopniowe i kroczące, że wtedy nie będą wywoływały takiej kontrowersji i nie będzie takiego zjednoczenia, to się pan myli. Od razu mówię, że strona społeczna ma swój potencjał, co pokazała w proteście sprzed trzech tygodni pod ministerstwem, gdzie niestety nie wyszedł pan do strony społecznej. Byliśmy tam z panem ministrem Adamczykiem, z panem ministrem Rafałem Weberem, z kolegami posłami i posłankami. Protestowaliśmy, tam też przemawialiśmy i nie mogliśmy się pana doczekać. Mam nadzieję, że w przyszłości będzie pan bardziej racjonalnie, w pełni kultury... Czasami można wyjść, osobiście zaprosić na kawę, usiąść, porozmawiać, podyskutować, a nie trzeba czekać na ostatnią chwilę, na posiedzenie Komisji, żeby tę decyzję...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Chyba pan nie był, ponieważ strona społeczna do mnie przyszła i rozmawialiśmy.

Posel Patryk Wicher (PiS) – spoza składu Komisji:

Byłem, byłem, ale jak byliśmy na dole, bo to strona społeczna z panem negocjuje, a nie posłowie. My wspieraliśmy stronę społeczną, bo pan myli rolę, a więc, panie ministrze, chyba widać, że pan w ogóle nie wiedział...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Ale właśnie strona społeczna do mnie przyszła i rozmawialiśmy pół godziny.

Posel Patryk Wicher (PiS) – spoza składu Komisji:

Ale pan nie zszedł do nich na dół.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Nie, ja zszedłem do strony społecznej. Oni nie przyszli do mnie.

Posel Patryk Wicher (PiS) – spoza składu Komisji:

Ale nie przemawiał pan na wiecu. Nie widziałem pana, żeby pan był na... Dobrze, dobrze, ale, panie ministrze... Ale to pan minister...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dobrze, panie pośle, naprawdę, wydaje mi się, że to...

Posel Patryk Wicher (PiS) – spoza składu Komisji:

Kończąc, bo wiem, że państwo są zdenerwowani, panie ministrze, jest jeszcze jedna prośba.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nikt nie jest zdenerwowany. Trzymajmy się tematu.

Posel Patryk Wicher (PiS) – spoza składu Komisji:

PKP PLK to jest jeden temat. Generalnie rzecz biorąc, dziękuję za tę decyzję, natomiast...

Podziękowałem na początku. Jakby pani poseł słuchała, to może by pani dosłyszała.

Jeszcze PKP CARGO. Czy pan minister podjął już decyzję o terenach sądeckich, żeby konsultować przekazanie ich do spółek samorządowych na rozwój kolei małopolskich, czy pan puszcza je w sprzedaż ogólną? To też jest bardzo ważne pytanie, bo trzeba ratować, co pan niszczy i co wydajecie z PKP CARGO. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Muszę powiedzieć, że możemy na ten temat porozmawiać. Jeżeli chce pan usłyszeć o tragicznej sytuacji PKP CARGO, to z przyjemnością panu powiem, jak to wygląda i do czego doprowadził rząd, który pan wspiera. Nie ma żadnego problemu, jestem gotowy, aby tę dyskusję przeprowadzić, tylko nie wiem, czy pan chce.

Szanowni państwo, pan poseł Jan Mosiński. Panie pośle, bardzo proszę.

Posel Jan Mosiński (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, też przyłączę się do podziękowań dla strony społecznej, pań i panów, koleżanek, kolegów. Mówię to z perspektywy moich doświadczeń, jako wieloletni działacz „Solidarności”, członek prezydium Komisji Krajowej „Solidarności”, przewodniczący Zarządu Regionu Wielkopolska Południowa NSZZ „Solidarność”.

Wiem, co to znaczy determinacja, i wiem, co to znaczy obawa, czy ta determinacja przyniesie pozytywny efekt końcowy. Dzięki waszej postawie, szanowni państwo, efekt końcowy mamy pozytywny. Deklarację pana prezesa zarządu PLK przyjmuję jako wycofanie się z planu tzw. integracji zakładów linii kolejowych.

Pan minister Andrzej Adamczyk mówił o chronologii pewnych zdarzeń sprzed 10, 11 lat. Poszerzę ten horyzont czasowy. Pamiętam, że kiedy byłem radnym województwa wielkopolskiego i szefem „Solidarności” w regionie południowej Wielkopolski, to w 2010 r. PLK SA miała wdrażać drugi etap likwidacji kilku zakładów linii kolejowych, w tym m.in. Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim, który obejmował posterunki, stacje w Lesznie, Rawiczu, Kościanie, Gostyniu itd. Wówczas udało się przekonać autorów tego złego pomysłu, żeby się z niego wycofali. Pierwszy etap z dwóch planowanych wówczas nie został zrealizowany, przynosząc ulgę m.in. pracownikom Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim.

Dzisiejsza decyzja pana prezesa mnie osobiście cieszy, bo myślę, że w tym wszystkim dobrze jest przyznać się do błędu. Dlaczego mówię o błędzie? Dlatego, że pan minister Malepszak jeszcze cztery dni temu w piśmie adresowanym do mojego kolegi, przewodniczącego NSZZ „Solidarność” – Region Wielkopolska Południowa, Bernarda Niemca, zapewniał, że to jest bardzo dobry pomysł. Zapewniał, że to jest bardzo dobry pomysł. Mało tego, w treści tego pisma stwierdził, że forma i miejsce wykonywania pracy będą indywidualnie uzgadniane z koordynatorem zmian.

Teraz, proszę państwa, jako działacz związkowy wyobrażam sobie, jak miałyby to wyglądać. Otóż pani Krysia czy pan Krzysztof są proszeni do koordynatora i jest rozmowa. „Słuchaj, kochana koleżanko – czy tam koleżanko, czy tam proszę pani – mam dla ciebie propozycję pracy nie w Ostrowie Wielkopolskim, tylko być może, nie wiem, w Katowicach albo w Olsztynie, albo w Poznaniu”. Jak ma reagować osoba, która jest *tête-à-tête*, twarzą w twarz, w rozmowie z koordynatorem, czyli ze swoim dyrektorem zakładu? Powie: „No dobrze, trudno” albo się zwolni. Nie ma mocnego punktu, który broniłby pomysłu tzw. integracji, a w mojej ocenie likwidacji. Na osi czasu prędzej czy później te zwolnienia dokonałyby się wśród pracowników likwidowanych zakładów linii kolejowych czy też łączonych zakładów linii kolejowych, ale jestem przekonany, że mamy to poza sobą. Pan poseł Rafał Weber słusznie zaproponował, aby w formie pisemnej to wycofanie podtrzymać, bo to uspokoi emocje na przyszłość.

W mojej ocenie PKP, w tym również PKP PLK, PKP CARGO to są firmy strategiczne, które muszą mieć mocny mecenat państwa, mocną opiekę państwa, dlatego że nie tylko w obecnej sytuacji geopolitycznej, w jakiej się znajdujemy, a sytuacja jest bardzo skomplikowana – państwo chcieliście jeszcze bardziej się skompromitować, łącząc te zakłady w mniejszą liczbę – ale również przez pryzmat, że tak powiem, chęci wejścia na rynek kolejowy zarówno spółek niemieckich, jak i ukraińskich dalsza liberalizacja struktury przyniesie efekt odwrotny do oczekiwanego, bo oddamy ten rynek właśnie tym podmiotom, przewoźnikom niemieckim i ukraińskim. Nas w tych firmach nie wymieniam. Koleżanki i koledzy, panie i panowie z branży kolejowej wiedzą, o jakich spółkach mówię.

Reasumując, dobrze się stało, że ten zły pomysł został zarzucony. Partykularnie bardzo się cieszę, że pracownicy Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim odetchnęli z ulgą. Myślę, że takie samo odczucie będzie towarzyszyć pozostałym pracownikom zakładów zagrożonych w ich samodzielności. Raz jeszcze dziękuję stronie społecznej. Jesteście wspaniali. Tak dalej trzymać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, mam zapisanego pana posła Aleksandra Mrówczyńskiego. Bardzo proszę, kto jeszcze? Pani poseł Górską, pani poseł Burzyńską i pani poseł. Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan poseł Mrówczyński.

Posel Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, zaczęę troszkę inaczej. Mam nadzieję, że oprócz pracowników kolei też rolnicy słuchają naszej dyskusji. Dlaczego rolnicy? Nie tak dawno odbyły się przetargi na ośrodki produkcji rolnej. W wyniku protestów społecznych przetargi te zostały wstrzymane i nastąpiła zmiana ministra rolnictwa. Z tego, co wiemy, m.in. w Pruszczu Gdańskim KOWR jednoznacznie wyraża opinię, że to wstrzymanie jest tylko czasowe i chwilowe.

Wyrażam uznanie dla strony społecznej za te działania, za determinację, natomiast byłbym ostrożny z podziękowaniami za to wstrzymanie, panie ministrze, panie prezesie, bo na przyszłym posiedzeniu Sejmu, zgodnie z art. 152, na wniosek posłów Prawa i Sprawiedliwości zostanie zwołane posiedzenie Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi właśnie w tym temacie – żeby pan minister Krajewski jasno powiedział, czy to wstrzymanie nie jest kłamstwem.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Posel Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Proszę panią, proszę nie przeszkadzać. Proszę nie przeszkadzać!

Podobnie jest tutaj, panie ministrze. W krótkim czasie trzeba jasno zadeklarować, panie prezesie, czy to wstrzymanie nie jest chwilowe. Chcę zapytać lub też postawić problem. Słowo „integracja” kojarzy się z czymś zupełnie innym. Integracja czy likwidacja? Wstrzymanie... Czy dla uspokojenia problemu?

Pani poseł radzę, żeby zachowywała się spokojnie, a panu przewodniczącemu, żeby zwracał uwagę pani poseł. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Oczywiście. Bardzo dziękuję za tę życzliwą uwagę, panie pośle.

Jako kolejny głos zabierze pani poseł Agnieszka Górską. Tak?

Posel Agnieszka Górską (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, szanowni państwo, ja również nie ufam tym wszystkim zapewnieniom strony rządowej, bo mam w pamięci spółkę PKP Energetyka, którą zlikwidowaliście, sprzedaliście, którą musieliśmy w naszej poprzedniej kadencji odkupić. Pamiętam również aktualne wydarzenia dotyczące PKP CARGO i zwolnień, tak że również proszę o decyzję sprecyzowaną na piśmie. Kiedy wycofają się państwo z tej błędnej decyzji? Na dzisiaj mamy wstrzymanie decyzji. To tak naprawdę nic nie znaczy, bo to wstrzymanie może być na dzisiaj, może być na tydzień, a my żądamy, aby całkowicie wycofali się państwo z tej decyzji. Proszę więc o tę decyzję na piśmie, proszę o taką informację do nas jako parlamentarzystów, ale proszę również o informację do pracowników tych wszystkich zakładów PKP PLK.

Z tego miejsca chcę również bardzo serdecznie podziękować pani Agacie Wojtyszek, na wniosek której to dzisiejsze spotkanie ma miejsce. Bardzo serdecznie dziękuję, że zareagowała w tak szybki sposób i zwołała to posiedzenie Komisji. Chcę wyrazić również swoje oburzenie, bo PKP PLK w Skarżysku-Kamiennej, z którą sąsiaduje mój powiat, powiat szydlowiecki... To powiat o szczególnym znaczeniu dla przemysłu zbrojeniowego. W dzisiejszym – szczególnie ważnym – czasie, bo to przecież czas wojny za wschodnią granicą, pomysły, które pan minister raczył przedstawić, są w mojej ocenie pomysłami haniebnymi, szanowni państwo. Po raz kolejny proszę o ich wycofanie.

Dziwi mnie też, że te decyzje nie były poprzedzone żadnymi analizami ekonomicznymi. Pisałam w tej sprawie interpelacje. W tej sprawie odbyło się już posiedzenie jednego zespołu. Na tych spotkaniach ani w odpowiedzi na moją interpelację nie było żadnych wzmianek dotyczących analiz ekonomicznych, które mówiłyby o tym, że taka propozycja jest wymagana czy uzasadniona, a przecież, szanowni państwo, takie decyzje i analizy robi się, zanim podejmuje się tak ważne decyzje, a nie odwrotnie. Czekam więc na te informacje na piśmie. Bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pani poseł Lidia Burzyńska. Bardzo proszę.

Posel Lidia Burzyńska (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za udzielenie mi głosu. Nie jestem członkiem Komisji Infrastruktury, niemniej jednak decyzja Ministerstwa Infrastruktury i zarządu PKP spowodowała, że od września żywo się tym interesuję. Jestem posłem ziemi częstochowskiej, stąd moje zbulwersowanie sytuacją, jaka miała miejsce. Nie pozostawiam mieszkańców, bo mieszkańców to dotyczy, bo połączenia kolejowe to nie tylko transport towarowy, ale również transport mieszkańców. Nie będę oryginalna i również przyłączę się do radości, jaka nastąpiła na tym posiedzeniu Komisji z tego, że została podjęta decyzja wstrzymania. Obawiam się jednak, bo wstrzymać można na chwilę oddech, natomiast jeżeli chodzi o tego typu inwestycje, zamiar likwidacji sześciu zakładów, w tym mojego zakładu w Częstochowie... Bardzo prosiłabym i przyłączam się do moich przedmówców, którzy w bardzo klarowny sposób wyartykułowali prośbę, aby ministerstwo ustosunkowało się do pytania o to, co kryje się pod słowem „wstrzymanie”.

Chcę króciutko zaapelować. Jeżeli jeszcze kiedykolwiek będziecie państwo chcieli robić jakieś zmiany, to bardzo proszę, aby traktować stronę społeczną, dzięki której dzisiaj jest taka decyzja... I dzięki nam, posłom Prawa i Sprawiedliwości, którzy nie zamietli tego pod dywan, którzy stanęli z tymi ludźmi, którzy byli w zagrożeniu utratą pracy czy w zagrożeniu dla transportu publicznego, aby uzgodnienia społeczne, które wynikają z przepisów, były bardziej klarowne.

Chcę tutaj wspomnieć, że 22 września wypłynęła na zewnątrz informacja, że ma być integracja – uważam i z pełnym rozmysłem mówię, że to likwidacja – tych sześciu zakładów, natomiast już 30 października pan minister był łaskaw odpowiedzieć na interpelację poselską: „Tym samym PLK SA prowadzi dialog społeczny w dobrej wierze i z poszanowaniem wspólnych interesów stron. Świadczą o tym chociażby częste spotkania ze stroną związkową, również te prowadzone z przedstawicielami poszczególnych organizacji związkowych. Zarząd spółki deklaruje gotowość do wymiany poglądów i współpracy”. Prosiłabym, aby tego typu szacunek do strony społecznej, do związków zawodowych nie był podyktowany kilkoma dniami czy tygodniami, tylko aby miało to ręce i nogi.

Na koniec pan poseł Polaczek zadał pytanie, bardzo istotne, bardzo ważne, bo sieć kolejowa to również transport, to również krytyczna infrastruktura. Na moją interpelację 22 października otrzymałam taką odpowiedź od ministra obrony narodowej: „Odpowiadając z upoważnienia – etc. – strategia państwa jest wynikiem międzydziedzinowej i wieloaspektowej analizy, wskazującej na kierunki i zakres działań państwa dla osiągnięcia wcześniej zidentyfikowanych celów strategicznych. Kwestia struktur zarządzania koleją znajduje się w zakresie właściwości ministra właściwego do spraw transportu, ministra infrastruktury, który odpowiada za realizację polityki państwa w dziedzinie. Tym samym wymieniony minister jest odpowiedzialny za realizację zadań w ww. zakresie na rzecz utrzymania bezpieczeństwa państwa i jego odporności w czasie wystąpienia sytuacji kryzysowych lub działań wojennych”. Szanowni państwo, bez komentarza. Każdy, kto myśli i słucha, odpowie sobie sam. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejna głos zabierze pani posłanka Jolanta Niezgodzka, która jest ostatnią posłanką zapisaną na liście. Zamykam listę. Po zakończeniu wypowiedzi jeszcze ja pozwolę sobie na dwie uwagi i oddam głos panu ministrowi. Bardzo proszę, pani poseł.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, ze strony Prawa i Sprawiedliwości padło tutaj wiele odniesień do spółki PKP CARGO, ale myślę, że jesteście państwo ostatnimi, którzy w tej sprawie w ogóle powinni się wypowiadać, bo to wasze działania doprowadziły tę spółkę do miejsca, w którym nowy zarząd ją przejął w dwa tysiące...

Posel Jan Mosiński (PiS) – spoza składu Komisji:

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

A pan, panie Mosiński, powinien być ostatni. Zatrudnił pan w PKP CARGO syna, córkę i synową, więc myślę, że pan w tym kontekście powinien być ostatni, ostatni, naprawdę ostatni.

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu Komisji:

Widzi pani, więc będzie miała pani proces...

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Zapraszam, już pana kolega wysłał mi przedsądowe wezwanie. Zatrudnił w PKP CARGO w 2023...

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu Komisji:

Kłamie pani w bezczelny sposób.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, przywołuję pana do porządku.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Boli, wiem, że boli, ale takie były fakty.

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu Komisji:

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle Mosiński... Panie pośle, przywołuję pana do porządku.

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu Komisji:

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

W 2023 r. była zatrudniona. Była zatrudniona czy nie? Była czy nie? Ale była czy nie? Była zatrudniona czy nie?

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu Komisji:

Nie, moja córka nigdy nie pracowała w kolei, więc będzie pani miała proces cywilny.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Dobrze. Czekam na proces w takim razie. Ale to nie wszystko, panie przewodniczący. Ja dopiero zaczęłam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, bardzo...

Naprawdę, momencik.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Ja dopiero zaczęłam, panie pośle.

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu Komisji:

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, zachęcam państwa...

Panie pośle Mosiński, przywołuję pana do porządku. Przywołuję pana do porządku. Proszę nie grozić i nie machać palcem. Bardzo proszę. Proszę nie grozić. Dziękuję bardzo, szanowni państwo.

Czy pani posłanka skończyła?

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Nie, powiedziałam dopiero dwa zdania. Dopiero się rozkręcam, więc jakbym mogła wrócić do głosu, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę też na temat posiedzenia Komisji.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Tak, tylko jeszcze dokończę odnośnie do PKP CARGO, bo to jest jednak ważne w tym kontekście, a państwo powiedzieli tutaj dużo kłamstw. Za waszych rządów spółka straciła 90% swojej wartości. W 2014 r. wyceniano ją na ponad 4 mld zł, a w kwietniu 2024 r. na 600 mln zł. Cena akcji w 2014 r.? 90 zł. Po tym, jak oddaliście spółkę w kwietniu 2024, to 12 zł. Na przestrzeni 10 lat udział PKP CARGO w polskim rynku spadł z 60% do niecałych 30%. Doprowadziliście spółkę pod ścianę. Zadłużenie rosło dynamicznie, szczególnie po 2021 r., do prawie 5 mld zł. Dzisiaj ratujemy spółkę i robimy wszystko, żeby narodowy przewoźnik przetrwał.

Wracając jednak do tematu, szanowni państwo, rozwój kolei to oczywiście nie tylko pieniądze na nowe inwestycje, ale też sprawne zarządzanie. Jeżeli celem jest poprawa parametrów, a myślę, że wszystkim tutaj na tym zależy, to niezbędne jest efektywne zarządzanie. Wszystko, co będzie działo się w tej czy innej spółce, powinno być prowadzone we współpracy i w dialogu z pracownikami. Patrząc też na to z innej strony. Ta inicjatywa zarządu nie wzięła się znikąd. Skoro została podjęta, to znaczy, że coś jest na rzeczy i jakieś zmiany być może są potrzebne.

Pani ze strony społecznej wskazała – bardzo za to dziękuję – że jesteście państwo otwarci na rozmowy. Wiecie, że rozwój i zmiana są częścią rozwoju. Jesteście państwo otwarci na te rozmowy. Myślę, że dzisiaj to ważny sygnał dla zarządu, że w związkach, w pracownikach zarząd nie traci partnera do rozmów. Wszystkim nam w końcu zależy na rozwoju kolei, więc te rozmowy będą się toczyły. Na przyszłość myślę, że Komisja też jest dobrym miejscem do tego, żeby takie rozmowy toczyć, bo, jak już wskazałam, zmiana jest częścią rozwoju, czasami te zmiany są niezbędne do rozwoju. Myślę, że właśnie w takim dialogu i we współpracy zmiany, które będą konieczne, muszą toczyć się dalej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję pani posłance.

Szanowni państwo, ze swojej strony bardzo dziękuję panu ministrowi i panu prezesowi za przeprowadzoną dogłębną analizę i wzięcie pod uwagę ważnych, jak myślę, konstruktywnych głosów strony społecznej. Ten proces decyzyjny trwał i wymagał głębokiego namysłu, ale z drugiej strony pokazał też jakieś możliwości dotyczące decyzji, i to dobrze. Wydaje mi się, że zarząd, który próbuje znaleźć formułę jeszcze lepszego funkcjonowania spółki, to zarząd lepszy niż ten, który przychodzi, zajmuje miejsce w fotelach i patrzy, jak spółka rujnuje swoją pozycję, tak jak to było choćby w PKP CARGO.

Chcę państwu powiedzieć, że dobrze, że PKP PLK nie jest – tak jak PKP CARGO – spółką giełdową, bo nie wykonuje tego rodzaju działalności jak PKP CARGO, bo prawdopodobnie dzisiaj, po tych poprzednich latach, rozmawialibyśmy w zdecydowanie gorszych nastrojach, chociaż mamy pewne rzeczy, o których powinniśmy otwarcie rozmawiać, jak choćby inwestycje w GSM-R. Państwo wiedzą, bo zarządy, które były... Kiwają państwo... Właśnie, to jest to, czego... Widzę zrozumienie w państwa oczach i chcę powiedzieć, że to jest niezwykle ważne, żebyśmy tak tworzyli warunki do rozwoju kolei, żeby dbać o warunki pracy, które są ważne, ale też dbać o rozwój infrastruktury, który z kolei jest ważny dla nas, klientów spółek kolejowych, które przewożą pasażerów, czy też dla spółek, które przewożą towary.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za ogromnie konstruktywną pracę podczas dzisiejszego posiedzenia Komisji. Chcę powiedzieć, że oczywiście emocje podczas posiedzenia Komisji są zawsze obecne, to jest polityka, tu są emocje, i podejrzewam, że zawsze będą, natomiast myślę, że dzisiaj wracacie państwo, czy będziecie wracać, do domu – życzę bezpiecznego powrotu do domu – mając naprawdę dobre nastroje i poczucie spełnionego... Myślę, że to jest bardzo ważne. Cieszę się z wami, dziękując panu ministrowi, dziękując panu prezesowi. Myślę, że to były trudne dni. Chcę powiedzieć, że posłowie koalicji też wykonywali w tych dniach swoją pracę, naprawdę ciężko pracowali. Myślę, że dzisiaj jest naprawdę dobry dzień dla nas wszystkich.

Teraz pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, temat PKP CARGO – bo muszę się do tego odnieść – to jest taki temat, w którym liczba spotkań nie ma znaczenia, jeśli kogoś nie interesują liczby. Nie ma żadnego znaczenia, bo moglibyśmy dyskutować wielokrotnie – i to się dzieje niestety – ale jeśli kogoś interesują liczby, to na stabilnym rynku przewozów towarowych w 2014 r. ten rynek przewoził 220 mln ton towarów, w 2023 r. przewoził 220 mln ton towarów, spółka CARGO straciła 43% swojej masy towarowej i – w przeliczeniu na tonę – 48 mln ton towarów. Tutaj nie trzeba nic więcej mówić. Pani poseł Niezgodzka przytoczyła dane giełdowe. One są jeszcze bardziej tragiczne: 90% utraty wartości spółki. Tę dyskusję moglibyśmy sprowadzić do tych kilku zdań, które wymieniałem. PKP CARGO jest dramatem lat 2014–2023. Niestety taka jest sytuacja i nikt temu nie zaprzeczy.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące naszego dzisiejszego spotkania, deklaruje, że zmiany w PKP PLK będą zachodzić, bo one muszą zachodzić. To będą zmiany organizacyjne związane z lepszym wykorzystaniem sprzętu, który był kupiony, który będzie kupowany, bo spółka

coraz bardziej przechodzi z bardzo rozwiniętego modelu inwestycyjnego na model utrzymania infrastruktury kolejowej. Mamy duże pieniądze na infrastrukturę, na inwestycje, musimy mieć duże pieniądze i musimy efektywnie wykorzystywać zasoby, które mamy, żeby parametry infrastruktury nie spadały, a w spółce, która zajmuje się infrastrukturą, miarą efektywności ludzi, którzy nią zarządzają, są zawsze parametry infrastruktury. To jest absolutnie numer jeden, a parametry infrastruktury PKP PLK, które mamy dzisiaj, są historycznie najwyższe: pod względem prędkości technicznych, pod względem parametrów związanych z liczbą ograniczeń prędkości, które cały czas sukcesywnie likwidujemy i które bardzo mocno przekładają się na to, jak wygląda rynek kolejowy, który rośnie, i na punktualność pociągów, którą również mamy historycznie najwyższą, przy najwyższej liczbie pociągów pasażerskich.

Pojawiał się jeden głos, który wielokrotnie wybrzmiewał, jeśli chodzi o kwestie zmian. Nie możemy odsuwać zmian, które są nieuchronne. Nie możemy tego zrobić jako odpowiedzialni zarządzający, bo kolej to duża siła inercji. To jest zawsze charakterystyka naszej kolei. Takie struktury wszędzie są silnie skonsolidowane i bardzo odporne na zmiany, ale my nie możemy patrzeć na to, że dzisiaj, mając bardzo duże środki inwestycyjne, mając coraz większe środki utrzymaniowe, będziemy tkwić w strukturach, które nie powodują wzrostu efektywności mierzonej przez parametry finalne tej infrastruktury, które przekładają się na to, czy transport kolejowy – oczywiście realizowany z ogromnym wpływem parametrów infrastruktury – ma szansę zyskiwać na znaczeniu, czy ten transport jest co najwyżej na poziomie, w którym jest jakaś stagnacja.

Co do liczby zakładów – dzisiaj mówimy, że wstrzymujemy ten proces, ale zapewniam państwa, że ten proces musi trwać, bo musi trwać kwestia doksztalcania kadry menadżerskiej. Kadre menadżerską w różnych zakładach mamy na bardzo różnym poziomie. Mamy zakłady wzorowe, w których ludzie rozumieją, do czego jest infrastruktura, i mamy zakłady, gdzie, mówiąc wprost, ludzi trzeba wyciągać za uszy i tłumaczyć podstawowe rzeczy. Jeżeli spotykam się z kadrą menadżerską w zakładach i moja wiedza dotycząca infrastruktury na danym terenie jest większa niż zarządzających, to jest pierwsza czerwona lampka, która mówi, że coś jest nie tak, jeśli chodzi o jakość kadry. Podkreślam i wielokrotnie podkreślałem to, że naszym celem w tym całym procesie jest podniesienie jakości kadry menadżerskiej, w pierwszej kolejności kadry menadżerskiej związanej z zakładami, z tymi 23 podmiotami, które zarządzają utrzymaniem infrastruktury kolejowej.

Na ten moment mówimy o wstrzymaniu tego procesu, jeśli chodzi o integrację zakładów. Na ten moment mówimy jasno, że dalsze procesy związane z poprawą efektywności funkcjonowania PKP PLK będą przebiegać. One są wielopoziomowe, one są związane z procesem cyfryzacji tej firmy, one są związane z procesem digitalizacji, one są związane z procesem, o którym już powiedziałem, procesem przejścia w znacznie większym zakresie na to, że tę infrastrukturę trzeba utrzymywać, bo wydaliśmy miliardy, a dzisiaj potrzebujemy milionów czy setek milionów przeznaczanych na utrzymanie, żeby te parametry nam nie spadały.

Dane, które przytoczyłem na początku, wyraźnie pokazują, że nasze podejście jest trochę inne od tradycyjnego podejścia kolejarzy, którzy bardzo często mają wieloletnie doświadczenie na kolei. Rozmawiamy z kolejarzami, rozmawiam z kolejarzami bardzo chętnie o tym nowym podejściu, bo ono nieuchronnie musi wiązać się ze wzrostem znaczenia kolei, a wzrost znaczenia kolei jest wyłącznie poprzez wzrost pracy eksploatacyjnej, wzrost liczby pasażerów i – to jeszcze niestety nie idzie w parze – wzrost liczby towarów na torach.

Panie przewodniczący, dziękuję za głos, który płynie także od nas. Staramy się – i to jest cel nadrzędny – żeby decyzje, które podejmujemy, w pierwszej kolejności rozwijały kolej, rozwijały infrastrukturę, rozwijały przewozy. Dziękuję stronie społecznej, bo mieliśmy sporo spotkań. Miałem też sporo spotkań z parlamentarzystami. Rozumiem te głosy. Rozumiem głosy z Ostrowa, ze Skarżyska, z Częstochowy, Nowego Sącza, Wałbrzycha i Siedlec. Spotkałem się z parlamentarzystami ze wszystkich tych jednostek. Spotkałem się też z głosami mówiącymi, że zmiany, które chcemy wprowadzać w PKP PLK, muszą przyspieszyć na poziomie efektywności lepszego wykorzystania nie tylko kadry menadżerskiej, ale przede wszystkim wszelkich zasobów, jakie ta firma posiada. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, czy pan prezes na tym etapie? Nie.

Szanowni państwo, w związku z tym zgodnie z procedurą naszej Komisji bardzo proszę, pani poseł Agata Wojtysek jako przedstawiciel wnioskodawców.

Posel Agata Wojtyszek (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowna strono społeczna, koledzy i koleżanki, okazuje się, że presja ma sens. Jedno, co dzisiaj jest ważne, to to, że pan minister powiedział: „Wstrzymujemy się”. Niestety niepokoi nas fakt, że dalej próbujecie państwo mówić o tym, że nie wycofujecie się z pewnych reorganizacji. Osobiście niepokoi mnie też fakt, że powiedział pan, że decyzje o zmianach podjęliście państwo wtedy, kiedy zmieniliście zarząd. To już wtedy, w 2024 r., daliście kierunek zmianom. Myślę, że dzisiaj ważne jest to, że zrozumieliście, że bez strony społecznej nie da się przeprowadzać zmian. Robi się trochę odwrotnie. Najpierw są konsultacje ze stroną społeczną, a później ogłaszana jest decyzja. Wy zrobiliście odwrotnie.

Zapewniam państwa, że będziemy przyglądać się temu, co dzieje się w PKP PLK. Bardzo dziękuję związkom zawodowym za czuwanie nad swoimi zakładami pracy. Dzisiaj myślę, że sześć zakładów – Siedlce, Nowy Sącz, Skarżysko-Kamienna, Ostrów Wielkopolski, Częstochowa i Wałbrzych – może odetchnąć z ulgą. Jak jednak słyszymy, sprawy związane ze zmianami będą trwały, więc zapewniamy państwa, że będziemy przyglądać się temu, w jaki sposób proponowane zmiany będą następować. Za każdym razem Komisja Infrastruktury będzie przez nas zwoływana i będziemy prosić o argumenty, których tak naprawdę dzisiaj nie usłyszeliśmy, bo przez 15 minut pan minister pokazywał, że zmiany są potrzebne, że decyzja jest właściwa, jednak na dziś się ją wstrzymuje.

Tak jak moi koledzy, oczekuję informacji na piśmie, że planowanego, zapowiadanego dokładnie 22 września łączenia nie będzie i że od tej pory każdą swoją decyzję będą państwo konsultowali najpierw ze związkami zawodowymi, które pracując w swoich zakładach, na pewno troszczą się o jakość swoich zakładów, ale również o bezpieczeństwo i pracowników, którzy w tym zakładzie są zatrudnieni. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję.

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

Bardzo serdecznie dziękuję wszystkim państwu, którzy dzisiaj, reprezentując stronę społeczną, brali udział w tej dyskusji. Dziękuję za wszystkie głosy, które padły. Dziękuję panu ministrowi wraz z zespołem i panu prezesowi z zespołem. Dziękuję. Szanowni państwo, uwaga. Dziękuję nie tylko wszystkim paniom posłankom i panom posłom, którzy zabrali głos i wyszli z posiedzenia Komisji, ale przede wszystkim tym, którzy zostali do końca. To też oznacza pewien szacunek dla tych, którzy dzisiaj tutaj przyjechali, by brać udział w posiedzeniu Komisji, tak że bardzo serdecznie za to państwu posłom dziękuję.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Od razu informuję, że będzie krótka, pięciominutowa przerwa techniczna i rozpoczynamy kolejne posiedzenie.