

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 191)
z dnia 3 grudnia 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 191)

3 grudnia 2025 r.

Komisje Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchoń (Polska2050)**, przewodniczącego Komisji, oraz poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **zmiany w składzie podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury;**
- **informacja na temat nowego rozkładu jazdy PKP Intercity na sezon 2025/2026.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Janusz Malinowski** prezes Zarządu PKP Intercity SA wraz ze współpracownikami oraz **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek**, **Jolanta Osiak** i **Patrycja Wierzbicka** – 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 bardzo serdecznie naszych gości i partnerów, w szczególności pana ministra Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, i pana Krzysztofa Szymańskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo serdecznie witam pana prezesa Janusza Malinowskiego, prezesa zarządu PKP Intercity SA. Witam serdecznie pana Krzysztofa Krasowskiego, dyrektora Biura Rozkładu Jazdy w spółce. Witam również serdecznie pana Pawła Otulaka, naczelnika Biura Rozkładu Jazdy. Witam serdecznie pana Marcina Karasińskiego, członka zarządu PKP Intercity SA. Witam również pana Leszka Miętka, prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce – witam bardzo serdecznie. Witam pana Daniela Biernacka, wiceprezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będą po pierwsze zmiany w składach podkomisji stałych do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, transportu kolejowego, lotnictwa cywilnego, budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej oraz poczty, monitorowania wykorzystywania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury i po drugie informacja na temat nowego rozkładu jazdy PKP Intercity na sezon 2025/2026 – którą to przedstawiają minister infrastruktury oraz prezes Zarządu PKP Intercity SA

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Stwierdzam, że przyjęliśmy ten porządek i przystępujemy do jego realizacji.

Przechodzimy do punktu pierwszego. Informuję państwa, że do sekretariatu Komisji Infrastruktury wpłynął wniosek pani poseł Barbary Oliwieckiej, która chciałaby wystąpić z podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury. I to jest pierwszy wniosek. Jest pani posłanka. Pani posłanka podtrzymuje ten wniosek, jak rozumiem?

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Tak, podtrzymuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze inne wnioski ze strony państwa posłów? Bardzo proszę, pan poseł Dominik Jaśkowiec.

Posel Dominik Jaśkowiec (KO):

Ja bym chciał się do tej podkomisji wpisać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dobrze. Przyjmujemy w takim razie zgłoszenie. Bardzo proszę o zanotowanie tego zgłoszenia.

Czy są inne wnioski państwa posłów w tej sprawie? Nie widzę zgłoszeń.

Wobec tego pytam państwa posłów, czy jest sprzeciw wobec dokonania powyższych zmian? Czyli na wniosek pani posłanki Barbary Oliwieckiej – usunięcie pani poseł z podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy europejskich i dokooptowania do składu podkomisji pana posła Dominika Jaśkowca. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia...?

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, ja wiem, że w Polsce 2050 trwa wojna... Ale to jest brzydkie określenie. Rezygnacja. Nie usunięcie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że pan poseł nie zgłasza wniosku w zakresie swojego członkostwa w jednej z podkomisji.

Czy jest sprzeciw wobec dokonania tych zmian?

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Jest sprzeciw wobec usunięcia. Ale za zaakceptowaniem wniosku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec propozycji, które zostały zaprezentowane?

Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że to nasza Komisja dokonała zmian, które zostały omówione. Na tym wyczerpaliśmy porządek punktu pierwszego.

Przystępujemy do realizacji punktu drugiego porządku dziennego.

Szanowni państwo, zanim poproszę pana ministra i pana prezesa o przedstawienie informacji, poinformuję, że ta prezentacja, która będzie za chwilę wyświetlana, została państwu posłom dostarczona w formie elektronicznej. Bardzo dziękuję, panie ministrze, panie prezesie, za to, że państwo nam umożliwili wcześniejsze zapoznanie się z tą prezentacją i że będziemy mogli pracować nad konkretnym dokumentem.

Bardzo proszę, panie ministrze, panie prezesie, o zabranie głosu i przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, szanowni państwo, rozkład jazdy 2025/2026 w wykonaniu Intercity to będzie kolejny rozkład jazdy ze znaczącym wzrostem pracy eksploatacyjnej. Praca eksploatacyjna rośnie rok do roku o 8%, a patrząc na ostatnie 2 lata, ta praca eksploatacyjna urośnie o 28%. To jest bardzo duży wzrost, biorąc pod uwagę wcześniejsze lata. Ten wzrost przez 2 lata będzie wyższy niż przez poprzednie 7 lat. To pokazuje skalę działania Intercity obecnie związanego z bardzo dużym postawieniem – i to wielokrotnie już sobie powiedzieliśmy – na efektywność wykorzystania zasobów, szczególnie zasobów związanych z taborem.

Lepsze wykorzystanie taboru prowadzi naturalnie do rozwoju oferty. Rozwój oferty prowadzi do zwiększenia przewozów. I to zwiększenie przewozów – z reguły trzeba czekać na ten efekt wyższej liczby pasażerów... Zwiększenia liczby pasażerów po zwiększeniu pracy eksploatacyjnej, po zaoferowaniu nowych tras, nowych pociągów. Ale mamy też wiele takich przykładów w tych ostatnich latach, że pojawienie się nowej oferty powoduje bardzo szybkie pojawienie się nowych pasażerów. To są zarówno trasy do tej pory nie obsługiwane – takie jak świeże trasy, na przykład Kraków – Bielsko-Biała, 2 miesiące i już 50 tys. pasażerów tylko w pełnej relacji – jak i trasy uzupełniane do miejscowości, gdzie ta oferta była słabsza – na przykład do Hrubieszowa, do Zamościa, do miejscowości, gdzie jest trakcja spalinowa wykorzystywana – ale także na trasach, gdzie oferta już była dobra i zwiększyliśmy tę ofertę w ostatnich latach. Mamy wzrost na poziomie 40–50%. Takie przykłady, chociażby na trasie Poznań – Toruń czy na uzyskiwanych też efektach dzięki modernizacjom tras. Bo tutaj trzeba jasno też powiedzieć, że wszędzie tam, gdzie poprawiają się parametry infrastruktury, bardzo szybko zwiększamy ofertę. Taką trasą była, szczególnie w ostatnim roku, trasa Poznań – Szczecin, gdzie wzrost jest ponad pięćdziesięcioprocentowy w liczbie pasażerów.

Wzrost liczby pasażerów naturalnie prowadzi do konieczności kupowania kolejnych pociągów. I takie działania też podjęliśmy bardzo skutecznie. Zarząd Intercity przeprowadził sprawny, bardzo sprawny, proces zakupu nowych pociągów. Ten proces trwał tylko 13 miesięcy. I też musimy sobie tutaj powiedzieć, że jakiegokolwiek próby może nie blokowania, ale zniechęcania do kupowania nowych pociągów traktowaliśmy z uśmiechem. Bo mamy pełne przeświadczenie, że dzisiaj po prostu potrzebujemy nowych pociągów – i nowych, i używanych, i wynajmowanych, i własnych – żeby dalej rozwijać ofertę i dalej oferować jeszcze więcej pociągów. Ten nowy rozkład jazdy, tak jak powiedziałem, przynosi ośmioprocentowy wzrost pracy eksploatacyjnej.

Pan prezes z zespołem szczegółowo omówi pewne kwestie dotyczące tego rozkładu. Ja tylko wspomnę o kolejnych ruchach związanych z ofertą, które w mojej ocenie okażą się bardzo szybkimi sukcesami – jak chociażby nowe pociągi z Gorzowa do Poznania w ofercie, która nigdy nie funkcjonowała na tej trasie w takim czasie przejazdu z taką ofertą dziesięciu pociągów dobowo. Całokształt idzie już dzisiaj w kierunku 85 mln pociągokilometrów w tym rozkładzie jazdy. Warto podkreślić, że ten rozkład, ten wynik, który zostanie w tym roku osiągnięty, był planowany do osiągnięcia jeszcze 2 lata temu dopiero w roku 2030. Dzisiaj już wiemy, że ten wynik będzie na pewno na poziomie 88 mln. Świeże informacje od pana prezesa wskazują, że być może nawet o milion więcej. To jest, szanowni państwo, naprawdę gigantyczny skok, jeśli chodzi o pozyskanie pasażerów, biorąc pod uwagę prognozy sprzed dwóch lat. 88 mln w 2030 – ten wynik będzie zrealizowany już w tym roku. Ta liczba 88 mln w tym roku bardzo mocno pokazuje, co się wydarzyło w spółce przez ostatnie 2 lata – z myślą o efektywności, o rozwoju oferty, o rozwoju połączeń, o wzroście liczby pasażerów i całościowym myśleniu przewoźnika. Wspólne działania samego przewoźnika związane z ofertą, ale też to, co się dzieje na liniach kolejowych, tam, gdzie mamy szybką poprawę parametrów... tam szybko Intercity uzupełnia swoją ofertę – zresztą nie tylko Intercity, ale także inni przewoźnicy – powodując, że ten rok zakończymy wynikiem w okolicach 25 mln pasażerów więcej niż w roku ubiegłym. Przewidujemy, że w przyszłym roku, w ramach rozkładu jazdy 2025–2026, przeskoczymy już poziom 450 mln pasażerów, a samo Intercity na pewno przebijie poziom 90 mln pasażerów.

Tyle w skrócie, panie przewodniczący. Jeśli można, oddałbym głos panu prezesowi Malinowskiemu wraz z zespołem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes Zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Szanowni państwo, będziemy chcieli państwu przedstawić założenia rozkładu jazdy, który już wchodzi za niespełna 2 tygodnie. Będziemy chcieli przedstawić wspólnie z dyrektorem Krasowskim też filozofię tworzenia tego rozkładu, żebyście też państwo mogli łatwiej zrozumieć, jakie my przyjmujemy założenia, żeby ten rozkład jazdy był jak najbardziej optymalny i przyjazny dla naszych pasażerów.

Cechą charakterystyczną tego rozkładu jazdy, tak jak zresztą poprzedniego, jest kwestia większej liczby połączeń. Jeżeli zapytamy przeciętnego Polaka, czego oczekuje, to każdy na pierwszym miejscu praktycznie odpowie – więcej połączeń. Dlatego staramy się to realizować, oczywiście w miarę naszych możliwości. Bo mamy pewne ograniczenia w przepustowości infrastruktury, ale również mamy ograniczenia taborowe. Bo jak zobaczycie państwo w dalszej części prezentacji, ta praca się znacząco zmieniła i my naprawdę w tej chwili realizujemy bardzo dużą pracę eksploatacyjną i też już pojawia się problem z wydajnością polskiego przemysłu, który nie jest w stanie realizować zwiększających się zamówień – bo pociągi jeżdżą więcej, więc szybciej wyjeżdżają kilometry i muszą częściej trafiać do napraw.

W tym roku, w rozkładzie jazdy 2025-2026 uruchomimy 527 całorocznych połączeń – to jest 56 połączeń więcej niż w ubiegłym roku. W okresie sezonu letniego będziemy uruchamiali 555 pociągów – to jest więcej o 110 pociągów, porównując do roku 2023. W tym momencie zupełnie szczerze mówimy, że jesteśmy w takiej sytuacji, gdzie praktycznie wszystkie nasze zasoby pracują – to też na oddzielnym slajdzie państwu pokażemy.

Zależałoby nam też, żeby państwo, tak jak powiedziałem na wstępie, zrozumieli naszą filozofię, układania rozkładu jazdy. I tutaj na kilka slajdów oddam głos panu dyrektorowi Krasowskiemu, który opowie, czym się kierujemy przy tworzeniu rozkładu jazdy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.
Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor Biura Rozkładu Jazdy PKP Intercity SA Krzysztof Krasowski:

Dzień dobry państwu. Bardzo dziękuję. Rozkład jazdy PKP Intercity jest rozkładem cyklicznym. Co to znaczy? Przede wszystkim stosujemy taką samą filozofię jak w dobrym transporcie zbiorowym miejskim.

Każdy by chciał, żeby linia komunikacyjna, która koło jego domu przejeżdża, była linią, która kursuje ze stałą częstotliwością. Wtedy też jest łatwo zapamiętać rozkład jazdy. I nie chcemy, żeby było 7, 10, 15 linii, każda w innym kierunku i kursująca dwa razy na dobę, tylko właśnie, żeby te linie komunikacyjne były takie mocne, kursujące często. I dokładnie taką samą filozofię stosujemy w PKP Intercity. Układamy rozkład jazdy w taki sposób, żeby pociągi kursowały na powtarzalnych liniach komunikacyjnych.

To jest zresztą zgodne z filozofią, o której mówi ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Wyznaczamy taką linię komunikacyjną i na niej w stałych odstępach czasu...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam, panie dyrektorze.

Szanowni państwo, bo to naprawdę przeszkadza... Panie pośle? Panie pośle – zwracam się do pana posła, który zawzięcie dyskutuje na końcu tego stolika – bardzo proszę rozmowy przenieść poza salę. Po prostu ten głos przeszkadza w odbiorze informacji.

Proszę kontynuować, panie dyrektorze.

Dyrektor Biura Rozkładu Jazdy PKP Intercity SA Krzysztof Krasowski:

Taką samą filozofię stosujemy u nas. Wyznaczamy trasy powtarzalne, po których pociągi kursują i one kursują ze stałą powtarzalną częstotliwością, co 4 godziny, co 2 godziny albo co godzinę.

Tak samo jak w transporcie miejskim, jeżeli mamy dwie linie autobusowe obok siebie i każda jeździ co 15 minut, nie chcemy, żeby jechał autobus jednej linii, potem zaraz drugiej linii, a potem 15 minut przerwy, tylko chcemy, żeby te kursujące pojazdy różnych linii były rozłożone równomiernie. A więc tę samą logikę stosujemy również na kolei, rozkładamy równomiernie to kursowanie na wspólnych odcinkach tras. I co to powoduje? Powoduje to po pierwsze, że rozkład jazdy jest dla pasażerów bardzo czytelny, bo zawsze z taką samą końcówką minutową co 4 godziny, co dwie, co jedną pojawia nam się pociąg w tej samej relacji kursujący – a to też pozwala na większą dowolność w planowaniu podróży.

Tak jak powiedziałem, pociągi kursują w powtarzalnych relacjach i się uzupełniają wzajemnie. Tu mamy przykład takiego odcinka wspólnego Gdynia – Poznań. Mamy tam dwie linie komunikacyjne – jedna z Trójmiasta do Pragi, druga z Trójmiasta przez Poznań, Wrocław do Białej-Białej. I jeżeli pociągi do Pragi zgodnie z tą filozofią kursują co 4 godziny 4:00, 8:00, 12:00, 16:00, to pociągi tej drugiej linii, kursujące tym samym odcinkiem wspólnym kursują w przesunięciu co 2 godziny, dzięki czemu pasażer z Gdyni do Poznania ma równą ofertę co 2 godziny na przemian jedną linią bądź drugą. I tu możemy...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam. Panie pośle Grzegorz Puda, apeluję, poczekajmy do końca prezentacji...

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Będzie czas na zadawanie pytań. Bardzo proszę, panie dyrektorze, o kontynuowanie.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Przepraszam, ja tylko...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, nie udzieliłem panu głosu. Nie udzieliłem panu głosu.

Panie dyrektorze, proszę kontynuować.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

[wypowiedź poza mikrofonem]

Dyrektor Biura Rozkładu Jazdy PKP Intercity SA Krzysztof Krasowski:

Wszyscy walczymy. Szanowni państwo, kogo jak kogo, ale kolejarzy nie trzeba przekonywać do tego, żeby uruchamiać więcej pociągów, tylko tak jak moi poprzednicy powiedzieli – trzeba do tego mieć tabor. I robimy wszystko, co się da, żeby tak się właśnie działo.

Tutaj jest pokazane, jak ten układ linii komunikacyjnych wprowadziliśmy rok temu w grudniu w Polsce. Tak jak już na poprzednim ślądzie, było powiedziane – z Trójmiasta przez Bydgoszcz do Poznania mamy dwie linie, które się uzupełniają, pociągi jeżdżą co 2 godziny. Z północy przez Szczecinek i Piłę znowu mamy dwie linie, które się uzupełniają, jedna z Kołobrzegu, druga z Ustki. Na zachodzie znowu podobnie – na przemian pociągi ze Szczecina i Berlina przez Zieloną Górę do Wrocławia. Potem na wschód od Wrocławia już jeździmy co godzinę.

I co to też powoduje? Powoduje to, że jak pociągi jeżdżą regularnie, to możemy zaplanować regularne przesiadki. Tak jak widzieliście państwo na poprzednim ślądzie, mamy co 4 godziny pociągi Trójmiasto – Praga. I one nam się pojawiają w Poznaniu zawsze z końcówką 20 – 7:20, 11:20, 15:20 i 19:20. Natomiast rozkład jazdy jest tak ułożony, żeby o 7:30 i potem dalej co 4 godziny pociągi jadące z Warszawy do Berlina mogły zabrać pasażerów, którzy się w Poznaniu na to pociągi przesiadają. Ponieważ pociągi do Berlina od teraz od grudnia będą jeździły co 2 godziny, tak jak pokazałem na poprzednim ślądzie, z Trójmiasta do Poznania też jeżdżą co 2 godziny, to tak naprawdę każdy pociąg z Trójmiasta do Poznania daje przesiadkę na Berlin siedem razy dziennie. Dzięki temu, że rozkład jazdy planowany jest również z wykorzystaniem tak zwanej symetrii dobowej, to ta przesiadka występuje również w kierunku przeciwnym.

Praktycznie co to daje pasażerom? Między Trójmiastem a Warszawą pociągi ekspresowe mamy co godzinę, do tego co 2 godziny pociągi ekonomiczne. Nie rzadziej niż co 2 godziny...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam. Szanowni państwo, wiem, że nowy rozkład jazdy – doskonały – wywołuje ekscytację, ale bardzo proszę jeszcze umożliwić panu dyrektorowi dokończenie tej informacji. Wtedy naprawdę będzie można chwalić, doceniać, wskazywać na te dobre decyzje. Ale na razie jeszcze zachęcam do wysłuchania informacji do końca.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Szanowni państwo, bardzo proszę... Panowie...

Dyrektor Biura Rozkładu Jazdy PKP Intercity SA Krzysztof Krasowski:

Tak jak mówiłem, co 2 godziny między Trójmiastem a Krakowem pociągi ekspresowe, co godzinę między Wrocławiem a Krakowem, co 2 godziny między Gdynią a Wrocławiem przez Poznań i Bydgoszcz, co 2 godziny Zielonej Góry do Przemyśla przez Wrocław, Opole, Katowice, Kraków, nie rzadziej niż co 2 godziny z Poznania do Krakowa – ponieważ tutaj mamy dwie trasy, dlatego to jest częściej niż co 2 godziny – co 2 godziny między Warszawą a Berlinem i co 4 godziny pomiędzy Krakowem a Wiedniem.

I trochę o tym, co już pan minister powiedział. Synergia prac torowych i tego, że PKP Intercity cały czas odbiera nowe lokomotywy, które są w stanie jeździć szybciej, systematycznie wprowadza do ruchu. Przykłady czasów bardzo dobrych. I bardzo dobrze, że możemy tutaj dzisiaj w Sejmie o tym rozmawiać i pokazać obywatelom, że naprawdę te czasy przejazdu polską koleją są konkurencyjne nie tylko w stosunku do autobusów, ale również w stosunku do samochodu czy również często do samolotu.

Zakopane – Gdańsk – czas około 7 godzin, to jest krócej o półtorej godziny niż pociąg kursujący raz w tygodniu w tym rozkładzie jazdy. W nowym rozkładzie jazdy mamy dwa takie pociągi kursujące codziennie. Ustka – Poznań – tylko 4 godziny, 15 minut krócej. Z Wrocławia do Kołobrzegu – proszę spojrzeć na mapę, to jest prawie pół Polski – 4 godziny i 50 minut, krócej o pół godziny. Białystok – Olsztyn 3 godziny i 15 minut. Olsztyn – Poznań – 3 godziny i 17 minut. Proszę państwa, samochodem się jedzie o 50% dłużej. Poznań – Kołobrzeg – tylko 3 godziny i 11 minut – tutaj też skrócenie. Szczecin – Kraków – skrócenie o 21 minut. Warszawa – Toruń – 2 godziny. Samochodem też można w 2 godziny przejechać, ale od węzła autostrady do węzła autostrady. Realnie centrum – centrum to jest o 50% dłużej. Podobnie w relacji Warszawa – Bydgoszcz. Warszawa – Szczecin – czas absolutnie nieosiągalny do tej pory, 4 godziny i 9 minut. Kiedyś się jechało do Szczecina cały dzień, nocowało i wracało następnego dnia. Dzisiaj można pojechać, załatwić sprawy w Szczecinie i wrócić tego samego dnia. Poznań – Szczecin – godzina i 44 minuty, samochodem absolutnie niewykonalne. Kraków – Zakopane – poniżej 2 godzin, tak samo, samochodem niewykonalne Warszawa – Poznań w relacji centrum – centrum – 2 godziny i 16 minut.

Tak samo, samochodem tyle nie pojedziemy. Jeżeli chodzi o Polskę Wschodnią – Suwałki – skracamy tutaj czas przejazdu o prawie pół godziny, to jest 3 godziny i 34 minuty. Taki czas przejazdu to znowu samochodem... Od rogatek do rogatek. Poznań – Gorzów Wielkopolski – 90 minut. Warszawa – Zakopane – poniżej 4,5 godziny. Białystok – Kraków – tutaj też jest czas bardzo dobry, 4 godziny 31 minut. Suwałki – Kraków – 6,5 godziny. Warszawa – Rzeszów – poniżej 4 godzin, i to jest czas pociągu ekonomicznego, a nie Pendolino. Białystok – Poznań 4 godziny i 41 minut. Szczecin – Wrocław – 3 godziny i 20 minut.

Naprawdę większość tych relacji jest w tych czasach nie do pokonania samochodem. I to jest efekt tej synergii inwestycji w tabor i inwestycji w infrastrukturę.

I tutaj takie przykładowe mapki, które pokazują już obrazowo, gdzie możemy dojechać w czasie takim, który ludzie na przykład w Warszawie zużywają na podróż po mieście, do pracy, komunikacją miejską – do 90 minut. Olsztyn – Toruń, Bydgoszcz – Poznań, Toruń – Poznań. To są wszystko takie czasy właśnie 90–100 minut. Szczecin – Poznań, Gorzów Wielkopolski – Poznań. Poznań – Wrocław – 77 minut. Wrocław – Jelenia Góra – nieco ponad 100 minut, Wrocław – Zielona Góra – 108 minut. W Polsce Wschodniej, Suwałki – Białystok – 99 minut, Białystok – Warszawa 90 minut. Do Lublina – 106 minut. Do Łodzi z Warszawy – 65 minut. Na południu również, Rzeszów – Kraków – tylko 80 minut. Kraków Katowice – 52 minuty i wspomniane nowe połączenie Kraków – Bielsko-Biała – 74 minuty.

Teraz krótko o nowościach, które mamy w bieżącym, wchodzącym za 11 dni rozkładzie jazdy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes Zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Pendolino z Trójmiasta do Zakopanego latem, z Kołobrzegu do Zakopanego. Spotykaliśmy się z zarzutami, dlaczego angażujemy pociąg Pendolino do Zakopanego? Ano dlatego, że ten pociąg Pendolino tak przysłowiowo śpi w Krakowie – czyli będzie po prostu spał krócej w Zakopanem. I to jest jakby nasza odpowiedź na to. Czyli chcemy wykorzystywać te zasoby, które mamy. Kolejna nowość z pociągami Pendolino to bezpośrednie połączenie z Bielska-Białej do Ustki. Też z bardzo dobrym czasem – w żaden sposób nie do zrealizowania samochodem.

Jak wyglądają przewozy pociągami Pendolino i pociągami ekspresowymi? Warszawa – Trójmiasto – 15 par połączeń, jedna więcej. Kraków – Trójmiasto – 9 par połączeń, dwie pary dołożone. Kraków – Warszawa – 14 par. Wrocław – Warszawa – 5 par. Warszawa – Poznań – 12 par. Ale jeszcze większe zmiany są w segmencie ekonomicznym. Z tego segmentu przecież najczęściej korzystają Polacy. Warszawa – Białystok – 16 par, jedna więcej. Do Lublina dokładamy dwie pary pociągów – z 14 na 16. Warszawa – Łódź – 25 par. Poznań – Szczecin – dokładamy dwie pary, będzie 13 par. Poznań – Gorzów – tutaj to jest pełna rewolucja, bo z dwóch par zrobi się 7. Poznań – Wrocław – 23 pary. Kraków – Rzeszów – 18 par. Kraków – Katowice – 23 pary. W październiku bieżącego roku uruchomiliśmy 4 nowe pary z Bielska Białej do Krakowa. Warszawa – Poznań – 10 par pociągów ekonomicznych.

I tak podsumowując, w bieżącym rozkładzie jazdy w segmencie IC, tym ekonomicznym, było 370 pociągów, w nowym rozkładzie jazdy, od 14 grudnia, będzie 410 pociągów. Wspomniany Gorzów otrzyma 5 par z bardzo dobrym czasem przejazdu 91 minut do Poznania oraz uruchamiamy drugie połączenie – pociąg Krajna z Gorzowa do Gdyni. Omawiane już Suwałki – dodatkowy nowy pociąg ze Szczecina do Suwałk, w zasadzie do Wilna, pociąg IC Wigry. Nowy pociąg Suwałki – Mockava – czas przejazdu 3,5 godziny z Warszawy do Suwałk, skrócenie czasu jazdy do Wilna o godzinę. Duża zmiana na Mazurach. W związku z kończącą się modernizacją linii kolejowej uruchomiliśmy 2 pociągi do Giżycka w tym roku. Kolejne pociągi: Rybak i Biebrza ruszają od grudnia. W momencie, kiedy będzie zakończona elektryfikacja odcinka Giżycko – Korsze, uruchomimy 3 kolejne pociągi – Niegocin, Mamry i Ukiel. A więc obsługa Giżycka będzie oparta o 7 par pociągów. W okresie letnim wydłużamy pociąg Stańczyk. Będzie to wydłużenie z Olsztyna do Pizy. Miejscowości, które otrzymają dodatkowe pociągi: Chełm, Świdnik. Dwie nowe pary pociągów – to jest Chełm – Zielona Góra i Chełm – Świnoujście i pociąg międzynarodowy do Berlina, pociąg nocny. Jelenia Góra – Wałbrzych – Świebodzice – Jaworzyna Śląska, dwa nowe połączenia do Warszawy, IC Orzeszkowa, IC Konopnicka. Kędzierzyn-Koźle – kolejne 5 par pociągów. Węgliniec – Bolesławiec – Chojnów – Legnica, dwie nowe pary pociągów – bo uruchamiamy połączenie międzynarodowe Przemyśl – Kraków – Lipsk i te pociągi będą obsługiwały te miejscowości.

Szereg pociągów będzie miało wydłużone trasy. Pociąg Zielonogórzanin kończący trasę do tej pory w Warszawie, będzie jeździł do Chełma. Słowacki do Giżycka. I tutaj myślę, że może nie będę nawet wymieniał tych wszystkich relacji, tylko widzicie państwo, że wiele miejscowości otrzymuje dodatkowe możliwości podróżowania w bardzo długich relacjach.

Pociągi międzynarodowe. My na początku tego roku przedstawialiśmy taką bogatą prezentację rozwoju połączeń międzynarodowych. Jesteśmy w przededniu 14 grudnia i te wszystkie plany, wszystko, co wtedy obiecaliśmy, wchodzi w życie. Zamiast 40 pociągów międzynarodowych w obecnym rozkładzie, będzie 57 pociągów, 17 pociągów więcej. Wtedy też obiecałem półroczną przedsprzedaż na pociągi międzynarodowe. Wiecie państwo, że ona już jest wdrożona. Mogę jeszcze tylko dodać, że od dzisiaj, od 3 grudnia, została wydłużona przedsprzedaż na pociągi Pendolino i na pociągi EIC do 120 dni, czyli na całe okresy zamknięciowe – czyli dzisiaj można na pociągi Pendolino czy pociągi EIC kupić już bilety do 7 marca. Zatem staramy się tutaj wychodzić naprzeciw oczekiwaniom naszych pasażerów.

Tu w bardzo szybkim tempie dyrektor Krasowski powtórzy te połączenia międzynarodowe. Ale proszę bardzo szybko... My to pokazywaliśmy bodajże w styczniu. Nie zaszły tutaj żadne zmiany. To, co obiecaliśmy, jest realizowane.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor Biura Rozkładu Jazdy PKP Intercity SA Krzysztof Krasowski:

Bardzo szybko. Już te informacje padały. Linia Warszawa – Kutno – Konin – Poznań – Berlin – pociągi kursują od grudnia regularnie co 2 godziny, dając też regularne przesiadki po trasie z innych rejonów Polski. Hitem jest otwarcie nowego połączenia do Lipska – to jest otwarcie nieużywanego dotąd regularnie w ruchu pasażerskim przejścia granicznego Węgliniec – Bielawa Dolna – Horka. Ruszają dwa pociągi – Via Regia i Saksonia. Na okres świąteczny te pociągi już są naprawdę napełnione, mimo że to jest nowa trasa. Wspomniany już pociąg nocny Ursa do Berlina, który daje połączenie na zachód Chełmowi, Lublinowi, Puławom, ale również Łodzi, Sieradowi czy Kaliszowi. A druga grupa tego pociągu kursuje z Przemyśla przez Rzeszów, Kraków, Opole, Wrocław. Mamy w związku z tym również nocne połączenie do Berlina. I pociąg nocny Carpatia, który ma trzy grupy, które dają możliwość podróży nocnej międzynarodowej głównie mieszkańcom Podkarpacia – Przemyśla, Rzeszowa, Dębicy. Południe kraju, grupa wagonów do Monachium – o tym pociągu będziemy mówić jeszcze przy kolejnych krajach. Łącznie pomiędzy Polską a Niemcami będzie kursowało 17 par pociągów, z czego 6 jest nowych.

Jeżeli chodzi o połączenia z Czechami, tutaj również grupa pociągu Carpatia, tym razem kursująca z Przemyśla przez Rzeszów i Dębicę do Pragi. Całe południe Polski dostaje łączenie w związku z tym do stolicy Czech. Od czerwca rusza pociąg Olza i w związku z tym osiągamy tu już docelowe cykle kursowania pociągów – z Gdyni przez Bydgoszcz, Poznań, Wrocław do Pragi co 4 godziny, z Warszawy przez Opoczno Włoszczową, Katowice co 4 godziny, z Krakowa również do Pragi co 4 godziny.

Austria, Słowacja, Węgry. Dochodzi nam pociąg dodatkowy z Krakowa do Wiednia. W związku z tym osiągamy już cykl kursowania co 4 godziny z Krakowa do Wiednia. Wydłużamy trasę pociągu Danubius, który do tej pory kończył we Wrocławiu, do Poznania. W związku z tym Poznań dostaje pierwsze połączenie międzynarodowe w kierunku południowym. Za to do Wrocławia również uruchamiamy drugie połączenie wiedeńskie, czyli pociąg Porta Moravica zyskuje drugą grupę wagonów poza grupą wagonów do Krakowa. I również pociąg Carpatia, wspomniany już tutaj, daje Przemyślowi, Rzeszowowi połączenie z Wiedniem, Salzburgiem, Linzem, jeżeli chodzi o Austrię, z Budapesztem i Bratysławą, jeżeli chodzi o Słowację i Węgry.

Wzrasta nam również o 3 liczba połączeń na Ukrainę. Dwa pociągi z Przemyśla przez Lwów i Kijów do Charkowa. Jeden pociąg z Chełma przez Kijów do Charkowa. Tutaj jest ciekawostką to, że te pociągi zostały ułożone przez koleje ukraińskie we współpracy z nami pod nasze cykle kursowania, pod tą naszą cykliczność, regularność kursowania. A więc te pociągi są w związku z tym dobrze rozłożone w ciągu całej doby.

I wspomniana też już Litwa – dwa nowe połączenia. Jedno z głębi Polski, drugie z Suwałk. Czas przejazdu się nam skraca o godzinę. Układ połączeń jest taki, że z Suwałk możemy sobie rano pojechać, zwiedzić Kowno i Wilno, i wieczorem wrócić bez ani jednego noclegu. Ale co więcej, co ważniejsze dla nas, dla Polaków, tak samo mogą zrobić mieszkańcy Wilna i Kowna.

Mogą przyjechać na jeden dzień do Suwałk, do Augustowa, do Białegostoku, zwiedzać sobie cały dzień i wieczorem wrócić do siebie.

I wspomniana większa liczba pasażerów – trochę bardziej szczegółowo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Większa liczba połączeń automatycznie przekłada się oczywiście na liczbę pasażerów. Rekordowe dni to oczywiście 17 sierpnia, bo mamy zawsze takie dłuższe wolne ze względu na 15 sierpnia – 356 tys. W dzień edukacji przewieźliśmy 437 tys. pasażerów. Wtedy były promocje za złotówkę dla dzieci i dla pracowników edukacji, nauczycieli, nauczycieli akademickich.

Rozłożenie było praktycznie na wszystkie pociągi, więc to jest taki naprawdę rekord rekordów. Ale jak widzicie państwo, każdego miesiąca poprawiamy wyniki roku 2024. Od września zdecydowanie szybciej... Od września dla PKP Intercity to był zawsze słaby sezon, bo już jest po wakacjach. Przy czym mając możliwości finansowe, możemy stosować w większym zakresie promocje biletowe i te promocje stosujemy. My obiecaliśmy milion promocyjnych biletów w kwietniu na tysiąclecie Królestwa Polskiego. Realizujemy to i to nam się wyraźnie po wakacjach bardzo ładnie przekłada na liczbę pasażerów. Nasza oferta – widzicie państwo, jak w ostatnich latach ta oferta znacząco poszła do góry. To jest o 28% więcej. Jakbyśmy mieli powiedzieć obrazowo, jakbyśmy mieli wrócić do oferty z 2023 roku, to co trzeci pociąg byśmy musieli praktycznie odwołać, co praktycznie jest niewyobrażalne.

Tutaj pokazujemy 2025 rok. W zasadzie my ten rok, można powiedzieć, skończymy rokiem 2026, bo zrealizujemy liczbę pasażerów, którą zakładaliśmy sobie na koniec 2026 roku. Z promocji warto korzystać. Jest ich bardzo dużo.

Chciałem tutaj pokazać... Bo ten wykres mówi wszystko – jak realizujemy te przewozy. W tej chwili nasze zasoby są oparte o to, co zastaliśmy. Podaż miejsc z inwestycji jeszcze do nas nie dociera, ona zacznie docierać na przełomie 2026 i 2027 roku. Pojawia się pociągi hybrydowe Newagu, pierwsze pociągi z kontraktu, który był podpisany w lipcu 2024 roku – 35 pociągów. Zaczną się pojawiać pierwsze wagony z Cegielskiego – 300 wagonów, też podpisane latem 2024 roku.

Zielony kolor to są wagony, które są sprawne, które jeżdżą w pociągach. Czerwone, to są te przysłowiowe odstawione w krzakach czy stojące pod płotem. I to praktycznie ścisnęliśmy już do granic możliwości. Kolor pomarańczowy to jest też dobry kolor, bo to są wagony, które już są w naprawach i się naprawiają, czyli za chwilę będzie z nich korzyść, bo trafią do pasażerów i będziemy mogli przewozić. Tylko tak jak tutaj państwo widzicie, wiele już tu nie jesteśmy w stanie zrobić. Tak jak mówiliśmy, potrzebowaliśmy dobre półtora roku, żeby to wyprostować. Sytuacja będzie się zmieniała, kiedy zacznie spływać tabor z inwestycji. Też chcę poinformować, że w pierwszym kwartale 2026 roku przyjedzie do nas 50 wagonów Deutschen Bahn Fernverkehr – kupiliśmy 50 wagonów – zasilą one zasoby Intercity i w szybkim tempie będą wagony wprowadzone do eksploatacji. Wszystko po to, żeby zwiększyć podaż miejsc. Bo dobrze państwo wiecie, że są dni tygodnia, są relacje, gdzie jest trudno kupić bilet. Chcemy temu przeciwdziałać. I to jest najszybszy sposób, żeby tę podaż zwiększyć. Tak jak powiedziałem, w tej chwili spływa do nas dokumentacja dla tych wagonów, żeby je sprawnie utrzymywać. Nasza spółka zależna Remtrak już się przygotowuje do utrzymania tych wagonów. I wagony sukcesywnie w pierwszym i drugim kwartale będą wchodziły do eksploatacji w barwach PKP Intercity.

Jakie mamy plany? Chcemy utrzymywać około 300 lokomotyw. Wszystkie stare lokomotywy praktycznie będą wycofywane. One są strasznie zawodne i musimy ten park wymienić. Wagonów mamy w tej chwili 1992. Docelowo zakładamy, że będziemy ich mieli 2200 i podwoimy zasoby elektrycznych zespołów trakcyjnych – w tej chwili mamy ich 86, będziemy mieli 150 i na to są oczywiście już podpisane kontrakty. Nie to, że będziemy je zamawiali, tylko to są podpisane kontrakty – czy to na pociągi piętrowe, czy na pociągi hybrydowe. Oprócz tego mamy umowę na wynajem 32 pociągów spalinowych, które będą wykorzystywane do obsługi linii zelektryfikowanych i nieelektryfikowanych, żeby dać możliwość połączenia mniejszych miejscowości z dużymi aglomeracjami. Nie chcemy tutaj broń Boże wchodzić w buty przewoźników samorządowych, tylko to będą też dłuższe relacje. Między innymi pociągami hybrydowymi z Newagu i wynajętymi pociągami będziemy chcieli te połączenia realizować. Ja o tym jeszcze chwile opowiem.

Tak jak mówiłem, polski przemysł do 2032 roku ma co robić z punktu widzenia samego PKP Intercity. Ja tutaj nie wchodzę w kwestie innych przewoźników. Newag ma kontrakt kontrakty na 7,7 mld, Pesa na 1 mld, spółka Remtrak na 2,5 mld, Cegielski 5,4 mld, Alstom – pociągi będą budowane w Chorzowie i w Nadarzynie, zakup to jest 5 mld brutto, reszta to jest trzydziestoletnie utrzymanie.

12 listopada był podpisany kontrakt na pociągi piętrowe. Pociągi piętrowe w pojedynczej trakcji będą mogły przewozić na siedząco ponad 550 osób. W trakcji podwójnej, która na pewno przyda się latem, będziemy mogli jednorazowo nad morze, do Trójmiasta przewozić po 1100 osób. Te pociągi dadzą nam potencjał przewozowy w ciągu doby dodatkowych 100 tys. miejsc siedzących. Proszę zobaczyć, proszę państwa, jaka to będzie różnica. Jeżeli skorzystamy z opcji, to będziemy mogli dobowo przewieźć kolejne 160 tys. osób.

W tym miesiącu, w grudniu, ogłosimy postępowanie na pociągi szybkie, na pociągi o prędkości 320 km/h. Tak jak obiecywaliśmy, po zakończeniu postępowania i zakontraktowaniu pociągów piętrowych przystąpimy do procesu zakupowego pociągów szybkich.

Taki plan sobie stworzyliśmy, który nazwaliśmy na roboczo „Kolej dla lokalnych społeczności”. O co chodzi w tym planie? Mianowicie chcemy, aby 70 miejscowości miało podwojoną ofertę. I to pozwoli na obsługę 3,5 mln mieszkańców. Chcemy dotrzeć do 14 miejscowości, do których przez ostatnie lata, dziesięciolecia kolej w ogóle nie dochodziła i chcemy obsługiwać te miejscowości. Żeby to realizować, będziemy chcieli wykorzystywać lokomotywy hybrydowe, które mamy zamówione w Pesie – 16 lokomotyw. To generalnie będą destynacje – Suwałki, Augustów, Gorzów, Zielona Góra, Głogów, Leszno. 35 pociągów hybrydowych, o których mówiłem – pierwszy pociąg myślę, że w kwietniu trafi już na testy do Żmigrodu, a do eksploatacji będzie wchodził na początku 2027 roku. 16 lokomotyw dwunapędowych – jak mówiłem. I z wynajmu będziemy mieli 32 pociągi spalinowe, które będą mogły obsługiwać linie niezelektryfikowane. Pociągi hybrydowe – bo o tym nie mówiłem – to są pociągi pięcioczołowe, szósty człon to jest człon napędny. Pociąg wyposażony we wszystko, czego dzisiejszy pasażer oczekuje. 177 miejsc siedzących, miejsca na rowery, pociąg w pełni przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

I teraz relacje. Pierwszą relacją, którą zaczynamy już od grudnia tego roku, to jest właśnie Gorzów – Poznań, ale generalnie ta relacja docelowa ma być – Kostrzyn – Gorzów – Krzyż – Poznań. Kolejna relacja to jest Warszawa – Thuszcz – Wyszaków – Ostrołęka – Śniadowo – Łomża. W Łomży przez wiele lat nie było kolei. Kolejna relacja, gdzie pojawią się nowe miejscowości, które będą obsługiwane. To jest Białystok – Śniadowo – Ostrołęka – Chorzele – Wielbark – Szczytno – Olsztyn – Ostróda – Iława – Malbork – Tczew – Gdynia. Kolejna długa relacja z południa na północ: Kraków – Katowice – Bytom – Tarnowskie Góry – Kłobuck – Zduńska Wola – Łódź – Gostynin – Sierpc – Brodnica – Grudziądz – Kwidzyn – Sztum – Gdynia. Myślę, że mieszkańcy tych miejscowości na pewno będą zadowoleni. Kolejna relacja: Warszawa – Siedlce – Siemiatycze – Hajnówka – Bielsk Podlaski – Białystok. Kolejna relacja: Hrubieszów – Zamość – Lublin – Lubartów, Radzyn Podlaski – Łuków – Siedlce – Warszawa. Kolejna relacja to: Kraków – Dębica – Mielec – Tarnobrzeg – Stalowa Wola – Zamość – Hrubieszów. I widzicie państwo, to są długie relacje, to nie są relacje w ramach jednego województwa. Tu naszym celem było, żeby połączyć małe i średnie miejscowości z dużymi aglomeracjami. Nie chcemy wchodzić w buty kolei samorządowych czy przewoźników regionalnych. Kolejna relacja to: Gdynia – Tczew – Stargard – Chojnice – Piła – Krzyż – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn. Kolejna relacja: Kraków – Tarnów – Gorlice – Jasło – Krosno – Sanok – Zagórz. A także Kraków – Katowice – Gliwice – Prudnik – Nysa – Świdnica – Wałbrzych – Jelenia Góra, w sezonie do Karpacza. Kolejna relacja to: Warszawa – Nasielsk – Płońsk – Raciąż – Sierpc – Brodnica – Kwidzyn – Malbork – Tczew – Gdynia. I kolejna relacja to: Szczecin – Drawsko Pomorskie – Złocieniec – Czaplinek – tam ludzie nie pamiętają, że pociągi jeździły – Człuchów – Czarne – Chojnice – Stargard – Tczew – Gdynia. Myślę, że niedługo będziemy mogli pokazać państwu, jak wygląda pociąg...

Tak jak powiedziałem, w kwietniu ten pociąg będziemy mogli zobaczyć już na polskich torach. Będzie rozpoczynał jazdy testowe. Pociągi są produkowane w Nowym Sączu. Bardzo duży kontrakt. Będą przychodziły praktycznie do połowy 2029 roku – sukcesywnie przez 2027, 2028 i połowę 2029 roku – do PKP Intercity. Bardzo dziękujemy za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze, bardzo dziękuję, panie prezesie.

Czy pan minister jeszcze na koniec będzie podsumowywał? Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie Przewodniczący, tu właściwie jedno zdanie podsumowujące. Jesteśmy na ścieżce, na kursie do 110 mln – bo taki sobie stawiamy cel w perspektywie 2035. roku. To wymaga zakupów. To wymaga także pożyczania taboru – bo to też robimy. To wymaga wypożyczania taboru, to wymaga również kupowania taboru używanego – żeby nie dochodziło do sytuacji, że po prostu pasażerowie się nie mieszczą.

W żaden sposób dzisiaj nie moglibyśmy zrealizować tych przewozów, gdyby nie zmieniło się podejście. Ja bardzo mocno podkreślam, że tutaj chodzi naprawdę o zarządzanie, o jakość zarządzania tym, co mamy, o dbanie o to, co mamy, o wykorzystanie tych zasobów, które mamy, i konsekwentne, realne pójście do przodu w przetargach, które realizujemy i kończymy, i podpisujemy umowy – a nie opowiadamy, że coś kiedyś się wydarzy, bo być może jakiś tabor będzie, którego na rynku nie ma, a nasi producenci takich pojazdów nie produkują. Odchodzimy zupełnie od bujania w obłokach. Tutaj konkrety i jeszcze raz konkrety. I te konkrety przez przekuwają się na tego typu efekty.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję za tę bardzo szeroką i wyczerpującą informację.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Marek Sowa. A ja zapisuję... Tak jest, pan przewodniczący jako drugi.

Bardzo proszę, pan poseł Sowa, a ja zapisuje do dyskusji kolejne osoby, które się zgłaszają. Tak, posła Kmitę też mam zapisanego. Wszystko pamiętam.

Jest pan jako drugi zapisany. Tak, dokładnie.

Bardzo proszę.

Poseł Marek Sowa (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, myślę, że ten obszar transportu zbiorowego rozwija się bardzo dynamicznie i na pewno te dane napawają dużym optymizmem. Ale ja mam kilka pytań.

Po pierwsze bardzo dziękuję za otwartość na to, żeby stacje kolejowe, zwłaszcza w miastach powiatowych, były uwzględniane w tym transporcie. Mam na myśli tutaj też dołączenie Suchoj Beskidzkiej do stacji, na których pociągi Intercity się zatrzymują. Niemniej jednak, jak wiadomo, każdy rozkład jazdy jest porównywany z poprzednim. I to, na co państwo sami zwracaliście uwagę, mówiąc, że przywiązujecie dużą wagę do tego, żeby te przewozy były stabilne – chętnie każdy akceptuje nowe połączenia, natomiast przyznam szczerze, że likwidowanie czy zmiana trasy połączeń, które były dotychczas, wywołują zawsze jakieś emocje społeczne. Ja chciałbym przywołać tutaj dwa takie połączenia, które zmieniły swoje trasy przebiegu i tym samym wyeliminowały Oświęcim jako miejsce pośrednie. Mam na myśli pociąg, który kursował do Warszawy, bodajże z Wiednia – to był Chopin – i drugi pociąg do Kołobrzegu, który też zmienił trasę i teraz będzie jeździł chyba z Bielska-Białej. To jest jedna rzecz.

Druga rzecz, o którą chciałbym zapytać. Jak wiadomo, zwiększają się radykalnie nakłady na infrastrukturę kolejową, chyba z ubiegłym roku to było 27 mld zł na inwestycje w infrastrukturę kolejową. Będą oddawane sukcesywnie kolejne, również nowe, linie kolejowe, które wygenerują duże zapotrzebowanie również na tabor. Między innymi taką trasą, która zostanie zbudowana do roku 2030 będzie Podłęże – Piekietko i Nowy Sącz – Chabówka. Pytanie, czy państwo już kontraktujecie zamówienia na tabor właśnie w perspektywie pięciu i może nawet więcej lat do przodu? Bo wiemy, jak bardzo ten portfel zamówień w naszych firmach jest dzisiaj wypełniony. I tak naprawdę nie ma możliwości zamówienia pociągu w krótkim okresie. Raczej ten czas się wydłuża. Mówię to również dlatego, że na pewno dla tych firm, dla producentów naszych, naszych firm, które dzisiaj mają te portfele zamówień bardzo duże, taka duża perspektywa mogłaby być też impulsem do tego, żeby otwierać nowe zakłady. A więc to jest naturalne, żeby zwiększać moce przerobowe i zwiększać produkcję w tym zakresie.

To chyba tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo jako kolejny głos zabierze pan przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Państwo przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, o rzeczach miłych warto zawsze mówić – a na pewno dobrze jest słyszeć o tym, że wzrasta ilość pociągów, że wzrasta ilość pasażerów, którzy korzystają z transportu kolejowego w Polsce. Tutaj chciałbym też faktami podeprzeć optymizm i zadowolenie pana ministra z tego faktu.

I mam pytanie. Nie ma ono charakteru trywialnego. Czy pan minister wie, co działo się w Ministerstwie Infrastruktury w popołudnie sylwestrowe 2020 roku? Zapewne pan minister nie wie. Otóż wówczas po południu 31 grudnia 2020 roku została podpisana umowa PSC. Umowa PSC pomiędzy PKP Intercity a polskim rządem. Miałem wielki zaszczyt podpisywać ze strony rządu tę umowę. I ta umowa określiła wartość dofinansowania usług przewozowych przez PKP Intercity. Do tego należy dodać wydarzenie z listopada 2023 roku – aneks do tej umowy. Jaki był efekt tych działań? Mianowicie w 2023 roku dofinansowanie przewozów kolejowych przez PKP Intercity wynosiło 1,9 mld zł. W 2024 roku prawie 2 mld zł. W 2023 roku w listopadzie polski rząd podpisał z PKP Intercity aneks do tej umowy wieloletniej dofinansowania przewozu – przypomnę, ta umowa obowiązuje do 2030 roku – dzięki któremu finansowanie usług przewozowych wzrosło do 2 750 000 tys. zł. rocznie w 2026 roku.

Panie ministrze, pan prezes Malinowski wie, o czym mówię. To dzięki tej umowie PKP Intercity dysponuje dzisiaj kwotą wielokrotnie wyższą aniżeli chociażby w 2015 roku. Przypomnę tylko państwu jedną rzecz. Kiedy przejęliśmy odpowiedzialność za między innymi organizację transportu kolejowego w Polsce – mówię tutaj o rządzie Prawa i Sprawiedliwości – w 2016 roku mieliśmy dofinansowanie w wysokości 483 mln zł. Państwo w 2024 roku, przypomnę, mieliście 2 mld zł, czyli czterokrotnie więcej. A jeszcze raz przypomnę, żeby to wyraźnie wybrzmiało – w 2026 roku będzie to 2 750 000 tys. zł, to jest ponad pięciokrotnie więcej aniżeli w 2016 roku, wynikające z umowy PSC, public service contract, podpisanej przez rząd poprzedzający, rząd Prawa i Sprawiedliwości.

Ja mam nadzieję, że państwo czynią wysiłki, aby podpisać kolejny aneks do tej umowy, abyście mogli powiedzieć, że w 2027 roku dofinansowanie usługi publicznej będzie wynosiło może 4 mld zł może 3,5 mld zł, ale przecież nie te biedne 2 750 000 tys. zł, które jest teraz – wobec tych żalosnych 483 mln zł z 2015 roku. I to dzięki temu dofinansowaniu możecie państwo polskie – nie państwo, ale państwo polskie – może uruchamiać większą ilość przewozów pasażerskich. Ja chciałem państwu podziękować, że nie zmarnowaliście tych środków i tych możliwości, tego potencjału, które zostawiliśmy w umowie PSC.

Było miło, a teraz przechodzę do pytań związanych z tematem drugiej części naszego posiedzenia. Otóż mam pytanie. Rzecz dotyczy nowego rozkładu jazdy. Dlaczego w nowym rozkładzie jazdy pociągi zagranicznego przewoźnika – w tym przypadku RegioJet – na trasie Trójmiasto jeżdżą krócej aniżeli PKP Intercity Pendolino? Przykład: RegioJet Warszawa Wschodnia – Gdynia Główna – start o godzinie 10:27, przyjazd o godzinie 13:15, czas podróży 2 godziny i 48 minut. Intercity Premium Warszawa Wschodnia – Gdynia Główna, czyli to jest ta sama trasa, start 10:37, czyli 10 minut później – w transporcie przewoźnicy autobusowi nazywają to kanibalizowaniem przewozów – odjazd pociągu o 10:37, czyli 10 minut później, przyjazd 13:27, czas podróży, 2 godziny i 50 minut – to jest o 2 minuty dłużej aniżeli zagraniczny przewoźnik.

I tutaj mam dalej szczegółowe pytanie, ale ono oddaje filozofię myślenia. Ono jest w konsekwencji brutalne dla przewoźnika narodowego. Te decyzje, które podjęto, moim zdaniem są brutalne dla przewoźnika narodowego. Bo oto pociągi PKP Intercity zostały odwołane, chociażby pomiędzy Warszawą a Krakowem, a w miejsce to zostały wprowadzone pociągi zagranicznego przewoźnika. Ale z kolei mamy informacje, że zarządca infrastruktury wiedział, że w związku z pracami modernizacyjnymi nie ma przepustowości na torach na tym szlaku. I tutaj mamy informację, że od 14 grudnia 2025, czyli od tego roku, do 7 marca 2026 zostały odwołane dwie pary pociągów Intercity premium. I tak jak mówię, w miejsce tych pociągów pojawił się przewoźnik zagraniczny. Nie wiem, czy to jest polityka, która jest korzystna dla PKP Intercity. I teraz mam pytanie. Ja informację zawartą w tym pytaniu publicznie podniosę – bo wiele osób... Nie chcę personalizować w tej informacji. Proszę o potwierdzenie albo zaprzeczenie, że oto na skutek włączenia do ruchu zagranicznych przewoźników, między innymi na tych trasach, które wskazałem, utrata przychodów ze sprzedaży biletów... Ona jest związana z koniecznością dostosowania się do konkurencji, czyli obniżenia ceny biletów. Utrata przychodów PKP Intercity to jest kwota od 200 do 300 mln zł rocznie. Jeszcze raz powtórzę – potencjalna, przewidywana

przez ekspertów, strata PKP Intercity, naszego narodowego przewoźnika szacowana jest od 200 do 300 mln zł. I to jest bliżej tych 300 mln niż 200. Tak mówią eksperci. Bardzo proszę, aby pan prezes, pan minister, odnieśli się do tej kwestii.

Bardzo proszę, aby pan prezes Malinowski również wyjaśnił, na jakich zasadach układano rozkład jazdy, który stawia naszego narodowego przewoźnika w takiej sytuacji, jak powiedziałem? Ja naprawdę chciałbym się mylić i chciałbym, aby te informacje, które tutaj wynikają z mojego pytania, były absolutnie nie na miejscu. Ale wszystko skazuje na to, że mają one potwierdzenie w rzeczywistości. Szanowni państwo, 20 listopada...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, proszę zmierzać do brzegu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

...Wirtualna Polska poinformowała w swojej publikacji o prowadzonym śledztwie w sprawie korupcji w procesie otwierania polskiego rynku kolejowego i konstruowania rozkładu jazdy. Jak można się domyślać, śledztwo dotyczy potencjalnego premiowania zagranicznej konkurencji kosztem PKP Intercity przy układaniu rozkładu jazdy na 2026 rok. Ujawniono także pismo wiceprezesa PKP, pana Dariusza Grajdy, do zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych, w którym skrytykował sposób konstruowania rozkładu jazdy przez PKP Polskie Linie Kolejowe, co miało niekorzystnie potraktować PKP Intercity kosztem międzynarodowej czeskiej konkurencji na trasie Warszawa – Kraków. Bardzo proszę w tej sprawie o przedstawienie stanowiska Ministerstwa Infrastruktury, które nadzoruje zarówno PKP, jak i PKP Polskie Linie Kolejowe.

I tutaj mam pytanie, czy wszczęta została ministerialna kontrola w tym zakresie? Czy PKP Polskie Linie Kolejowe objęte są ochroną antykorupcyjną w zakresie konstruowania rozkładu jazdy?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeszcze jedno bardzo krótkie pytanie. Ja jestem tutaj pod wrażeniem, ale też zobowiązany przez wyjeżdżających narciarzy alpejskich na narty w Alpy – pan minister Dariusz Klimczak kilka miesięcy temu powiedział, że od grudnia 2025 pociągi PKP Intercity będą jeździć w Alpy i że to jest temat, którym zajmuje się osobiście. Pytają właśnie narciarze, szczególnie ci z południa, czy będą mogli jechać w Alpy na narty i wrócić z pociągiem PKP Intercity? Proszę o informację, w jakich godzinach i na jakiej trasie od połowy grudnia będzie jeździł pociąg PKP Intercity w kierunku Alp? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Szanowni państwo, ponieważ o godzinie 17:00 mamy kolejne posiedzenie naszej Komisji – ważne i ono jest w trybie niejawnym – jestem zmuszony, biorąc zwłaszcza pod uwagę listę zgłoszeń, wyznaczyć czas na zadanie pytania na 3 minuty i będę tego ściśle przestrzegał. Bardzo proszę...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, mam wrażenie, że będzie przestrzeń na odpowiedzi. Proszę wysłuchać do końca. Natomiast wyznaczam czas na zadanie pytania na 3 minuty.

Bardzo proszę, pan poseł Łukasz Kmita.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Szanowny panie ministrze, szanowne prezydium Komisji, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przedstawiciele PKP Intercity z panem prezesem na czele, kilka tematów, wątków i też poproszę o odpowiedź, jeśli nie dzisiaj, to na piśmie – będę zobowiązany.

Zacniemy może od linii kolejowej Kraków – Warszawa, bo tu wydaje się, że zostały popełnione pewne błędy strategiczne. Otóż tak jak wspomniał pan minister Andrzej Adamczyk, od grudnia wchodzi zagraniczny operator na tę linię. Część pasażerów bardzo się cieszy, bo będzie konkurencja, no ale też trzeba zastanowić się, w jaki sposób PKP Intercity chce walczyć o rynek. Przyznam szczerze, że zupełnie nie rozumiem, dlaczego PKP Intercity ograniczyło liczbę

pociągów tak zwanych ekonomicznych, czyli pociągów w standardzie TLK i pociągów Intercity, szybkich na linii Kraków – Warszawa. Otóż najszybsze połączenia ekonomiczne przez CMK-ę – bo cały czas o niej mówimy – to jest pociąg TLK Marszałek Piłsudski, który odjeżdża o 4:00 rano... przed 5:00, tak. Następny pociąg ekonomiczny, to jest pociąg Hańcza. Ale następny pociąg ekonomiczny jedzie już 4 godziny, a nie 2 godziny i 30 minut czy 2 godziny i 40 minut. Zlikwidowaliście też państwo takie połączenie, które było około godziny 10:00. Ono cieszyło się ogromną popularnością. Chciałbym uzyskać informację właśnie, dlaczego likwidowane są tanie i dostępne połączenia dotowane przez państwo, czyli połączenia ekonomiczne?

Mówię o tym dlatego, że tę lukę w 100% wykorzystuje prywatny operator. Wygląda więc na to, że na linii Kraków – Warszawa PKP Intercity skupiło się – o szybkich połączeniach mówię oczywiście – wyłącznie na segmencie premium, czyli na segmencie pociągów Express Intercity Premium, natomiast – nie chcę powiedzieć tego wprost, ale to tak wygląda – oddaje rynek zagranicznemu operatorowi. Zupełnie nie przyjmuję do wiadomości faktu, że jest przebudowa linii Kraków – Kozłów. Wiecie państwo, dlaczego? Dlatego, że ja jeżdżę tą trasą i po godzinie 15:00 tam pracy nie widzę. Jeśli główna magistrala w kraju ma być modernizowana od 7:00 do 15:00 bez sobót i bez niedziel, to znaczy, że stać nas na taką rozrzutność. Moim zdaniem nas nie stać. To jest coś niebywałego w moim przekonaniu i coś, co no nie najlepiej świadczy – zostawiamy pasażerów ekonomicznych, pasażerów, którzy nie chcą wydawać za przejazd 200–250 zł w pierwszej klasie. Ja wiem, że parlamentarzystów może to nie interesuje.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, proszę zmierzać do końca.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Sekundka, sekundka. Segment pociągu za 80 zł jest strategicznie ważny dla studentów, dla osób, które mają mniejsze wynagrodzenia.

Drugi punkt, który chciałbym podjąć, to pociągi na trasie Kraków – Zakopane. Jest pewna poprawa i tutaj chcę wskazać rzeczywiście na pewne ciekawe rozwiązania, natomiast zupełnie nie rozumiem, dlaczego dwa pociągi – pociąg TLK Małopolska i Podhalanin – jeżdżą w standardzie czasowym jak 10 lat temu. Otóż pociąg Intercity Tatry ma wydłużony czas przejazdu o 6 minut – z godziny i 59 na 2 godziny i 5 minut – też niezrozumiała dla mnie informacja. No ale proszę zwrócić uwagę, że pociąg Podhalanin jedzie już 3 godziny i 23 minuty, a TLK Małopolska 3 godziny i 8 minut. No to, gdzie jest to poprawianie jakości, poprawianie szybkości pociągów?

Kolejna kwestia, którą chciałbym też podnieść, to pewna filozofia myślenia o szybkości i o czasie przejazdu. To znaczy znaczna część pociągów na trasie Kraków – Warszawa, tych drogich, ma wydłużony czas przejazdu – tak jak jeden z pociągów, o 9:38 rusza z Krakowa i o 12:20 dopiero przyjeżdża do Warszawy. Czy państwo proponujecie, sugerujecie albo będziecie wdrażali takie rozwiązania, że te pociągi, które mają kategorie Express Intercity Premium i wydłużony czas przejazdu o 20–25 minut, będą po prostu dużo tańsze? Nie bardzo rozumiem, dlaczego pociąg ma kosztować 170 zł w drugiej klasie czy 250 w pierwszej klasie, jeśli czas przejazdu to nawet nie jest czas TLK-i, tylko dużo dłuższy.

Kolejna kwestia, którą chciałbym podnieść...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, ostatnia.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Dosłownie jeszcze minutę potrzebuje...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To już będzie 6 minut.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Dobrze, krótko.

Nie jest tak dobrze na trasie Kraków – Katowice, jak państwo wskazaliście, bo pociągi Szczeciniec, Sudety, Ślązak, Siemiradzki, Carpatia jeżdżą w czasie pomiędzy 1 godzina i 10 minut, a godzina i 13 minut. A więc wcale nie jest to dobrym rozwiązaniem. Nie ma fizycznego skrócenia czasu na trasie Kraków – Katowice. Są pojedyncze pociągi, które jeżdżą 54 minuty, ale niestety większość pociągów jeździ długo.

50 wagonów kupionych z niemieckiego DB. Z którego roku są wagony? Kiedy i jaka naprawa jest przewidziana? W jakim czasie? Na jakie trasy zostały te pociągi puszczane?

I ostatnia kwestia małopolska. Szanowni państwo, 4 godziny i 36 minut jedzie pociąg, pokonując 142 km. 4 godziny i 36 minut. Jest to pociąg TLK Małopolska z Krakowa do Krynicy. Nie wystarczy polepszyć oferty, zwiększyć liczbę połączeń, musi być także atrakcyjny czas przyjazdu. TLK Karpaty jedzie 4 godziny i 18 minut. Malinowski – 3 godziny i 54 minuty.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Moim zdaniem Małopolska na tym rozkładzie jazdy niewiele zyskuje, żeby nie powiedzieć, że traci. A pewne optymalizacje czasowe, które można by wprowadzić, nie są wprowadzane. Pytanie, dlaczego?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Jako kolejny głos zabierze pan Leszek Miętek. Bardzo proszę, panie prezydencie.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Dziękuję.

Głos z sali:

Posłowie jeszcze się zgłaszali.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak, tak. Ale pan przewodniczący prosił o udzielenie głosu ze względu na to, że musi opuścić nasze posiedzenie.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Ja parlamentarzystów przepaszam bardzo, ale poprosiłem o ten głos i zgłaszałem się, jak jeszcze państwa na sali nie było. Jako gość, jeżeli pozwolicie. Szereg pytań tutaj zostało zadanych, więc moja wypowiedź będzie bardzo krótka.

Chciałbym, jak gdyby przyjąć pozytywnie tę informację o rozkładzie jazdy i staraniach przewoźnika dotyczących funkcjonowania i realizacji tej misji publicznej w przewozach pasażerskich, natomiast mam wątpliwości jako kolejarz co do kwestii rozkładu jazdy i układania rozkładu jazdy. Przede wszystkim mowa była tutaj o filozofii rozkładu jazdy. Nie potrafię pojąć, kto i w jakim celu podjął decyzję o wpuszczeniu międzynarodowej konkurencji na polskie linie w sytuacji, kiedy jest realizacja procesu inwestycyjnego. Według jakiej filozofii rozkładu jazdy układa się rozkład jazdy, w którym pociąg konkurencji jedzie 4 albo 8 minut przed pociągiem Intercity? Bo na pewno nie jest to zwiększenie oferty i przyciągnięcie podróżnych. Jeżeli to by było rozłożone w czasie, to ma to sens. Też jestem ciekawy, czy spółka Intercity szacuje straty wynikające z tego, że dopuszczono do rynku konkurencję.

Jeżeli jest mowa o skróconym rozkładzie jazdy, to jak konkurent zagraniczny wpływa na możliwości pełnego wykorzystania parametrów linii na Centralnej Magistrali Kolejowej i z jaką prędkością Intercity będzie prowadziło te pociągi? Czy te parametry linii będą wykorzystane? Swoją drogą bardzo nas intryguje i ciekawi również sytuacja taka – zgodnie nawet i z tą prezentacją – że Intercity zatrzymuje się w miastach powiatowych, w większych miastach, nawet nie powiatowych, natomiast konkurent bez zatrzymania prowadzi bezpośrednie komercyjne przewozy. Jak to się odbywa?

Czy są przypadki... Pytanie retoryczne, bo są. Dlaczego są przypadki takie, że pociągi Intercity, które od wielu lat prowadziło chociażby Pendolino, zostały z rozkładu jazdy wykreślone, a w to miejsce wpisany konkurent zagraniczny? Chcę, szanowni państwo, powiedzieć, że niestety, ale opinia na temat tego konkurenta w Europie jest nie najlepsza i należy się spodziewać również, że będziemy mieli problemy również związane z realizacją umów PSC w przyszłości – a co za tym idzie, również z wykluczeniem komunikacyjnym.

Chcę zwrócić uwagę i zadać pytanie, jak oddziałuje na Intercity ograniczenie możliwości oferty przewozowej, chociażby w kierunku Poznania? Międzynarodowy konkurent zarezerwował trasy do Poznania, których oświadczył, że nie będzie realizował co najmniej do lutego. Według jakich zasad ten rozkład jazdy jest realizowany?

To w zasadzie na tę chwilę tyle w bardzo przyspieszonym tempie.

A panu przewodniczącemu – bo ja nie chcę tu zabierać czasu – przyniosłem zestaw dokumentów. Kiedyś pan na posiedzeniu Komisji mówił, że związki zawodowe w sprawie Cargo nic nie robiły, więc przyniosłem tutaj dokumenty i wystąpienia, które w sprawie Cargo robiliśmy – ja panu przewodniczącemu przekazę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję. Pytałem, co związki robiły. Rozumiem, że to będzie odpowiedź pana prezesa. Bardzo chętnie zapoznam się z tymi informacjami dlatego, że sytuacja Cargo, którą zastaliśmy, to była po prostu zbrodnia na żywym organizmie. I każdy, kto dołożył tam przez ostatnie 8 lat swoje, powinien za to odpowiedzieć. I mam nadzieję, że kiedyś do tego dojdzie.

Szanowni państwo jako kolejny głos zabierze pan poseł Krzysztof Truskolaski. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, ja będę pytał o sprawy podlaskie – chociaż na prezentacji, która została przed chwilą nam przedstawiona, wygląda to nieźle, a nawet można powiedzieć, że dobrze. Ale mogłoby bardzo dobrze wyglądać. I mam nadzieję, że już niedługo tak będzie wyglądało. Bo pociąg z Białegostoku do Warszawy i z Warszawy do Białegostoku – 90 minut, tak zwany „Sprinter” jeździ on bardzo regularnie, ale oczywiście mógłby częściej. I mam pytanie, kiedy uda nam się wypracować taki schemat, aby z Białegostoku do Warszawy i z Warszawy do Białegostoku kursowały pociągi co godzinę? Już tylko dwa pociągi nam zostały, żeby tak było. Czy będzie to możliwe od czerwca 2026 roku? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Pociągi do Suwałk przez Augustów – od grudnia, od nowego rozkładu będą to 3 pociągi. Pytanie, czy jest możliwość, aby tych pociągów było więcej?

Mam również pytania, które wysłali mi kolejarze z Podlaskiego Centrum Kolejowego – zresztą pan minister Malepszak też to pismo otrzymał. I tutaj oni zauważają, że pociągiem o godzinie 16:57 z Warszawy do Białegostoku był pociąg dziesięciowagonowy, Podlasiak, a będzie to pociąg dart. Czyli finalnie będziemy mieli o 300 miejsc mniej. Czy macie jakieś rozwiązanie na tę sytuację? I z drugiej strony o godzinie 17:00 z Białegostoku do Warszawy, najczęściej w weekendy, w niedzielę – zresztą widzieliśmy to z panem ministrem w trakcie wizyty w Białymstoku pana ministra – jeździły podwójne darty, czyli 600 miejsc. Teraz ma to być tylko 200 miejsc o godzinie 17. Czy tu też planowane są jakieś działania, aby tego spadku miejsc nie było? I to tyle.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie pośle.

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Konrad Frysztak. Bardzo proszę.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, ja mam kilka pytań.

Panie ministrze, pierwsze pytanie, które jak mantra będzie wracało z moich ust, czyli przystanek Radom Wschodni i kwestia zatrzymywania pociągów Intercity na tym przystanku. Przypomnę, jest to przystanek komplementarny dla portu lotniczego w Radomiu. Ale nie może być tylko przez lotnisko postrzegany. To również ważna dzielnica miasta, bardzo dużo mieszkańców tam mieszka. I pragnę zwrócić uwagę – w walce o minutki zlikwidowaliśmy to, co udało się stworzyć kilka lat temu, czyli zatrzymywanie na przystanku Radom Północny, jeśli mnie pamięć nie myli. To było takie testowanie pod kątem tego, czy tam pasażerowie będą wsiadać, ale też pod kątem tego, żeby jednak przyzwyczajać, że będzie jeszcze jeden przystanek, czyli ten Radom Wschodni, wybudowany nakładem finansowym zarówno PKP PLK, jak i miasta Radomia. To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie to kwestia połączeń na linii Łódź – Radom – Lublin. Jest to dosyć skromna oferta. Ja w przeciwieństwie do posła Truskolaskiego nie mogę być tak szczęśliwy, ponieważ tu Białystok padał na każdym slajdzie. Radom aż tak często nie padał, żeby nie powiedzieć, że wcale. Może następnym razem na posiedzeniu Komisji będę mógł się cieszyć tak samo mocno...

Głos z sali:

Radom nie jest stolicą.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

Radom jest stolicą. Jest stolicą południowej części województwa mazowieckiego. A był stolicą również bardzo dawno temu, kiedy jeszcze Warszawa nie mogła na to liczyć i nie mogła o tym marzyć. Radom był stolicą przez blisko rok. Chcąc wrócić do tych dyskusji o tym, żeby taktowanie pomiędzy Warszawą i Radomiem było co godzinę – to kwestia pomysłu propozycji, by pociągi z Łodzi jeździły przez Warszawę do Radomia, co spowoduje zwiększenie oferty i może dodatkowo też uruchomi możliwości zabierania pasażerów z Przysuchy i z kilku innych miejsc, które dzisiaj – trzeba jasno powiedzieć – są wykluczone pod kątem komunikacyjnym. My cieszymy się – oczywiście pan poseł Truskolarski chyba najbardziej – z kolei do Łomży. A ja bym się cieszył z tego, żeby pasażerowie z powiatu przysuskiego mogli wsiadać i dojeżdżać do Warszawy, a być może taką trochę dziwną drogą jednak też dojeżdżać do Radomia. Pragnę zwrócić uwagę, że na kołach samochodu to jest ponad czterdzieści parę minut.

Panie ministrze, pociągi na trasie Warszawa – Radom – Sandomierz i dalej na Podkarpacie – są nowe tory od Skarżyska do Sandomierza, ale mamy tylko 2 pociągi. I można byłoby tam...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Stare, ale zmodernizowane.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

No to nowe. To jest coś nowego.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Naszą decyzją.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

Zawsze jest czyjaś decyzja. Ja panu powiem, że wy utworzyliście linię kolejową nr 8 pomiędzy Warszawą a Radomiem dzięki naszej decyzji i przetargowi pani minister Marii Wasiak. Chce pan się na takie rzeczy ścigać?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Bardzo istotne.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

Bardzo istotne jest też to, co zrobiliśmy my, kiedy chociażby pan był swego czasu wiceministrem. Wy utworzyliście – pan też chyba był, a na pewno był pan minister Adamczyk, otwierał i przecinał wstęgę – obwodnicę Radomia w trasie S7, ale była to decyzja i inwestycja podjęta przez rząd Ewy Kopacz. Dalej? Jedziemy dalej?

I tutaj, panie ministrze, gdyby pan był tak miły i powiedział, czy istnieje możliwość, żeby tam zwiększyć ilość tych pociągów? To uruchomiłoby nową możliwość dojazdu dla pasażerów z Warszawy i Radomia do Sandomierza. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie pośle.

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

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wysoka Komisjo, panie ministrze, panowie kolejarze, ta prezentacja, która została tutaj przedstawiona, w pewnym sensie ma się nijak do rzeczywistości kolejarskiej, która dotyczy północy Podkarpacia. I podam, szanowni panowie, dwa przykłady – a tylko dwa, bo mamy czas wypowiedzi ograniczony.

Jeden przykład, jeżeli możemy wrócić do slajdu trzeciego bądź czwartego od końca. Pokazujecie tam państwo relację Hrubieszów – północ Podkarpacia z końcówką w Krakowie. No i pytanie, dlaczego z końcówką w Krakowie, a nie we Wrocławiu? Przecież historyczny Hetman właśnie w taki sposób komunikował całą południową część naszej Polski. Ale żeby nie odwoływać się do historycznego Hetmana – jeszcze do grudnia poprzedniego roku było takie połączenie, czyli północ Podkarpacia, przez województwo małopolskie, śląskie, do Wrocławia, a nawet dalej. Państwa decyzją takiego połączenia od roku, czyli od nowego rozkładu jazdy 2024/2025, nie ma. I z tego, co widzę, nie zamierzacie powrócić do tego połączenia.

Czyli jak tam jest napisane? Dla lokalnej społeczności? No to nie jest kolei do lokalnej społeczności. Lokalna społeczność z północy Podkarpacia, żeby dotrzeć do Wrocławia, musi się przesiadać. A jeszcze raz powtórzę, takie połączenie było. A ze Śląskiem były dwa

połączenia – z Katowicami północ Podkarpacia była połączona dwoma pociągami. W tej chwili nie ma ani jednego. Natomiast zwiększacie ilość połączeń południa Podkarpacia bezpośrednio z Wrocławiem – tam tych połączeń jest 14. A na północy 0. Takie to zestawienie. Mimo tego, że ludnościowo północ Podkarpacia jest większa niż południe naszego województwa.

I drugi przykład – przykład połączenia Rzeszowa z Warszawą. Od kilku tygodni zamiast siedmiu bezpośrednich połączeń Rzeszowa z Warszawą jest pięć. Czyli wstrzymaliście dwa bezpośrednie połączenia Rzeszowa z Warszawą. Oczywiście argumentem jest modernizacja trójstyku kolejowego, czyli linii kolejowych między Tarnobrzegiem, Stalową Wolą a Sandomierzem. Natomiast ta modernizacja nie oznacza, że musieliście podjąć decyzję o tym, żeby dwa pociągi z Przemyśla nie wjeżdżały do Rzeszowa. Wcale takiej decyzji nie musieliście podejmować. Mogliście podjąć decyzję, aby te pociągi do Rzeszowa docierały. Tam oczywiście jest konieczna zmiana czoła pociągu, ale mimo wszystko lepsze jest zapewnienie utrzymania mieszkańcom Rzeszowa siedmiu połączeń bezpośrednich, z czego sześciu niekomercyjnych, ze stolicą naszego województwa niż ograniczanie ich do czterech ekonomicznych połączeń. I tutaj moje pytanie, jak długo ta przerwa potrwa? Wiem, że planowo to 15 marca przyszłego roku. Natomiast pytanie, czy ona będzie etapowana i czy później te pociągi powrócą, żeby później znowu na kilka miesięcy nie kursowały, czy jednak PKP PLK robi tę inwestycję w całości? Ta przerwa będzie dłuższa, ale będzie jednolita, przez 8–9 miesięcy, jeśli chodzi o wyłączenie Rzeszowa z tych dwóch połączeń kolejowych.

Kolejna rzecz. Panie ministrze, w sierpniu napisałem interpelację związaną właśnie z połączeniami północy Podkarpacia z Warszawą. Do tej pory nie mam odpowiedzi. Nie wiem, czy tam faktycznie jest taki namysł. Czy to wymaga burzy mózgów? Wydaje mi się, że to interpelacja stosunkowo prosta. Odpowiedź jest albo tak, albo nie. Być może jest skomplikowana. Jeszcze poczekam – jeżeli oczywiście ta odpowiedź jest pozytywna. A o co mi chodzi? Żeby wykorzystać na tej trasie północy Podkarpacia, między Rzeszowem, Stalową Wolą a Lublinem elektryczne zespoły trakcyjne. To pozwoli na skrócenie przejazdu między Rzeszowem, Stalową Wolą, Lublinem a Warszawą o kilkadziesiąt minut. Jeszcze do rozkładu jazdy 2023/2024 ten przejazd zajmował około 3 godziny i 18–19 minut. Natomiast też państwa decyzją został wydłużony. Zmiana czoła pociągu w Lublinie państwa decyzją trwa pół godziny. No czy naprawdę ten cały mechanizm musi zajmować aż tyle? Jeżeli szukamy sposobu na to, żeby skrócić czas przejazdu, to właśnie jest to ten sposób – szybka zmiana czoła pociągu, która zajmuje 10 minut i pociąg dociera do Warszawy szybciej. Najlepszym sposobem jest – i tutaj dobra informacja z punktu widzenia Lublina – zwiększenie tej częstotliwości kursów między Lublinem a Warszawą do 16, jeżeli mnie pamięć nie myli, i spowodowanie, aby powstał taki dedykowany Podkarpaciu i południu województwa lubelskiego pociąg, który nie będzie wjeżdżał na stację Lublin Główny, tylko będzie zatrzymywał się na stacji Lublin Zachód. Dzięki temu mieszkańcy Lublina nie będą od niego odcięci, tylko będą mogli skorzystać. I nie będziemy tracić ponad 35–36 minut na to, żeby wjechać do Lublina, tam zmienić czoło pociągu i wyjechać częścią tej samej trasy w kierunku Warszawy. Naprawdę to są proste mechanizmy, które można oczywiście przy dobrej woli zastosować.

Jeszcze jeden temat związany nie ze skracaniem czasu przejazdu pociągów, tylko – nie wiem, dlaczego – z wydłużaniem. Jedyne Pendolino z Rzeszowa przez Kraków do Warszawy i później dalej do Gdyni. Dlaczego czas przyjazdu tego Pendolino od nowego rozkładu jazdy, czyli od 15 grudnia, jest dłuższy niż do tej pory? Czyli jest nastawienie na to, żeby skracać czas podróży, a tutaj na pociągu w relacji komercyjnej ten czas podróży jest wydłużany. To ma się nijak, panie ministrze, do pana strategii, o której pan tutaj opowiada – bo ona nie jest niestety realizowana.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

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

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, kilka uwag na kanwie prezentacji, której z uwagą wysłuchaliśmy. Mam nadzieję, że też będą odpowiedzi na pytania.

Po pierwsze bardzo pozytywnie odebrałem tę część prezentacji, która odnosi się do zwiększenia oferty międzynarodowej – bo to jest też pewnego rodzaju konsekwencja choćby tych inicjatyw z posiedzeń Komisji Infrastruktury, a również oceny biznesowej. To zawsze buduje rozpoznawalność, referencyjność, wiarygodność przewoźnika PKP Intercity za granicą. Buduje również w świetle zwiększania oferty krajowej świadomość społeczną pasażerów, że jest

alternatywa dla oferty lotniczej czy samochodowej. To na pewno też komponuje się z tym, o czym minister Adamczyk mówił – tą dostępnością środków publicznych wynikającą z zawarcia umowy PSC kilka lat temu. I to jest taka generalna refleksja.

Oczywiście warto podkreślić też choćby to, co się wyświetla w tej chwili, czyli to zwiększenie ilości taboru. Mam takie pytanie i prośbę też do pana prezesa, żeby też jakoś opatrzyć słowem komentarza tę prezentację odnośnie do tych działań wewnętrznych w firmie, jeśli chodzi o pewne zmiany organizacyjnej i zwiększenie dostępności służby, jeśli chodzi o pracę maszynistów, obsługi i tak dalej. W jaki sposób wpływa to również dzisiaj na wewnętrzną organizację pracy PKP Intercity, mając na uwadze ten wzrost oferty? Bo to było tak, powiedzmy, wypowiedziane bezosobowo, a zawsze warto tutaj też podkreślić, że jest to zawsze dorobek pracy różnych zespołów wewnętrznych i tysięcy pracowników firmy.

Trzecia uwaga. Tutaj kieruję ją bardziej do państwa, którzy odpowiadają za ten rozkład i można powiedzieć, za formę tej prezentacji. Bo symboliczne jest dla mnie jako posła z okręgu katowickiego to, że nazwa Katowice tam się pojawia – mówię tutaj nie tylko o Katowicach, ale o jedynej w Polsce metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej, skupiającej ponad 2 mln ludzi – jakby to był poziom jakiegoś miasta subregionalnego, dawnego miasta wojewódzkiego. Tam nic po prostu nie widać z tej prezentacji poza śladowym zaznaczeniem w trzech czy czterech miejscach samego hasła Katowice. Brak także wyeksponowania po prostu regionu, który skupia kilka milionów mieszkańców. Jest to, mówiąc najbardziej delikatnie, lekceważenie, jeśli chodzi o podejście do potencjału, który z tego regionu emanuje.

I przykład, o który chcę poprosić tutaj państwa – punktowy, ale myślę, że ma znaczenie nie tylko regionalne... Prośba o uzupełnienie tej informacji – czy będą połączenia, a jeśli tak, to ile będzie połączeń, które obejmą również zmodernizowaną linię kolejową między Chorzowem-Batorym a Nakłem Śląskim? Mówiąc na skróty, to jest linia kolejowa pomiędzy Katowicami a Tarnowskimi Górami, przebudowana w ciągu ostatnich ponad czterdziestu paru miesięcy za kwotę 1,8 mld zł. Jeśli do tego dodamy połączenie pomiędzy Zawierciem a Tarnowskimi Górami przy lotnisku w Katowicach-Pyrzowicach za 800 mln, to pytanie, ile pociągów PKP Intercity będzie korzystało z tej zmodernizowanej linii kolejowej poza połączeniami regionalnymi? Mówimy tutaj również o włączeniu na nowo...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, proszę zmierzać do końca.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dwa ostatnie zdania.

Mówimy tutaj również o włączeniu takich miast liczących powyżej 100 tys. mieszkańców jak Chorzów, jak Bytom i duży węzeł przesiadkowy na stacji kolejowej w Tarnowskich Górach.

Jeszcze ostatnie zdanie. Uwaga taka na marginesie, mówię ją w imieniu własnym i kolegów z Klubu Prawo i Sprawiedliwość, i chyba posłów niezrzeszonych. Chyba po raz pierwszy w historii nie zaszczyciło nas jakiegokolwiek zaproszenie na święto kolejowe. Ja to mówię tutaj w obecności pana wiceministra, bo odpowiedzialny za to jest zarząd PKP SA. Ale jeśli tego rodzaju praktyka będzie powielana w następnych latach, to proszę tutaj pana ministra Klimczaka pozdrowić, a w szczególności pana prezesa zarządu PKP SA. Będziemy się również w różnego rodzaju pracach legislacyjnych czy programowych zachowywać symetrycznie wobec tej skandalicznej praktyki.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie pośle.

Jako kolejna głos zabierze pani poseł Paulina Matysiak. Proszę bardzo.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Dziękuję za tę prezentację. Ja mam dwie rzeczy, o których chciałabym powiedzieć.

Jedna to oczywiście ta informacja dotycząca miejscowości, które zostaną włączone i uzyskają nowe połączenia kolejowe – to jest dobra informacja dla szeregu pasażerów. Natomiast poprosiłabym – może pan prezes wymieni, a jeżeli nie, to wtedy poproszę o odpowiedź na piśmie – o miejscowości, które straciły dostęp do połączeń Intercity. Było takie niebezpieczeństwo, jeśli chodzi o miejscowość Żychlin. Zostało to połączenie. Pociągi IC Kochanowski i Kujawiak będą się zatrzymywać od nowego rozkładu w tej miejscowości przy granicy województwa łódzkiego i mazowieckiego – za to dziękuję i panu prezesowi Malinowskiemu, i panu wiceministrowi.

Ja w tej sprawie interweniowałam. To jest dobra wiadomość dla mieszkańców Żychlina. Natomiast pytanie, czy są inne takie miejscowości na terenie kraju, które straciły połączenia Intercity? Tu bym prosiła o wyszczególnienie.

I jeszcze jedna przy tej okazji uwaga. Warto byłoby myśleć przy kolejnych zmianach rozkładu jazdy o takich sytuacjach, żeby następowały one wtedy – jeżeli w ogóle są konieczne – kiedy mieszkańcy takiej miejscowości mają czy uzyskują bezpośrednie połączenie na przykład regionalne. W tym przypadku do stolicy. Bo w przypadku tej konkretnej miejscowości, miasta Żychlin, nie ma takiej alternatywy. Wszelkie połączenia ze stolicą, gdyby nie było tych połączeń – jednego porannego i jednego popołudniowego – byłyby z przesiadkami, wydłużałyby znacznie czas przyjazdu o trzydzieści kilka minut i tak naprawdę podnosiłyby koszt tego przejazdu, bo trzeba by jechać dwoma przewoźnikami. Zatem tutaj zostawiam to do namysłu, jakie wprowadzić rozwiązania systemowe, żeby nie pogarszać sytuacji podróżnych, którzy z transportu kolejowego korzystają.

I druga kwestia. Ja w tej sprawie wysłałam też zapytania, ale ono się wiąże dokładnie z tematem naszego spotkania – mianowicie o połączenie kolejowe między Słupskiem a Trójmiastem. Znika od nowego rozkładu pociąg, który odjeżdżał ze Słupska o godzinie 6:05 i dojeżdżał do Gdyni o godzinie 8:09, a do Gdańska Głównego o 8:34. Nie ma teraz takiego połączenia. I to do mnie zgłaszali się po prostu mieszkańcy ze Słupska. To tak naprawdę utrudnia im dojazd do Trójmiasta, utrudnia im dojazd do pracy, na studia, na zajęcia. I tutaj też bym prosiła o wyjaśnienie, z czego to wynika, że ten pociąg – mówię tutaj o pociągu Stańczyk, który obecnie o godzinie 6:05 odjeżdża, ale już za kilkanaście dni go nie będzie – znika z tego rozkładu? Bo podobne połączenie – mówię tutaj o podobnym czasie odjazdu – to już połączenie premium, o wiele droższe. A więc pytanie, z czego to wynika? Jak państwo to szacowaliście i podejmowaliście tę decyzję? W tych dwóch kwestiach bym prosiła o wyjaśnienie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Lucjan Pietrzczyk. Bardzo proszę.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Panie przewodniczący, szanowni goście, szanowni państwo, posłanki, posłowie... Rozumiem, że 3 minuty, panie przewodniczący? 3 minuty, tak?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak, wyznaczony czas.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Według standardu, jaki był poprzednio?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dokładnie tak, panie pośle.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

A więc sprawa jest następująca. Wiąże się ona z Bielskiem i z Radomiem. Bielsko było jednak kilka razy wymieniane, a jeśli chodzi o Radom, pan poseł Frysztak mówił o ilości pociągów. I nigdzie w czasie prezentowania materiałów nie padła nazwa stacji Kielce. Jak rozumiem, nie otrzymujemy nic więcej. Natomiast jest pytanie, czy przez przypadek nie ma zmniejszonej ilości kursujących pociągów?

Druga sprawa związana jest z tym, że potrzebujemy pociągu, który by odjeżdżał później niż godzina 20:10. Ostatni pociąg z Warszawy odjeżdża o godzinie 20:10. Stanowczo za wcześnie. Potrzebny jest pociąg o godzinie 22:00 – podobnie jak pociągi, które kursują na trasie Kraków – Warszawa. Potrzebny jest pociąg nocny, który by jechał do Warszawy. To są te wszystkie pytania. Reszta na bieżąco.

Wiem, oczywiście pamiętamy o Radomiu. Jak widać, przyjaźń radomsko-kielecka kwitnie, jeśli chodzi o ilość połączeń.

Gdyby można było prosić na piśmie, to wtedy byśmy nie zabierali czasu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie pośle. To już koniec, czy jeszcze...?

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Tak, tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Super. Dziękuję bardzo.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Ja wiem, że pan przewodniczący jest przyzwyczajony...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak, tak. Cenię sobie zwięzłość i konkrety, tak jak to w przypadku pana posła zawsze ma miejsce. Dziękuję, panie pośle.

Jako kolejna głos zabierze pani poseł Agata Wojtyszek. Proszę bardzo.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, ja chciałam zapytać o dwie kwestie.

Cieszę się, że kolej dla lokalnych społeczności, program skierowany do małych powiatowych miasteczek, jest przez państwa prezentowany. Ale jak się to ma do tego, że pozbawiacie państwo niektóre miejscowości, które od 30 lat, tak jak Suchedniów, były miejscem zatrzymywania się pociągów, a tym samym wsiadania, wysiadania podróżnych i to zarówno studentów, jak i osób jadących do pracy czy też turystów... Dziś w nowym rozkładzie taki pociąg się nie zatrzymuje. Ja zdaję sobie sprawę, że jest remontowana długo oczekiwana linia nr 8, którą do modernizacji wskazał jeszcze rząd poprzedni na czele z ministrem Andrzejem Adamczykiem, ale to jakby nie powinno determinować tego, że wbrew woli mieszkańców, nie konsultując z nimi, nie konsultując również z samorządami, państwo decydujecie o tym, że nagle mieszkańcy Suchedniowa i okolic zostają pozbawieni takiego pociągu. To jest wykluczenie komunikacyjne mieszkańców gminy Suchedniów.

Zatem mam pytanie, czy zgodnie z moją interpelacją, którą kierowałam do państwa, zechcą państwo jeszcze raz przeanalizować ten temat i wrócić w nowym rozkładzie do zatrzymywania się pociągów dalekobieżnych PKP Intercity właśnie na stacji Suchedniów? To jest prośba mieszkańców, to jest prośba samorządu i ja o to bardzo proszę. Zresztą to nie jest jedyny samorząd, z którym nie konsultujecie. Również, jeśli chodzi o zmianę godzin, też zgłaszali się mieszkańcy, mówiąc o pociągu relacji Muszyna – Nowy Sącz, który od 14 grudnia przesunęliście z 7:39 na 7:55, co uniemożliwia dotarcie do pracy, biur, szkół, urzędów czy też innych instytucji na godzinę 8:00. Dlatego też moje pytanie poszerzam. Skąd brak tych konsultacji społecznych, głównie z samorządami?

Drugie moje pytanie dotyczy bezpieczeństwa na kolei. Mianowicie ostatnio już tu mówiliśmy o tych przewoźnikach z innych krajów, którzy są od niedawna na terenie naszego kraju i realizują swoje przejazdy kolejowe. Nie tak dawno czeski przewoźnik, który dziś już był wymieniany, sprzedawał bilety na kurs Kraków – Warszawa bez dostępu do jednego z wagonów. A po tym fakcie podróżnym nie dość, że zalecono samodzielne odwołanie kursu, to też przekazano SMS-a w języku czeskim. Zatem mam takie pytanie, jak się to ma do bezpieczeństwa w pociągach – zarówno w komunikacji z mieszkańcami, jak również, jeśli chodzi o pracowników tychże pociągów, maszynistów czy kierowników pociągów? Jak to może wpłynąć na bezpieczeństwo podróżnych? Czy badane były te zagadnienia dotyczące ruchu kolejowego? Czy państwo mają pewność, że pracownicy tych pociągów znają dobrze język polski? Chodzi tu głównie o maszynistów, kierowników pociągów. Bo brak dobrej znajomości języka polskiego może doprowadzać do błędów, a w konsekwencji do katastrof kolejowych. To już nie tylko będzie problem podróżujących, którzy nie będą mogli w komfortie dojechać do swoich miejsc pracy czy uczelni, ale będzie to groziło również po prostu katastrofą na kolei.

Związane z tym pytanie: jaka instytucja związana z koleją odpowiada za te kwestie? Jeśli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu kolejowym, jest to w rękach Urzędu Transportu Kolejowego oraz Ministerstwa Infrastruktury. Zatem czy za te sprawy związane z komunikacją biegłą w języku polskim w piśmie i w mowie również Urząd Transportu Kolejowego i minister infrastruktury odpowiada, czy może jakaś inna instytucja? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Szanowni państwo, pytanie, kto jeszcze chciał zabrać głos? Pan poseł Mrówczyński też..., dobrze. Nie.

Bardzo proszę, pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Przewodniczący poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja zaczęłam może trochę nietypowo jak na posłankę z województwa lubuskiego – ponieważ ja chciałabym podziękować za zupełnie inne połączenia, panie ministrze. Mianowicie za tę kolej, która będzie przebiegała przez Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czarne, Człuchów i tak dalej. To trochę z sentymentu, ponieważ ja mieszkałam w Złocińcu, a do Drawska Pomorskiego pociągiem dojeżdżałam codziennie przez 4 lata do liceum. I zawsze dojeżdżaliśmy, i wracaliśmy na czas. Tak że to, co pan powiedział, że kolej wraca do miejscowości, w których dawno jej nie było, to prawda. Ja, co prawda, to liceum kończyłam już dawno temu, ale wtedy kolej też działała. A więc podziękowania w imieniu właśnie tych mieszkańców.

Przechodzę do podziękowań, zarówno dla pana ministra, ale też myślę, że warto tutaj przekazać dla wszystkich państwa podziękowania za te dodatkowe połączenia, które będą z Gorzowa, docelowo z Kostrzyna, do Poznania – ponieważ przez kilka ostatnich lat w Komisji Infrastruktury poruszałam nieustająco temat wykluczenia komunikacyjnego województwa lubuskiego. Tam Polregio zawodziło i jeszcze niestety zawodzi. I w związku z tym doposażenie w połączenia, właśnie takie, o których mówię, to będzie znakomite poprawienie możliwości komunikacyjnych mieszkańców Gorzowa. Tu wielkie podziękowania dla pana ministra Piotra Malepszaka, ponieważ on podczas swojej pierwszej wizyty w Gorzowie nakreślił plan, jak będziemy wychodzić z tego wykluczenia komunikacyjnego i to się po prostu realizuje. Panie ministrze, wielkie podziękowania. Oczywiście za to połączenie Kostrzyn – Gdynia również.

Ale chciałam jeszcze zapytać, bo tu mnie zaintrygowała taka informacja, że w tych dalekobieżnych, dłuższych połączeniach jest połączenie Zielona Góra przez Gorzów Wielkopolski do Lublina, czyli IC Strzelecki – jak to będzie funkcjonowało? Czy z Gorzowa będzie się to łączyło? I gdzie? Proszę o uszczegółowienie. Bardzo serdecznie jeszcze raz dziękuję i będę wdzięczna za odpowiedź.

A zaraz po mnie, bardzo proszę, pani poseł Barbara Oliwiecka ma głos.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. Pani Przewodnicząca, szanowni państwo, ja gratuluję i cieszę się, że tak się udaje państwu optymalizować i intensyfikować te przewozy pomimo licznych problemów. To jest dobra informacja. Ja tylko nadmienię, że tu mnie trochę posłowie Frysztak i Truskolaski zainspirowali – bo przecież Kalisz też jest stolicą południowej Wielkopolski. I o te stolice warto dbać...

Poseł Lucjan Marek Pietrzych (KO):

A może nawet i Mazowska...

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Może nawet i Mazowska, kto wie...

Też się chciałam dopytać o Kalisz, bo dostałam takie bardzo dobre informacje, że w ciągu 2 lat liczba pasażerów Kaliszu wzrosła o 25%. Nie ma to odzwierciedlenia, jednak w tej ilości połączeń bezpośrednich, które wzrosły. Mówię o tym rozkładzie. Bo wcześniej zyskiwaliśmy więcej. W tym nie ma. Jak patrzę na połączenia Warszawa – Kalisz i Kalisz – Warszawa, to było 9 i jest 9. Są takie luki jeszcze – to tak nadmieniam, panie ministrze – na przykład poranne między 6:40... Chyba tutaj wjeżdża 6:00... A następny bezpośredni pociąg Intercity o 9:48. A więc tak jeszcze dwa pociągi do kompletu do Warszawy – i wtedy byśmy mieli tę cykliczność dwugodzinną – by się przydały.

Chciałabym zadać dwa konkretne pytania odnośnie do wykorzystania taboru. Ja pamiętam te statystyki – w 2023 roku państwo podaliście, że 40 % taboru jest niewykorzystane. Czy udało się to usprawnić? I o ile? Ile pociągów udało się wyremontować?

I kolejne pytanie odnośnie do uzgadniania rozkładów jazdy z kolejami regionalnymi. Nie ma dużo takich kolizji – to mówię szczerze – ale po tej zmianie rozkładu będzie taka kolizja, takie kanibalizowanie się przejazdów. Kalisz – Poznań. Było 19:01 i 19:47, a teraz będzie 19:47 i 19:55, a więc bardzo mała różnica czasów. Czy tutaj jest jeszcze szansa na jakąś zmianę? I czy dużo jest takich przypadków? Bo tu rozmawialiśmy oczywiście o tych kolizjach z przewoźnikiem zagranicznym, ale czy dużo jest takich kolizji z regionalnymi przewoźnikami? Są takie informacje, że te koleje regionalne rosną w siłę i też coraz chętniej sięgają po przyspieszone przejazdy. Czy jest faktycznie taki problem z państwa strony zauważalny, czy nie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Aleksander Mrówczyński. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, panie prezesie, Wysoka Komisjo, jestem posłem z Pomorza, z Polski powiatowo-gminnej, z miejscowości Chojnice. Jest ona specyficznie położona, bo oddalona od dużych aglomeracji o ponad 100 km.

Trzy kwestie. Linia krajowa 229 Kartusy – Łębork przez Sierakowice – 22 września tego roku podpisana zostaje umowa w ramach paktu kolejowego pomiędzy urzędem marszałkowskim a Ministerstwem Infrastruktury.

Linia 212 Lipusz – Bytów ma zostać włączona w zasoby krajowego zarządcy infrastruktury. Otworzy to drogę do jej modernizacji. Pociągi mają pojechać w 228.

W obu przypadkach w poprzedniej kadencji interweniowałem, interweniowałem poprzez konferencję prasową na dworcu w Bytowie. Piękny dworzec bez pociągów. Chyba jedyny taki powiat w Polsce. I tam, o ile zostałem zrozumiany, to na drugiej konferencji w Sierakowicach zostałem totalnie skrytykowany – między innymi przez pracowników urzędu marszałkowskiego. Jestem przekonany, że z programu „Kolej plus” żaden samorząd na Pomorzu nie skorzystał.

Zarzucono nam rządzącym, iż nie chcemy współdziałać z samorządami, że je pacyfikujemy. A chyba wręcz odwrotnie. Samorządy nie chciały z nami współdziałać. I to chyba ze względów politycznych, bo jak wiemy, urząd marszałkowski to przede wszystkim Koalicja Obywatelska. Pytanie jest jedno. Cieszę się, panie ministrze, że to rusza. Bardzo się cieszę. Bo życzę tego mieszkańcom, sam o to dbałem. Jestem posłem trzecią kadencję. Tylko pytanie, dlaczego to nie powstało wcześniej? Dlaczego tak długo? Rzeczywiście ta polityka odegrała taką dużą rolę?

Druga kwestia. Linia kolejowa 203, o której mówiła pani przewodnicząca, biegnąca przez Chojnice – ja także zabiegałem o jej elektryfikację. Jak byłem studentem ponad 50 lat temu, tą drogą jeździłem. Tak niewiele się zmieniło, chociaż Chojnice były ważnym szlakiem komunikacyjnym przed wojną. Dojeżdżaliśmy między innymi do Paryża. Mamy dworzec piękny w tej chwili, natomiast pytanie, czy elektryfikacja tej linii się ostała w Krajowym Planie Kolejowym z bajpasem w Wierzchowie, czy się nie ostała?

Jeszcze jedna kwestia z tym związana. Ilość par połączeń. Na jednej z pierwszych konferencji, zresztą w ogóle na wyjazdowym posiedzeniu Komisji Infrastruktury, właśnie w moim mieście, w Chojnicach i w Starogardzie Gdańskim, ze świętej pamięci Jankiem Kilianem mówiliśmy między innymi o połączeniach kolejowych, o ilości par połączeń. Jeden z przedstawicieli urzędu marszałkowskiego – nie będę wymieniał nazwiska – mówi: Panie pośle, będzie więcej par połączeń, jak będą ludzie. A ja mówię: odwrotnie, jak będą ludzie, proszę, by była większa ilość par połączeń. Ale nie. Upierał się, że najpierw ja mam tych ludzi przyprowadzić. Zobaczcie państwo, jak się zmieniło na przestrzeni 10 lat. Dzisiaj najtańszy środek lokomocji i jest tłok w pociągu. A jeszcze 10–12 lat temu tego nie było.

I wokół tej sprawy... Panie ministrze, piątek, poniedziałek, Chojnice – Tczew, Tczew – Chojnice, studenci dojeżdżają – tak jak ja wówczas dojeżdżałem z Gdańska – jak zdjęcia bym panu wysłał, by pan nie uwierzył. Czterech, pięciu na metr kwadratowy. Zabiegałem o to, żeby była większa ilość par połączeń. Otrzymałem odpowiedź: to wy rządźcie. Nie dość, że ten tzw. park maszynowy był w kiepskim stanie – jest dzisiaj w coraz lepszym – to chyba należałoby dodać jedną parę połączeń lub ten pojazd wydłużyć. Ale nie. Wówczas tak nie było i po dzień dzisiejszy jest ta kwestia.

Ostatnia kwestia dotycząca rozkładu jazdy. Bardzo proszę o to, by nowy rozkład jazdy – proszę sprawdzić, czy już tak jest – był skoordynowany z regionalnymi kolejami. Znalazłem przypadek, gdzie pociąg odjeżdżający 4 minuty wcześniej do Chojnic nie czekał na pociąg przejeżdżający z Warszawy. Interweniowałem u pana prezesa Ignacego Góry. Ma to się zmienić. A kolejarze, ci, którzy kasują bilety, i konduktorzy dziękowali, mówiąc: my też musieliśmy tu czekać dwie godziny na następne połączenie. No to jest kuriozum. Kiedyś to było wręcz niemożliwe. Dzisiaj takie przypadki się zdarzają. Jadąc pociągiem PKP Intercity, prosiłem o to, żeby w razie spóźnienia... Tak, oczywiście... A tu odwrotnie. Pociąg regionalnej 3 minuty wcześniej odjeżdża. Sprawdźcie to. Bo dla nas mieszkających daleko w Polsce powiatowo-gminnej, dla kolejarzy, dla konduktorów jest to szalenie ważne. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie pośle. I pan poseł był ostatnim zgłoszonym do dyskusji.

Na samym końcu pozwolę sobie na kilka refleksji też w odniesieniu do tej prezentacji, za którą bardzo serdecznie dziękuję. Włączam stoper, 3 minuty...

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Przepraszam, ja bym prosił o odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Włączam stoper.

Szanowni państwo, po pierwsze dziękuję za prezentację i opowieść, która jej towarzyszyła, czy też za opowieść, której towarzyszyła prezentacja. To nam pokazuje, że pieniądze to nie wszystko, że nie wystarczy mieć dużo pieniędzy, miliardów złotych. Trzeba mieć jeszcze rozsądny, racjonalny pomysł na wydanie tych środków efektywnie, po to, żeby osiągnąć dobry skutek. I muszę powiedzieć, że nawet taka pobieżna lektura prostych wskaźników, na przykład wykorzystania wagonów, pokazuje nam, że był z tym potężny problem pomiędzy rokiem 2016 a 2023. Zaledwie o 5% wzrosła ilość wagonów, które były w użytku. Pomiedzy ostatnim kwartałem roku 2023 a ostatnimi danymi ten wzrost wynosi 13%. To pokazuje dobre decyzje i efektywność zarządzania taborem. Okazuje się, że przez wiele lat, pomimo tego, że mieliśmy problemy choćby z wyjazdem Warszawy w kierunku południa i ciężko było kupić bilety, to wagony stały gdzieś tam w krzakach i czekały na lepsze czasy. Na szczęście te lepsze czasy przyszły. I chcę powiedzieć, że naprawdę wzrost pracy eksploatacyjnej o 28%, inwestycje w polski przemysł... Byliśmy w zeszłym tygodniu jako Komisja w Cegielskim, gdzie widzieliśmy te odnowione wagony, które za chwileczkę już będą służyć podróżnym. Naprawdę jest czym się chwalić i za to bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowni państwo, ponad 100 nowych połączeń, przyspieszenie czasu przejazdów – to jest konkretny efekt zmian, który odczuwają na co dzień podróżni. Myślę, że można dużo tutaj powiedzieć słów, można naprawdę łać wodę, ale efekty bronią decyzji, które zostały podjęte.

Jeżeli chodzi o to, co jest dla mnie ważne – bardzo dziękuję też za to, że nie skupiają się państwo na wielkich aglomeracjach, o których tutaj też przed chwilą była mowa, które nie są może zbyt widoczne na prezentacji. Ale właśnie PKP Intercity bardzo odważnie wchodzi w te mniejsze aglomeracje, tak jak Bielsko-Biała. Dziękuję jeszcze raz za ten pociąg Bielsko-Biała – Kraków, 74 minuty. Naprawdę rekord świata. Nigdy wcześniej Kraków nie był tak blisko Bielska-Białej.

2 minuty, 45 sekund, panie pośle...

Dziękuję też za to bezpośrednie wakacyjne połączenie do Ustki. Naprawdę trzeba skończyć z takimi bałwochwalczymi słowami wobec wielkich aglomeracji, na których przez wiele lat skupiał się rozwój. Rozwój Polski musi przebiegać równomiernie i to widać w tym rozkładzie jazdy. Dlatego bardzo serdecznie za to dziękuję i w imieniu mieszkańców mojej aglomeracji proszę o jeszcze więcej. Ludzie chcą jeździć koleją, są do tego przekonani.

A ja mam konkretne pytanie jeszcze o te połączenia z Warszawy. Bardzo ciężko jest kupić bilety na popołudniowe czy wieczorne wyjazdy z Warszawy. Czy można liczyć na powiększenie tych składów o nowe wagony? To jest coś, co interesuje wielu podróżnych.

Bardzo proszę, panie ministrze, panie prezesie, o odniesienie się do uwag i udzielenie odpowiedzi.

Pan poseł Frysztak, tak?

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, ja z takim wnioskiem, z szacunku do pana – pozostała część parlamentarzystów – z szacunku do nas poprosimy o odpowiedzi tylko dla tych, którzy są na sali, a reszta, jeśli panowie będziecie uważać, na piśmie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie ministrze, panie prezesie, rzeczywiście potrzebujemy bardzo, że tak powiem, dynamicznych odpowiedzi. Zostało nam 18 minut i musimy opuścić salę.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję. Panie przewodniczący, tradycyjnie sporo tematów lokalnych. One są bardzo ważne. Dziękuję, że pan przewodniczący podkreślił tę kwestię. Kolejne lata będą silną koncentracją na przewozach uzupełniających. Ale to jest złe słowo. One staną się naprawdę poważnym segmentem w przewozach Intercity – wszędzie tam, gdzie mamy miasta o wielkości 10, 20, 30 tys., nawet większe, które od lat nie mają oferty albo mają ofertę bardzo skromną. Nam chodzi o to, żeby ta oferta była coraz lepsza i żeby się pojawiała. Łomża jest tego przykładem. Gorzów jest tego przykładem – miasta zaniedbanego kolejowo. Bielsko-Biała – trochę inny przykład. Ale taki po prostu pomysł, prosty pomysł – jest infrastruktura już zmodernizowana, włożyliśmy ogromne pieniądze w infrastrukturę, a nie ma szybkiego połączenia, które można po prostu uruchomić, bo mamy tabor. Myślę, że to połączenie, biorąc pod uwagę już wyniki przewozowe za 2 miesiące, będziemy starali się uzupełniać w przyszłym roku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak. Bardzo proszę o wydłużenie do Żywca. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Przyjmuję, panie przewodniczący, ten wniosek.

Pierwszy wypowiadał się pan poseł Sowa. Tutaj pytanie było o kontraktację taboru – co kupujemy i ile tego kupujemy. I biorąc pod uwagę to, co kupujemy – pociągi piętrowe, pociągi hybrydowe, pociągi dużych prędkości z myślą o infrastrukturze dużej prędkości – po wykorzystaniu opcji mówimy swobodnie o pracy eksploatacyjnej możliwej przy zwiększeniu o nawet 30 mln pociągokilometrów. My zakładamy, że w 2035 roku ta praca będzie na poziomie 104 mln pociągokilometrów – w odniesieniu do tych 85 mln, które będziemy teraz realizować. Ale potencjał będziemy mieli większy w perspektywie 2040 roku, żeby ta praca eksploatacyjna nawet sięgnęła grubo powyżej 120 mln pociągokilometrów. I te pociągi nam po prostu do tego posłużą. Bo to, co teraz kupujemy, wejdzie do eksploatacji w perspektywie następnych 10 lat. Nawet może troszeczkę dłuższy ten okres będzie, ale zasadniczo w 10 lat cały ten tabor powinniśmy pozyskać. I wtedy dalsze linie, zmodernizowane linie, nowo budowane pozwolą ten potencjał przewozowy dalej rozwijać.

Powiem coś, co nie jest popularne, ale jako poznaniak muszę to powiedzieć – łatwe pieniądze rozleniwiają. Nie chodzi o pieniądze. Pieniądze są ważne, żeby one były, bo dotacja jest ważna dla przewozów dalekobieżnych i dla tego, żeby Intercity mogło inwestować. Ale chodzi o to, żeby z tych pieniędzy zrobić maksymalny użytek. I takiego myślenia brakowało – żeby maksymalizować efekt z pieniędzy publicznych, które idą na dotowanie przewozów. I to staramy się realizować. Maksymalizacja efektu z tych pieniędzy, które są.

Pamiętajmy – bardzo często też to podkreślam – że wszystko, co tutaj się dzieje, zarówno gdy mówimy o infrastrukturze, jak i przewozach, jest pewną sztafetą różnego rodzaju decyzji. Ta sztafeta jest bardzo mocno widoczna w decyzjach infrastrukturalnych. Procesy są długie, dziesięcio- piętnastoletnie. Ale przy procesach związanych z kupnem nowego taboru to też są sprawy wieloletnie. Od rozpoczęcia przetargu do pierwszego pociągu, to jest dzisiaj okres nie krótszy niż 5 lat, a najczęściej dłuższy. Dlatego też chodzi o to, żeby nie były to działania pozorowane, działania takie, z jakimi mieliśmy do czynienia w 2021 czy 2023 roku – że chcemy kupić coś, czego nie ma. Jeśli chcemy kupić coś, czego nie ma, to tego nie będzie, nie zakończymy sukcesem tego procesu albo kupimy kota w worku – a my już nie chcemy kupować kota w worku. To sobie też już powiedzieliśmy. Bo kupowanie kota worku kończy się eksperymentowaniem na pasażerach. Z kolei eksperymentowanie na pasażerach to zniechęcenie pasażerów do podróżowania koleją. Stąd kupujemy u polskich producentów tabor sprawdzony, chcemy kupować też u zachodnich, u zagranicznych producentów, jeśli oni stają do przetargów i je wygrywają. Bo chodzi o to, żeby dostępność tego taboru... Jeśli wpisujemy w przetargu, że ma być 98% dostępności, to my będziemy po prostu takiej dostępności wymagać. A dostępność na poziomie 60% jest katastrofalną dostępnością taboru. To jest tragedia po prostu – kupić coś, co kosztuje 50 mln zł i pokonywać połowę kilometrów, które powinniśmy pokonywać rocznie.

Pojawił się wątek, właściwie kilka wątków związanych z konkurencją na torach. Nie unikniemy konkurencji. Jesteśmy czterdziestomilionowym rynkiem w Europie, nie unikniemy konkurencji. Ta konkurencja już do nas weszła wcześniej. Ona weszła w wymiarze regionalnym wiele lat temu – 20 lat temu w postaci przewoźnika Arriva. Jesteśmy atrakcyjnym rynkiem dla przewozów dalekobieżnych. Procesy, które postępują w Europie, wyraźnie wskazują,

że wszelkie duże rynki – mam na myśli rynki o populacji 30, 40, 50 i więcej milionów mieszkańców z rozwiniętą siecią kolejową – to są rynki, na których pojawia się konkurencja w przewozach dalekobieżnych. Ona pojawia się u nas. Również pojawiła się wcześniej, pojawiła się w takiej mikroskali na krótkich połączeniach, na relacjach bardzo wybranych, pojedynczych. Teraz pojawia się w wymiarze większym, ale trzeba sobie to jasno powiedzieć – to cały czas jest bardzo mała skala w porównaniu do przewozów w Intercity.

Trudności, które będziemy mieli na trasie do Krakowa – bo ta trasa naprawdę będzie przez najbliższe jeszcze 9 miesięcy takim obszarem, gdzie dużo pracy mamy do wykonania... Ale znowu w nawiązaniu do infrastruktury – dużo pracy do wykonania dlatego, że przez bardzo wiele lat nie myślano o tym, żeby te podstawowe, nawet główne trasy, niepoddane wielkim modernizacjom, żeby jednak nie było tam ziemnych peronów albo żeby słupy trakcyjne nie były sześćdziesięcioletnie. My dzisiaj to wszystko musimy wyczyścić, poprawić, wyposażać w nowe elementy, żeby myśląc o całym połączeniu Warszawa – Kraków czy Warszawa – Katowice, nie jeździć szybkim taborem 250 km/h po CMK i obawiać się, że słup trakcyjny się złamie pod Krakowem, bo ma 60 lat. Na to wszystko po prostu trzeba patrzeć całościowo, kompleksowo – tabor, infrastruktura, efekt, przewozy, zwiększenie oferty. Stąd te kwestie rozkładowe.

Rozkład jazdy. Polecam każdemu, kto jest zainteresowany tworzeniem rozkładu jazdy, żeby wybrał się na Targową do PKP PLK i zobaczył wykres ruchu, bo dopiero spojrzenie na wykres ruchu, szczególnie przy bardzo intensywnych pracach modernizacyjnych, pokazuje, jak trudno jest utworzyć taki rozkład jazdy, który będzie dla przewoźników zadowalający. Te pociągi jeżdżą blisko siebie. Z reguły dochodzi do sytuacji takiego paczkowania ruchu dalekobieżnego, żeby on w ogóle przejechał. Cierpią na tym wszyscy przewoźnicy. Najbardziej cierpią przewoźnicy regionalni – bo tutaj w przypadku trasy do Krakowa z tego odcinka pod Krakowem największy ubytek przewozów, połączeń będą miały niestety przez ten okres 9 miesięcy Koleje Małopolskie. I też rozmawiałem z Kolejami Małopolskimi. Rozumieją sytuację, że będzie trudno przez ten okres. Ale po prostu robimy to po to, żeby już potem tylko już utrzymywać tę infrastrukturę, a nie jeszcze dłubać kolejnymi odcinkami – bo po prostu chcemy to zakończyć. Chcemy powiedzieć, że w 2026 roku kończymy odcinek podkrakowski z KPO. W 2027 roku kończymy CMK i w ogóle zamykamy temat tej modernizacji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie ministrze, mamy 10 minut. W związku z tym ja bym proponował...

Poseł Konrad Fryształ (KO) – spoza składu Komisji:

Przychylić się do mojego wniosku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak, przychylić się do wniosku pana posła Fryształa. Są posłowie obecni. A na resztę na piśmie poproszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Przychylając się do wniosku, to od razu patrzę, kto jest obecny...

Pan poseł Truskolaski jest największym beneficjentem zmian w Intercity, bo oferta do Białegostoku jest naprawdę dobra. Białystok jest w pierwszej trójce największych przewozów, jeśli chodzi o ten rok – wzrost o 34%. I ten rok będzie kolejnym rokiem poprawy oferty i, jak myślę, dalszego wzrostu liczby pasażerów.

Pan poseł Weber – tu tradycyjnie pojawia się pociąg Hetman do Wrocławia. Ja pamiętam o Hetmanie, ale bardziej pamiętam o tym, żeby najpierw rozwijać tę ofertę z północnej strony Podkarpacia – Hrubieszów nam się pojawił – w pierwszej kolejności do Krakowa. Bo liczby pokazują, że te potoki już za Krakowem, właśnie od strony Hrubieszowa, Zamościa są już dużo mniejsze niż do samego Krakowa i do odcinków...

Pociągi są. Pamięta pan? Był Hetman, Hetmana nie było. Później co zrobiliśmy? Zrobiliśmy kasztelana. Nikt o tym nie myślał. Są modernizacje, będzie jeszcze trudny okres. Wspomniał pan o tym trójstyku – trzeba go zmodernizować, bo jest to drewniana kolej na wielu kilometrach. Po prostu będzie konieczność przetrasowania też pociągów przez Leżajsk, żeby czasowo ten odcinek niestety wyłączyć z eksploatacji.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Przepraszam. *[niezrozumiale]* W tę stronę był prowadzony przewóz do Wrocławia.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Podkreślam raz jeszcze. Temat Hrubieszowa i w ogóle połączeń Hrubieszowa z Krakowem – hybrydy to będą te pociągi, które zwiększą ofertę na tej trasie.

Idąc dalej, te uzupełnienia, które robiliśmy...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jeszcze Rzeszów, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Mam tylko 10 minut, a mógłbym mówić godzinami i odpowiadać na te pytania, które sobie zapisałem. Pan przewodniczący tutaj mocno skraca czas. Bardzo chętnie odpowiemy na te pytania na piśmie.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Na moje też poproszę, jeśli można – na piśmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle Weber, naprawdę, proszę nie pokrzykiwać tutaj. Mamy ograniczony obiektywnie czas ze względu na kolejne posiedzenie komisji, które jest zaplanowane tutaj w tej sali. W związku z tym bardzo proszę, panie ministrze, jeszcze spróbować odpowiedzieć tym paniom posłankom i panom posłom, którzy są na sali.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Jeśli chodzi o Suchedniów, znam problem braku postojów. Tam są też istotne kwestie związane z modernizacją, jedną krawędzią peronową, koniecznością skrzyżowania pociągów na tym odcinku, który już będzie bardzo intensywnie modernizowany od Kielc do Kozłowa.

Idąc dalej, pan poseł Frysztak wspomniał Radom Wschodni. Panie pośle, nie będziemy zatrzymywać się na Radomiu Wschodnim. Już przerabialiśmy wielokrotnie ten temat. Jeśli Koleje Mazowieckie mają tam 87 pociągów dobowo, to my też musimy unikać sytuacji, że podjeżdżamy przewoźników regionalnych. Bo oni mają do nas pretensje w kilku kwestiach – że ich podjeżdżamy swoją ofertą i zabieramy podróżnych, że zabieramy przepustowość w takich sytuacjach, że oferujemy tańsze bilety i tak dalej.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

Zatrzymam te pociągi – z panem albo bez pana.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

To ja mówię, że jeśli chcielibyśmy realizować zatrzymania pociągów Intercity wszędzie, gdzie spływają do nas wnioski, żebyśmy się zatrzymali, to za chwilę będę miał litanię prośb, a właściwie bardziej skarg, od przewoźników regionalnych, że znowu zatrzymujemy pociąg Intercity tam, gdzie zatrzymują się pociągi regionalne, gdzie powinna być budowana oferta regionalna. Sandomierz jest bardzo zasadnym argumentem, bo faktycznie mamy linię zmodernizowaną od Skarżyska przez Ostrowiec Świętokrzyski do Sandomierza. Tam oferta Intercity jest za mała. To są faktycznie dwie pary pociągów. Rozmawiamy o tym, żeby tę ofertę uzupełnić. I to jest właśnie taka trasa do uzupełnienia oferty w pierwszej kolejności.

Pani posłanka Sibińska wspomniała o Strzeleckim, ale tu Strzeleckiego i w ogóle rozwój oferty, nie tylko z wykorzystaniem hybryd... Hybryd rozumianych jako hybrydy Newagu i lokomotywy hybrydowe Pesy, które też będą wykorzystywane w relacji do Gorzowa... Tutaj tej odpowiedzi możemy też udzielić ewentualnie na piśmie.

Pani posłanka Oliwiecka... Już pani posłanki nie ma. Faktem jest wzrost liczby podróżnych w samym Kaliszu o 25%, to wynika ze wzrostu oferty Intercity, ale nie tylko – także ze wzrostu oferty przewoźników regionalnych.

Poprosiłbym o ewentualne odniesienie się pana prezesa i pracowników Intercity do kwestii szczegółowych, które jeszcze się pojawiły, na które nie odpowiedziałem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie prezesie – jeżeli są takie, na które może pan odpowiedzieć posłom, którzy są obecni, to bardzo bym prosił. Mamy no 3 minuty do rozpoczęcia kolejnego posiedzenia tutaj w tej sali – innej komisji.

Prezes Zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Szanowni państwo, my wszystkim państwu dokładnie odpiszemy na te pytania. Jeżeli ktoś jest zainteresowany, to zapraszam do spółki.

Ja wiem, że pan minister był... Nie wszystko jesteśmy...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, naprawdę...

Prezes Zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

...w stanie zrealizować. Proszę, spojrzeć na ten wykres. Realizujemy dużo większą pracę eksploatacyjną. I jest pewien moment, kiedy naprawdę wszelkie rezerwy się kończą. My te rezerwy wykrzesaliśmy, teraz musimy poczekać na tabor, który spłynie z inwestycji.

Ale odnośnie do spraw rozkładowych – ja pojechałem do Skarżyska, ja obiecałem osobie mieszkańcom tamtego regionu, że jak się skończą trudności ruchowe, będą krawędzie, to wszystkie pociągi Intercity będą z powrotem się zatrzymywały w Suchedniowie. I obiecałem to jako Janusz Malinowski. Jeżeli będzie mi dane piastować swoje stanowisko w dłuższej perspektywie, to na pewno te pociągi będą się tam zatrzymywały.

Ja bym chciał się odnieść do spraw konkurencji. Bo my jako PKP Intercity też mamy swój punkt widzenia na to. Mamy zastrzeżenia do zbudowanego rozkładu jazdy, nie zgadzamy się z tymi zasadami. Zarządca infrastruktury przygotowuje rozkład jazdy. W związku z tym w listopadzie złożyliśmy formalną skargę do prezesa UTK z oczekiwaniem przywrócenia naszych pociągów do rozkładu jazdy.

Jest jeszcze druga sprawa, która najbardziej mnie boli, bo pracuję na kolei całe życie i w ostatnich dziesięcioleciach nie było takiej sytuacji, że są zamawiane pociągi pasażerskie, pociągi trafiają już do rozkładu jazdy – czyli społeczeństwo je widzi i tutaj mówię o przewoźnikach, którzy wchodzi na rynek... PLK trudzi się – i tu będę bronił zarządcy infrastruktury – żeby pogodzić nas przewoźników, zbudować jakoś ten rozkład jazdy, a taki przewoźnik sobie z dnia na dzień z własnego widzimisię odwołuje te pociągi, bo widocznie nie jest przygotowany do tego. I to jest eksperyment na pasażerach, na naszym społeczeństwie – to jest niedopuszczalne. Takiej sytuacji od dekady nie było w Polsce. Na to sobie żaden przewoźnik polski czy samorządowy, czy Intercity nigdy nie pozwolił, żeby wprowadzić pociągi do rozkładu jazdy, a później je odwołać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowny panie prezesie, ja w tym momencie niestety muszę zamknąć dyskusję. Bardzo proszę, panie ministrze, panie prezesie, o to, żeby odnieść się na piśmie do poruszonych kwestii i pytań, które zostały sformułowane w trakcie debaty.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Bardzo państwu dziękuję. Dziękuję za przygotowaną prezentację, naprawdę fajnie pokazującą ten rozwój.

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

A członkom Komisji Infrastruktury przypominam o kolejnym posiedzeniu, które już za chwilę będzie w innym pomieszczeniu – bardzo serdecznie zapraszam.