

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI ADMINISTRACJI
I SPRAW WEWNĘTRZNYCH
(NR 85)**
- **KOMISJI INFRASTRUKTURY
(NR 197)**

z dnia 16 grudnia 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 85) Komisji Infrastruktury (nr 197)

16 grudnia 2025 r.

Komisje: Administracji i Spraw Wewnętrznych oraz Infrastruktury, obradujące pod przewodnictwem poseł **Marii Małgorzaty Janyskiej (KO)**, przewodniczącej Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych, rozpatrzyły:

- **informację na temat poziomu ochrony infrastruktury krytycznej, w szczególności infrastruktury kolejowej w kontekście ostatnich akcji dywersji na polskiej kolei.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Wiesław Leśniakiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Muszyński** dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa, nadinsp. **Roman Kuster** zastępca komendanta głównego Policji, płk **Adam Ciszewski** zastępca szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, **Jarosław Garstka** komendant główny Straży Ochrony Kolei, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Dariusz Bielas** dyrektor Biura Bezpieczeństwa Informacji i Spraw Obronnych w PKP Polskie Linie Kolejowe SA oraz **Daniel Biernacik** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

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

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dzień dobry państwu, otwieram posiedzenie Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych i Komisji Infrastruktury. Dzisiejsze posiedzenie zostało złożone w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwości.

Porządek dzienny: informacja na temat poziomu ochrony infrastruktury krytycznej, w szczególności infrastruktury kolejowej, w kontekście ostatnich akcji dywersji na polskiej kolei. I tu od razu powiem, że to był wniosek, który wpłynął 18 listopada 2025 r. do Komisji, czyli dotyczy sytuacji, które przed tą datą zaistniały.

Wspólnie z przewodniczącym Komisji Infrastruktury panem Mirosławem Suchoniem witamy serdecznie na naszym posiedzeniu pana ministra Wiesława Leśniakiewicza, podsekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, pana Piotra Malepszaka, ministra, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana Romana Kustera, nadinspektora, pierwszego zastępcę komendanta głównego Policji, pana płk Adama Ciszewskiego, zastępcę szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Witam również pana Jarosława Garstkę, komendanta głównego Straży Ochrony Kolei, pana Zbigniewa Muszyńskiego, dyrektora Rządowego Centrum Bezpieczeństwa, pana Kamila Wilde, wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego i witam również pozostałych gości, którzy przybyli na nasze posiedzenie. Witam oczywiście państwa posłów, obsługę sekretariatu i wszystkich obecnych tutaj na sali. Szanowni Państwo, przechodzimy w takim razie do realizacji porządku obrad, bardzo proszę pan poseł Sowa w kwestii formalnej, rozumiem?

Poseł Marek Sowa (KO):

Pani przewodnicząca, mam wniosek formalny, bo ostatnio dokładnie w takim samym temacie było posiedzenie Komisji Infrastruktury w trybie niejawnym. Czy coś wydarzyło się w przeciągu tygodnia, że dzisiaj mamy mieć informację jawną w tej sprawie? Szczerze powiedziawszy, nie przypominam sobie.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Panie pośle, tak, myślę, że od tego czasu w kwestii wniosku, który złożył klub, nic się nie wydarzyło. Natomiast wniosek został złożony, zwrócono się do dwóch Komisji, aby to było wspólne posiedzenie Komisji. Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych nie miała posiedzenia w tej kwestii i w związku z tym to dzisiejsze posiedzenie. Natomiast oczywiście wszystkie informacje, które nie mają charakteru jawnego, to jest oczywiste, że nie będą mogły być tutaj na tym posiedzeniu przekazane.

Szanowni państwo, oddaję głos wnioskodawcom. Pan przewodniczący Hreniak poinformował, że będzie przedstawiał wniosek wspólnie z panem przewodniczącym Adamczykiem. Bardzo proszę.

Poseł Paweł Hreniak (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, co prawda faktycznie było tak, że Komisja Infrastruktury w trybie zamkniętym odbyła posiedzenie, ale od razu informuję, że zbyt wiele wiedzy parlamentarzystom nie zostało przekazane, więc myślę, że dzisiaj również będzie okazja, żeby porozmawiać o tym, co wydarzyło się równo miesiąc temu. Ja bym pana posła prosił, żeby nie przeszkadzać, ja słuchałem uważnie.

Zdarzyło się tak, że faktycznie równo miesiąc temu doszło do aktu dywersji na linii kolejowej pomiędzy Warszawą a Lublinem, jednej z najbardziej uczęszczanych linii pasażerskich i towarowych w kraju. Doszło do rzeczy niespotykanej do tej pory w historii Rzeczypospolitej i wszyscy jesteśmy świadomi tego, że niewiele brakowało, a zdarzyłaby się ogromna tragedia. Myślę, że tam opatrność zadziałała i nie wydarzyło się na szczęście nic, co by było ze szkodą dla osób jeżdżących tamtą linią. Dzisiaj chcemy porozmawiać o tej sytuacji, ale chciałbym, żeby panowie ministrowie, pan minister, wiceminister MSWiA, jeżeli można prosić, skupili się, jeżeli chodzi o obszar, który ja reprezentuję, na dwóch sprawach. Przede wszystkim na kwestii związanej z tym, jakie wnioski MSWiA wyciągnęło z tamtej sytuacji, co zostało poprawione, co zrobiliście, żeby do takich sytuacji już nigdy więcej nie doszło. Chciałbym dzisiaj usłyszeć od pana ministra, że dzisiaj kolej, pasażerowie są bezpieczni i mogą się czuć bezpiecznie, jeżdżąc polską koleją.

Druga kwestia, o którą bym prosił w sposób szczególny, oprócz informacji dotyczących samego przebiegu tamtego zdarzenia, to jest prośba o informację, jak to, panie ministrze, mogło się zdarzyć, że osoba, która wcześniej była karana po stronie ukraińskiej we Lwowie za akty dywersji, przedostała się do Polski i niepokojona dokonała, jak mniemamy, tego aktu dywersji. Gdzie były służby, panie ministrze, gdzie była przede wszystkim Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego? Dlaczego ABW pozwoliła, żeby osoba skazana za akt dywersji po stronie ukraińskiej podróżowała swobodnie po Polsce? Proszę, żeby te dwa wątki w szczególności zostały uwypuklone przez pana ministra. I proszę jeszcze raz o tę informację uspokajającą, że tak, polskimi kolejami dzisiaj można bezpiecznie podróżować. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, w tej chwili oddam głos ministrom i później zrobimy w ten sposób, że będą pytania dla państwa posłów. Z uwagi na to, że tych pytań może być dużo, prosiłabym o dyscyplinę czasową, do 3 minut maksymalnie. Mam też zgłoszenia strony społecznej do wypowiedzi. Bardzo proszę, najpierw pan minister Leśniakiewicz, tak? Oczywiście jeszcze tylko wspomnę, że informacja obszerna z MSWiA została posłom przekazana.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Wiesław Leśniakiewicz:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, niewątpliwie 15 listopada był trudnym momentem dla całego państwa, bo widzimy, jakie są próby destabilizowania poczucia bezpieczeństwa w naszym kraju. Na ten element wpływało kilka spraw, z którymi mieliśmy do czynienia w ostatnim okresie.

Pierwszym takim kluczowym odniesieniem był pożar Marywilskiej w 2024 r., gdzie prawie 1400 podmiotów traci swoją pracę z dnia na dzień. Kolejnym obszarem były właśnie wlatujące drony na teren Polski. I ten trzeci element, który niewątpliwie wpływa również na poczucie bezpieczeństwa i funkcjonowanie naszego kraju, to właśnie była ta próba bardzo istotnego aktu terrorystycznego kierowanego przeciwko narodowi polskiemu. Natomiast proszę mi wierzyć, że cały proces budowania bezpieczeństwa w naszym kraju opiera się na kilku przesłankach i na kilku aktach prawnych aktualnie obowiązujących. Pierwszym aktem prawnym jest oczywiście

ustawa o zarządzeniu kryzysowym, która jednoznacznie wskazuje, jakie powinniśmy mieć podejście do procesu budowania infrastruktury krytycznej. I w tej części będę prosił pana dyrektora Rządowego Centrum Bezpieczeństwa o przedstawienie podejścia systemowego do tego procesu, w tym również w odniesieniu do obiektów kolejowych, które ewentualnie są objęte całym tym procesem właściwego zarządzania i przygotowania. Przy czym pamiętajmy, że cały ten proces jest oparty na podmiotach, które zarządzają infrastrukturą krytyczną i które ponoszą z tego tytułu określoną odpowiedzialność. Ale proszę pana dyrektora o przybliżenie problematyki i sposobu systemowego podejścia do tego procesu, jeśli pani przewodnicząca pozwoli.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa Zbigniew Muszyński:

Pani przewodnicząca, szanowne panie i panowie posłowie, zgodnie z treścią art. 3 pkt 1 ustawy o zarządzaniu kryzysowym definicja infrastruktury krytycznej mówi, że przez to należy rozumieć system oraz wchodzące w jej skład powiązane ze sobą funkcjonalne obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także innych instytucji i przedsiębiorców.

Dyrektor RCB sporządza na podstawie szczegółowych kryteriów pozwalających wyodrębnić obiekty, instalacje, urządzenia i usługi wchodzące w skład systemów infrastruktury krytycznej, biorąc pod uwagę ich znaczenie dla funkcjonowania państwa i zaspokojenia potrzeb obywateli, działając we współpracy z odpowiednimi ministrami odpowiedzialnymi za system, jednolity wykaz obiektów, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infrastruktury krytycznej z podziałem na systemy. Wykaz, proszę państwa, ma charakter tajny. System transportu obejmuje takie podsystemy jak system transportu kolejowego, drogowego, morskiego i lotniczego. Rozumiem, że dzisiaj koncentrujemy się na kolejowym. Mogę państwu powiedzieć, że w tym obszarze w kraju mamy trzech operatorów infrastruktury krytycznej i tu mogę powiedzieć oczywiście jakich, którzy mają w sumie pod opieką 25 obiektów, które już są na wykazie niejawnym. Mówimy tutaj o PKP Polskie Linie Kolejowe SA, o PGE Energetyka Kolejowa, Polskich Kolejach Państwowych SA. Zadania z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej, które operatorzy muszą wykonać, dotyczą gromadzenia, przetwarzania informacji dotyczących zagrożenia infrastruktury krytycznej, opracowywania i wdrażania procedur na wypadek wystąpienia zagrożenia infrastruktury krytycznej, odtwarzania infrastruktury krytycznej, współpracy między administracją publiczną, właścicielami oraz posiadaczami samoistnymi i zależnymi obiektów, instalacji lub urządzeń infrastruktury krytycznej w zakresie ich ochrony. I teraz, proszę państwa, ważne: właściciele oraz posiadacze samoistni oraz zależni obiektów, instalacji lub urządzeń infrastruktury krytycznej mają obowiązek ich ochrony, w szczególności przez przygotowanie i wdrażanie stosownych do przewidywanych zagrożeń planów ochrony infrastruktury krytycznej oraz utrzymania własnych systemów rezerwowych zapewniających bezpieczeństwo i podtrzymujących funkcjonowanie infrastruktury do czasu jej pełnego odtworzenia. W przypadku tych obiektów, które są na wykazie, są to z reguły urządzenia, różnego rodzaju instalacje. Bardzo ciężko chronić urządzenia i jakiegokolwiek obiekty o charakterze liniowym.

W związku z tym takie sytuacje jak tory kolejowe o dużych długościach nie są traktowane jako obiekty infrastruktury krytycznej i nie wymagają przygotowania szczegółowych planów ochrony. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, czy jeszcze ktoś z resortu?

Podsekretarz stanu w MSWiA Wiesław Leśniakiewicz:

Tak, tak. Istotnym elementem było to, co się wydarzyło właśnie po 15–16 listopada.

Otóż 19 listopada prezes Rady Ministrów na podstawie rekomendacji ministra spraw wewnętrznych i administracji, i szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego wprowadził trzeci stopień alarmowy na obszarze linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA i PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa, przy jednoczesnym utrzymaniu na pozostałym terenie Rzeczypospolitej Polskiej, a także dla polskiej infrastruktury energetycznej niższego poziomu, czyli na poziomie BRAVO. W związku z powyższym podjęto pewne działania, których konsekwencją

były pewne zadania przypisane dla komendanta głównego Policji. Stąd też uprzejmie proszę pana komendanta o informację, jakie działania w tym zakresie zostały podjęte.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję, Proszę, panie komendancie.

Zastępca komendanta głównego Policji nadinsp. Roman Kuster:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo parlamentarzyści, państwo ministrowie, zgodnie z poziomem trzecim Charlie wiele zadań spadło też na Policję.

Także stopień BRAVO, szanowni państwo, jeśli chodzi o zagrożenia terrorystyczne w kraju, który obowiązuje oraz CRP BRAVO w zagrożeniach w cyberprzestrzeni również wymusza na wszystkich instytucjach, ale przede wszystkim na Policji wiele zadań. Dodam tylko, że po tym wydarzeniu z 15 na 16 listopada już 19 listopada na wniosek komendanta głównego zebrał się centralny zespół do spraw bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach, któremu przewodniczył dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa PKP SA. Osobiście również uczestniczyłem w tym wydarzeniu i podzieliliśmy się wieloma spostrzeżeniami, ale też informacjami, które chcieliśmy, aby do nas docierały. W tym przedsięwzięciu oczywiście uczestniczyli również przedstawiciele wszystkich spółek, przewoźników PKP, ale również przedstawiciele służb, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, obecny tutaj dzisiaj pan komendant Staży Ochrony Kolei i tam wiele kwestii już zapadło. W tym samym dniu, szanowni państwo, rzeczywiście zapadła decyzja prezesa Rady Ministrów o podniesieniu stopnia alarmowego Charlie, dotycząca przede wszystkim infrastruktury kolejowej na wspomnianych już obszarach PKP Polskie Linie Kolejowe SA i PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa. Tym samym, szanowni państwo, uznaliśmy, że musimy znacząco nasilić służbę zewnętrzną na obszarach terenów kolejowych. Mam na myśli zarówno dworce, gdzie pojawiają się dość duże skupiska ludzkie, ale również przestrzenie, które dotyczą linii kolejowych. Tym samym komendant główny wystąpił do ministra spraw wewnętrznych i administracji, i za aprobatą pana ministra spraw wewnętrznych, w kontrasygnacie ministra obrony narodowej, został sporządzony wniosek do prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej o wsparcie działań polskiej Policji żołnierzami sił zbrojnych. Idąc dalej, szanowni państwo, takie postanowienie zostało opublikowane i podpisane przez prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, co dało możliwość wykorzystania żołnierzy do działań polskiej Policji, dając im tym samym uprawnienia wynikające z ustawy o Policji, z art. 15 i 16, czyli uprawnienie kontrolowania, legitymowania, przeszukiwania etc. Nie będę wymieniał wszystkich tych uprawnień. Tym samym komendant główny zarządził operację pod kryptonimem „TOR”; ta operacja została zarządzona z dniem 21 listopada. Na dowódcę tej operacji zostałem osobiście ja wyznaczony jako pierwszy zastępca komendanta głównego. Odbyliśmy szereg spotkań i odpraw koordynujących razem z siłami zbrojnymi oraz z SOK. Dodam tylko, szanowni państwo, że jest to operacja, która tak naprawdę wchłonęła operację wojskową pod kryptonimem „Horyzont”.

Tym samym w sposób usystematyzowany, w oparciu o podział administracyjny kraju, dysponujemy siłami – za chwilę podam państwu, jakie siły są zaangażowane codziennie, jakie siły do tej pory zostały zaangażowane – na szczeblu komend, komendantów wojewódzkich odpowiednimi siłami zarówno SOK, jak i Wojska Polskiego. Zadania, jakie są stawiane przed tymi służbami, to przede wszystkim kontrola obiektów infrastruktury kolejowej. Ja celowo nazywam to infrastrukturą kolejową, bo tak jak pan dyrektor RCB wspomniał, na 587 obiektów infrastruktury krytycznej tylko 25 wchodzi w infrastrukturę krytyczną kolejową, a jednak dla bezpieczeństwa podróży, ale też bezpieczeństwa towarów, które są przemieszczane na terenie Polski, uważamy, że cała infrastruktura kolejowa powinna być objęta tymi działaniami i cała ta infrastruktura kolejowa jest objęta tymi działaniami.

Dodatkowo posiłkujemy się oczywiście również wiedzą fachową zarówno przedstawicieli spółek kolejowych, ale przede wszystkim SOK w temacie zdiagnozowania miejsc, które uważamy za szczególnie zagrożone bądź możliwie zagrożone aktami dywersji. Nie mogę o tym tutaj mówić, ale wiele w tym temacie zrobiła Służba Kontrwywiadu Wojskowego, dzieląc się swoimi spostrzeżeniami na temat obiektów, które według nich mogą być ważne dla bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa transportowego, ale też bezpieczeństwa osobowego w kraju na terenach właśnie infrastruktury kolejowej.

Na dziś, szanowni państwo, na dzisiejszą dobę do działań na obszarach kolejowych skierowanych jest 2130 funkcjonariuszy Policji, SOK i żołnierzy WP. Podsumowując, do dzisiaj

do godziny 6.00 rano, od dnia 21 listopada, skierowaliśmy na tereny i obszary kolejowe 50 753 funkcjonariuszy i żołnierzy, z tego 29 800 policjantów, 11 651 funkcjonariuszy SOK i 9302 żołnierzy. Te działania przewidujemy prowadzić co najmniej do zakończenia stopnia Charlie, czyli do końca lutego 2026 r. Spodziewaliśmy się, szanowni państwo, że takie nasycenie służb w tych obszarach będzie powodowało, że będziemy ujawniać różne incydenty. Najczęściej ujawniane incydenty to jest fotografowanie przestrzeni kolejowej w różnym wymiarze, zarówno przez osoby nieletnie, ale też przez osoby dorosłe, również przez obcokrajowców. I niektórzy nie dysponują wiedzą, że jest to szczególna infrastruktura, ale to wynika też oczywiście z jakiejś pasji, można powiedzieć, ukierunkowanej na kolejnictwo. Za każdym razem wiedzą o takim incydencie dzielimy się ze służbami, z Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego, ze służbą kontrwywiadu i uczciwie, bardzo poważnie do każdego incydentu ujawnionego zarówno przez funkcjonariuszy, żołnierzy, ale też zgłoszonego przez obywateli podchodzimy. Myślę, że dzisiaj mogę powiedzieć, że oczywiście podróżni mogą czuć się bezpieczni i zaopiekowani.

Nie będziemy w stanie sprawdzić każdego kilometra, bo dodam tylko, że mamy 20 tys. km linii kolejowych na terenie Polski. To tak jakbyśmy chcieli na każdym kilometrze postawić jednego funkcjonariusza bądź żołnierza, zmultiplikować to razy każdą dobę. Doglądamy te miejsca, które uważamy za wrażliwe, te, które mogą stanowić zagrożenie, ale też staramy się być w różnych miejscach, aby dać społeczeństwu informację, że jesteśmy tam i kontrolujemy sytuację. Jeśli będą jakieś pytania, to będę udzielał odpowiedzi. Oczywiście w kwestii wydarzenia z dnia 15 na 16 nie jestem upoważniony do udzielania informacji, jest to objęte tajemnicą śledztwa. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Bardzo dziękuję, panie komendancie. Panie ministrze, czy z resortu to już wszystkie osoby?

Podsekretarz stanu w MSWiA Wiesław Leśniakiewicz:

Dziękuję bardzo. Jedynie jeszcze jeden element bardzo ważny muszę uwzględnić, bo w ubiegłym tygodniu odbyło się spotkanie ministra spraw wewnętrznych, pana ministra Kierwińskiego z ministrem spraw wewnętrznych Ukrainy, gdzie między innymi omawiano cały proces współpracy między służbami polskimi i ukraińskimi i podpisano stosowną umowę, która ułatwi w ogóle przekaz informacji. Bo to, że na terenie Polski znalazł się sabotażysta, nie wynikało z zaniechań służb polskich, ale z braku informacji, którą ewentualnie powinniśmy uzyskać od strony ukraińskiej. Brak tej informacji spowodował, że te osoby znalazły się na terytorium Polski.

Niemniej jednak proszę zauważyć istotne działania, które prowadzi ABW, choćby dzisiejsza informacja o zatrzymaniu osoby, która ewentualnie chciała przeprowadzić akt sabotażu na terenie kraju, świadczy o tym, że te służby dobrze działają, prowadzą właściwe rozpoznanie. Ale to, co powiedział pan komendant główny Policji: ilość linii kolejowych, liczba obiektów infrastruktury krytycznej jest na tyle duża, że kluczowym elementem są ci, którzy prowadzą te obiekty i odpowiadają za ich bezpieczeństwo. I oczywiście to są wspólne działania służb, inspekcji, ale również tych, którzy prowadzą te zakłady i po ich stronie również ciąży pewna odpowiedzialność w tym zakresie. Trudno, żeby państwo zastępowało wszystkich operatorów, niemniej jednak ten element współpracy i współdziałania jest na co dzień realizowany podczas spotkań w ramach RCB, jak również w ramach całego trybu zarządzania kryzysowego.

Wszystkie elementy są analizowane na porządku dziennym, odbywają się zespoły anty-terrorystyczne w MSWiA, gdzie analizowana jest praktycznie bardzo cyklicznie cała sytuacja w kraju. Słuchamy rekomendacji służb i na podstawie tychże rekomendacji podejmowane są określone działania. Stąd też nie możemy mówić, że państwo zostało w jakiś sposób zdestabilizowane. To są cały czas próby Federacji Rosyjskiej nakierowane na obywateli, na osłabienie czujności państwa, niemniej jednak na dzień dzisiejszy należy powiedzieć, że podejmujemy wszelkie działania, żeby zminimalizować wszelkie ryzyka, które ewentualnie mogą wystąpić w naszym kraju. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Bardzo dziękuję. Teraz głos oddałabym panu ministrowi Malepszakowi, tak żeby w kwestii swojego obszaru poinformował państwa posłów w tym zakresie, o który proszono.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie przewodniczący, szanowni członkowie połączonych Komisji, krótka informacja uzupełniająca po mojej stronie, bo bardzo dużo już koledzy z MSWiA powiedzieli o kwestiach dotyczących bezpieczeństwa.

Oczywiście w temacie naszego porządku dziennego, informacja na temat poziomu ochrony infrastruktury krytycznej, tych informacji dotyczących infrastruktury krytycznej, obiektów infrastruktury krytycznej, poziomu ich ochrony w systemie kolejowym nie możemy udzielać na posiedzeniu jawnym. To są informacje, które mieliśmy też niedawno na posiedzeniu niejawnym. Jeśli chodzi o przebieg zdarzenia w pierwszej kolejności z soboty 15 listopada, co się działo dalej przez noc z 15 na 16 listopada, to tymi informacjami też podzieliliśmy się na posiedzeniu niejawnym w ubiegłym tygodniu.

Zasadnicze kwestie, jeśli chodzi o istotne liczby uzupełniające w stosunku do tego, co już powiedzieli koledzy z MSWiA i podległych służb. Poziom bezpieczeństwa. Kolej jest bardzo bezpiecznym środkiem transportu, w Polsce regularnie na naszej sieci kolejowej notujemy poprawę tzw. wskaźnika bezpieczeństwa. Ten wskaźnik w ubiegłym roku był na poziomie najniższym w historii, jeśli chodzi o funkcjonowanie sieci kolejowej i ten wskaźnik zawsze odnosi się do tzw. pracy eksploatacyjnej, czyli liczby kilometrów pokonywanych przez pociągi. W zeszłym roku ten wskaźnik był na poziomie 1,76 na miliard pociągokilometrów. W tym roku wszystko wskazuje na to, że ten wskaźnik będzie niższy.

Jeśli chodzi o duże liczby, jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa, to tak porównawczo do transportu drogowego ryzyko śmierci w transporcie kolejowym jest 36 razy niższe niż w transporcie drogowym. Oczywiście w takim samym mierniku, jakim jest miliard wozokilometrów czy pociągokilometrów, bo musimy tutaj stosować taki sam miernik, 36 razy niższe ryzyko ciężkich obrażeń i mówimy tu już o wartości 1 do 250 w systemie kolejowym w stosunku do systemu drogowego. Także poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego, systemu regulowanego, systemu, w którym ruch jest stricte regulowany, gdzie przepisy są bardzo restrykcyjne, jeśli chodzi o kwestie i wymagań, i personelu, i taboru, infrastruktury, zawsze w systemach ściśle regulowanych ten poziom bezpieczeństwa jest bardzo wysoki.

Jeśli chodzi o kwestię wdrożonych działań, uzupełniające informacje możemy szczegółowo przedstawić. Ja tylko powiem, że w dniach od 19 listopada do 7 grudnia łącznie zarejestrowaliśmy 401 różnego rodzaju zdarzeń w systemie kolejowym. Nie stwierdzono zdarzeń o charakterze sabotażowym i terrorystycznym, ale stwierdziliśmy całkiem sporo zdarzeń o charakterze chyba głupich wybryków, zdarzeń powodowanych przez osoby, które w jakiś sposób może chciały medialnie zaistnieć i trudno powiedzieć, jakimi pobudkami się kierowały. To są kwestie badane przez służby – 401 różnego rodzaju wydarzeń, także kwestie znalezionych atrap, podrzucone naboje na torze kolejowym, na torze nieczynnym. Z takimi sytuacjami mieliśmy do czynienia. Łącznie te zdarzenia w systemie kolejowym spowodowały całkiem spore opóźnienia pociągów i to na ważnych liniach, bo 738 pociągów pasażerskich zostało opóźnionych o ponad 17 tys. minut. I to wynika oczywiście z konieczności sprawdzenia tego, co zostało znalezione, ale też podjęcia działań przez służby, wstrzymania ruchu kolejowego. To zawsze w systemie kolejowym są sprawy bardzo utrudniające funkcjonowanie ruchu kolejowego, ponieważ najczęściej nie mamy możliwości łatwego przekierowania tego ruchu.

Jazdy patrolowe, które w tym czasie się wydarzyły, przeprowadzone wspólnie przez SOK, Policję, żołnierzy WOT, to łącznie blisko 1000 różnego rodzaju jazd patrolowych. I te jazdy patrolowe objęły łącznie prawie 40 000 km linii kolejowych. Cała sieć liczy prawie 20 000 km, czyli można powiedzieć tak obrazowo, że cała sieć kolejowa została dwukrotnie przeczesana przez jazdy patrolowe. Chociaż oczywiście w zdecydowanej większości koncentrujemy się na liniach o największym znaczeniu dla systemu kolejowego. Tyle w kwestii uzupełnienia. Zakładam, że będą pytania, na które, jak myślę, odpowiemy, jeśli chodzi o szczegóły. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Bardzo dziękuję. W takim razie otwieram dyskusję. Do głosu zapisał się już pan poseł Łukasz Kmita i pani poseł Paulina Matysiak. Bardzo proszę, panie pośle. Pan Ściebiorowski – również podpisuję.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Dobry wieczór. Szanowne prezydium Komisji połączonych, szanowni parlamentarzyści, szanowni państwo ministrowie, szanowni przedstawiciele administracji państwa polskiego, było pytanie pana ministra Sowy, czy coś się wydarzyło od ostatniego posiedzenia tajnego Komisji.

Otóż panie marszałku, panie pośle, tak, wydarzyło się i wydarzyła się rzecz bardzo niepokojąca, która pokazuje, że kwestie bezpieczeństwa są stawiane na szali niżej niż kwestie PR. Mówię tutaj między innymi o sytuacji związanej z wizytą pana ministra infrastruktury Klimczaka w siedzibie Lokalnego Centrum Sterowania Linii Hutniczej Szerokotorowej w Sędziszowie. Szanowni państwo, nawet eksperci ulubionego przez koalicję 13 grudnia Onetu – ja ich zacytuję, żebyście państwo mieli przekonanie, do jakiej sytuacji niebezpiecznej z punktu widzenia państwa polskiego doszło – wskazują, że tego typu działania są dalece niepożądane. I tak naprawdę minister Klimczak sprowadził niebezpieczeństwo na linię, która łączy Ukrainę z Polską, praktycznie od granicy poprzez Sławków. Podawanie w oficjalnych komunikatach – ja teraz sprawdziłem i tych informacji już nie ma na stronie internetowej MI, i dobrze, ale w internecie nic nie ginie – informacji o tym, ile osób pracuje w LCS, informacji o tym, jaki obszar obsługuje LCS, informacji z ekranu, bo te zdjęcia w sposób wyraźny pokazywały, jak przebiega ruch pociągów, w jaki sposób pociągi są sterowane na całym 100-kilometrowym odcinku – w moim przekonaniu tą dywersją ministra Klimczaka powinny zająć się służby. I mówię tutaj całkiem poważnie, że tego typu wypowiedzi, czy coś się zdarzyło: tak i sugeruję, żeby ten temat został szczegółowo omówiony na dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Ja nie oczekuję odpowiedzi od pana ministra Malepszaka, ale będę oczekiwał pisemnej odpowiedzi od pana ministra Klimczaka. Zacytuję tekst Onetu, dla którego komentował sprawę major rezerwy Paweł Tomczyk, absolwent Wojskowej Akademii Technicznej i Akademii Sztabu Generalnego. Cytuję: Tego typu informacje trafiają do zainteresowanych tematem obcych służb. Każda informacja jest istotna, dopóki nie wiadomo, do czego może w przyszłości się przydać. Zrobienie tego typu zdjęcia i umieszczenie go w mediach społecznościowych to działania bardzo dziecinne – komentuje pan major. Zdjęcie na tle lokomotywy lub nawet samego budynku nie stanowią problemu. Problemem jest jedno zdjęcie z centrum sterowania, które dużo mówi o wyposażeniu naszego ośrodka – dodaje ekspert. Na podstawie sprzętu – to kolejny cytat z Onetu, mam nadzieję, że państwo nie będziecie kwestionowali Onetu, bo przecież go kochacie – na podstawie sprzętu, który tam jest, można wywnioskować, ile osób jest na dyżurze oraz jak dużo osób może jednocześnie pełnić służbę.

Szanowni państwo, ta sytuacja z wprowadzeniem kolejnego stopnia zagrożenia, ta sytuacja z wizytą pana ministra Klimczaka pokazuje jedno: że troska o bezpieczeństwo pasażerów to są tylko słowa dla państwa. A gdy przychodzi o tego, żeby zrobić sobie zdjęcie na inwestycji, która została rozpoczęta – mówię tutaj o przygotowaniu projektu 5 lat temu, a więc za czasów ministra Adamczyka – to państwo jesteście gotowi złamać wszystkie reguły, wszystkie zasady tylko dlatego, żeby pokazać, że to jest inwestycja, która ma służyć bezpieczeństwu, jednocześnie państwo rozbrajacie system bezpieczeństwa LCS w Sędziszowie.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Proszę zmierzać do końca.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Tak, tyle mogę powiedzieć, natomiast mam pytanie do pana komendanta, do pana generała. Czy w tej sprawie zostało złożone zawiadomienie do stosownych służb? Czy stosowne służby analizowały, czy zachowanie pana ministra nie przekroczyło norm prawnych i innych dokumentów, chociażby związanych ze stopniem alarmowym? Czy państwo analizowaliście, czy tego typu zdjęcia, które pojawiły się w internecie i są powszechnie dostępne w materiałach prasowych, a których autorem jest MI, bo to ono rozesłało informacje do mediów, nie stanowi zagrożenia dla przewozów kolejowych realizowanych na Linii Hutniczej Szerokotorowej? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję. Chciałam tylko jeszcze, panie pośle, poinformować pana, że jeśli pan kieruje swoje pytania do koalicji 13 grudnia, to pan może nie uzyskać odpowiedzi, ponieważ nie ma takiego podmiotu. Chciałam panu przypomnieć, że jest rząd i są służby, które wykonują swoje zadania, a koalicja ewentualnie, jeśli chciałby pan użyć nazwy, to jest Koalicja 15 października, więc bądźmy poważni i traktujmy się poważnie. A teraz udzielam głosu pani posłance Matysiak. Bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję. Ja będę kontynuowała ten wątek, który rozpoczął pan poseł Kmita, bo też mam o to pytanie związane z wprowadzeniem trzeciego stopnia zagrożenia terrorystycznego Charlie, bo faktycznie zgodnie z decyzją premiera służba, administracja powinny wprowadzić całodobowe dyżury personelu, który jest uprawniony do podejmowania decyzji w sprawach bezpieczeństwa, zaostrzyć kontrole na wybranych odcinkach, zwiększyć nadzór.

W ostatnim czasie do mnie docierają także informacje od osób, które są zatrzymywane, od osób, które są miłośnikami kolei, robią zdjęcia przejeżdżających pociągów i są za to zatrzymywane. Z drugiej strony mamy przywoływany przykład pana posła Kmity, kiedy to pan minister Klimczak opublikował zdjęcia z LCS, po dużej burzy medialnej te zdjęcia zniknęły, natomiast one są dostępne, państwo możecie sobie wejść i zobaczyć na przykład na stronie facebookowej Radia Kielce pakiet zdjęć z LHS, z wizyty pana Klimczaka. Można zobaczyć tam także zdjęcia z monitorami z LCS i proszę mi odpowiedzieć na pytanie, czy to jest normalna sytuacja, że wprowadzamy trzeci stopień zagrożenia terrorystycznego, chcemy, żeby sprawdzać, co się dzieje na infrastrukturze kolejowej, a jednocześnie pozwalamy dziennikarzom robić wysokiej jakości zdjęcia i publikować je w przestrzeni medialnej. Te zdjęcia można sobie w każdym momencie teraz pobrać, państwo możecie to zweryfikować. Pięć dni temu profil facebookowy Radio Kielce opublikował pakiet zdjęć z wizyty pana ministra Klimczaka. Być może ze stron ministerialnych i ze strony ministra Klimczaka te zdjęcia zniknęły, natomiast one cały czas są dostępne w przestrzeni internetowej i chyba nie tak to powinno wyglądać. Myślę, że osoby, które kochają kolej, które fotografują przejeżdżające pociągi, które robią zdjęcia, bo są pasjonatami kolei, chciałyby usłyszeć od pana ministra, czy dalej będą zatrzymywane, ciągane, przesłuchiwane przez różne służby tylko dlatego, że zrobiły zdjęcie przejeżdżającego pociągu, a pan minister Klimczak na wizycie – cudzysłów – gospodarskiej będzie wrzucał zdjęcia z LHS.

I drugie pytanie: w sytuacji, w której mamy wprowadzony taki stopień zagrożenia, jakie działania podejmuje spółka PLK? Czy została zwiększona obsada w lokalnych centrach sterowania? To jest podstawowa rzecz, bo jeżeli pracownicy mają być jeszcze bardziej wyczuleni na wszelkiego rodzaju anomalie, wszelkiego rodzaju odstępstwa, czy tam jest zwiększona obsada? Ja w tej sprawie złożyłam interwencję do spółki PKP PLK, bo docierają do mnie sygnały od dyżurnych ruchu, którzy pracują bardzo często w pomieszczeniach, gdzie jest wiele monitorów, i są po prostu sami na tej służbie. Jeżeli coś się stanie, to odpowiada za to dyżurny ruchu, jeden, a chyba nie tak powinna wyglądać ta sytuacja. To jest oczywiście szerszy problem, związany nie tylko z obecnie wprowadzonym stopniem Charlie, ale także innym czasem, kiedy ten stopień zostanie zdjęty. To nie zmienia faktu, że tym pracownikom jest po prostu bardzo ciężko i to nie jest normalna praca, to nie jest zwykła praca. Trzeba być tam bardzo odpowiedzialnym, czujnym, cały czas skupionym i myślę, że to jest też kwestia, o której powinniśmy dokładniej porozmawiać i ją szczegółowo omówić. Chciałabym usłyszeć też wyjaśnienia w kwestii zdjęć, bo to jest temat, który naprawdę bardzo mocno porusza opinię publiczną, zwłaszcza osoby, które doświadczają konsekwencji tego, że zrobiły zdjęcia. A osoby, które te zdjęcia publikują, także dziennikarze, nie spotykają się z żadnymi konsekwencjami ani informacjami ze strony służb. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję, pani poseł. Teraz pan poseł Ściebiorowski, bardzo proszę.

Posel Łukasz Ściebiorowski (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie ministrze, szanowni państwo, chciałem zapytać, czy wzrosła liczba zgłoszeń od mieszkańców, podróżnych? Czy obserwujemy po tych wszystkich apelach większe wyczulenie wśród... już nie mówię o pracownikach kolei, bo ci jakby z automatu są zobowiązani, żeby obserwować tego typu sytuacje, ale czy po prostu od mieszkańców, od obywateli macie państwo większą liczbę zgłoszeń? Pewnie większość może być na szczęście niepotwierdzonych, czyli że na szczęście nic się nie stało, ale czy jest taka tendencja? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan poseł Lachowicz. I szanowni państwo, w związku z tym, że nikt już więcej z państwa posłów się nie zapisał do głosu, zamykam listę i teraz głos oddaje jeszcze panu posłowi Lachowiczowi. Bardzo proszę.

Posel Piotr Lachowicz (KO):

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, zanim koledzy z PiS zaczną mówić o rzekomej dywersji pana ministra Klimczaka, to może ja pozwolę sobie przypomnieć fakt, gdy zarządów PiS przedstawiciele takich firm jak Newag nowosądecki zgłaszali do naszych służb specjalnych, do przedstawicieli rządu fakt możliwości ingerencji obcych służb w oprogramowanie nie tylko pociągów, ale przede wszystkim związane ze sterowaniem ruchem, możliwością zatrzymania pociągów, w tym pociągów, które mogą dowozić sprzęt wojskowy i amunicję, i wówczas nie słyszałem, żeby rząd PiS z tymi informacjami cokolwiek zrobił. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Teraz proszę... ale bardzo proszę nie mówić równolegle. Nie ma więcej zgłoszeń, zamknęłam listę. Są jeszcze dwie osoby... pan poseł Lachowicz już był, teraz ja i pan poseł Suchoń. Szanowni państwo, ale bardzo proszę, przed chwileczką pani zadała pytanie.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Ale mam jeszcze inne pytanie. Czy mogłabym jeszcze, żeby nie czekać na drugą turę?

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Bardzo proszę, minutę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Ja bym chciała pociągnąć ten wątek, który poruszył pan poseł, dotyczący sprawy Newagu. Być może pan nie wie, bo nie pracuje pan w Komisji Infrastruktury, ale Komisja Infrastruktury nie chce wyjaśnić i nie chce podejmować tego tematu. Ja z ubolewaniem to stwierdzam, ponieważ co pół roku składam i proponuję do planu pracy Komisji Infrastruktury zamknięte posiedzenie Komisji z udziałem ABW. Takie spotkanie, o które wnioskowali posłowie, nie odbyło się, bo nie wszyscy zaproszeni goście, nie wszystkie służby przyszły i niestety obecny także na sali pan przewodniczący Mirosław Suchoń nie chce nic z tym zrobić. Naprawdę, proszę zapytać się w koalicji, kto i dlaczego nie chce tej sprawy wyjaśnić.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję, pani poseł. Ja mam pytanie do państwa ministrów i do obecnych tutaj osób na temat wydźwięku tego dezyderatu. Ten dezyderat dotyczy dywersji obcych służb, ale jego stwierdzenie w uzasadnieniu, twarde, zakomunikowane jako fakt, w zasadzie w mojej ocenie można uznać za dywersję wewnętrzną, a wręcz dywersję polityków, osób pełniących funkcje publiczne. A to jest niezwykle groźne, ponieważ czytamy tutaj, szanowni państwo, że sytuacja ta dowodzi, że koalicja rządząca – i to jest informacja rzucona w przestrzeń publiczną, z której korzystają z pewnością obce służby – że koalicja nie potrafi rządzić w sytuacjach trudnych, które stwarzają zagrożenie dla Polek i Polaków. To jest absolutna dezinformacja, która służy tylko i wyłącznie złu, która może budzić obawy wśród społeczeństwa i niestety jest pożywką dla obcych służb.

Także mam pytanie do państwa – oczywiście jeśli w tej chwili nie usłyszę odpowiedzi, to bardzo bym prosiła na piśmie, chociaż minister spraw wewnętrznych podjął już bardzo wiele działań, tak samo minister cyfryzacji – w jaki sposób i czy nie należy odkłamywać tych dezinformacji, prostować natychmiast, po to właśnie, żeby nie pokazywać w przestrzeni publicznej tego fałszywego obrazu, jakoby nasz kraj był wystawiony na swobodne hulanie obcych służb. Państwo, jak się okazuje, z tego dezyderatu ja wyciągam taki wniosek, musi być właśnie przygotowane na jeden z najgorszych scenariuszy, bo tutaj wnioskodawcy piszą o najgorszych scenariuszach, czyli atakowanie dezinformacją i kłamstwami, i to niestety przez osoby pełniące funkcje publiczne bez polityków. A teraz bardzo proszę, pan przewodniczący Suchoń.

Posel Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, najpierw kilka słów wyjaśnienia. Komisja Infrastruktury poświęcona temu zagadnieniu rzeczywiście spotkała się w trybie niejawnym i wbrew temu, co padło tutaj na początku dyskusji, wszystkie te informacje, które były możliwe do udzielenia w trakcie tego posiedzenia, zostały państwu posłom przekazane.

Pragnę zwrócić uwagę, że jest prowadzone śledztwo w tej sprawie, w związku z tym część informacji jest objęta tajemnicą śledztwa i jako takie nie mogą być przedmiotem nawet posiedzeń niejawnych Komisji. Takie są przepisy i trzeba tutaj z popiołem podejść do swoich oczekiwań, dlatego że to ma zapewnić sprawny przebieg tego postępowania oraz ustalenie faktów.

I wydaje się, że wydawanie dzisiaj wyroków przez niektórych państwa posłów i ocenianie przez pryzmat niezakończonego postępowania, tego, co się działo na Komisji, jest po prostu nieuprawnione, a powiedziałbym nawet, że ma wprowadzić opinię publiczną w błąd, co zwłaszcza w takiej sprawie nie powinno mieć miejsca.

Szanowni państwo, z przyjemnością spotkalibyśmy się w trybie niejawnym w ramach dwóch Komisji, to rzeczywiście ułatwiłoby także to dzisiejsze posiedzenie, ale niestety parlament nie dysponuje powierzchnią, która by zapewniała możliwość przeprowadzenia takiego posiedzenia dla dwóch Komisji. Po prostu nie mamy takiego pomieszczenia i to jest jakiś problem, który trzeba zaadresować na przyszłość, bo rzeczywiście jest to sytuacja dalece komplikująca zwłaszcza tego rodzaju posiedzenia, bo ja też nie mam wątpliwości, że ono w dużej mierze powinno mieć charakter niejawny. Wtedy oczywiście moglibyśmy rozmawiać znacznie szerzej niż w tej formule, którą mamy dzisiaj.

Chcę odnieść się do jednego zdania, które tu padło. Szanowni państwo, sprawa Newagu jest zamknięta. Ja uważam, że parlament nie powinien być miejscem, w którym ktoś prowadzi kampanię nienawiści, kampanię podważania kompetencji wobec jednej z polskich firm, która produkuje znakomite składy kolejowe i to, co robią niektórzy posłowie, jest po prostu niszczeniem polskich przedsiębiorców, polskich firm, które wykonują bardzo dobrą pracę. Dopóki ja będę przewodniczącym Komisji Infrastruktury, nie pozwolę na to, żeby Komisja Infrastruktury była forum, które umożliwia niszczenie polskich firm. To jest niedopuszczalne, sprzeczne z polską racją stanu. Jeszcze raz apeluję do tych, którzy próbują podważać kompetencje polskich firm, że naprawdę to nie jest moment na to, żeby polskie firmy niszczyć. Dzisiaj jest czas na to, żeby polskie firmy wspierać, żeby im kibicować, żeby tworzyć warunki do rozwoju, tak jak robi to Koalicja 15 października, i wszyscy odpowiedzialni politycy powinni włączyć się w tę ciężką pracę, bo tego dzisiaj potrzebuje nasza gospodarka i myślę, że w tym zakresie powinniśmy być absolutnie ponad podziałami. Dlatego apeluję, żeby tego rodzaju wycieczki, jak przed chwilą tutaj słyszeliśmy, po prostu nie miały miejsca, bo jest to niegodne polityka, który powinien dbać o sprawy polskie.

Jeżeli chodzi o samo zdarzenie, jeszcze raz chcę podziękować, dlatego że instytucje państwa naprawdę pokazały znakomite działanie i zwracam się tu do przedstawicieli służb, Policji – naprawdę bardzo ciężka praca, która została wykonana, pozwoliła ustalić sprawców z pełnym przekonaniem w ciągu niecałych 20, niecałych 30 godzin. Szanowni państwo, to jest przykład odpowiedzialnego działania instytucji państwa, to jest przykład poważnego traktowania tego zadania ochrony obywateli, które zostało przed służbami postawione. Dlatego ja bym bardzo chciał, żeby z tego posiedzenia Komisji popłynęły również słowa podziękowania dla tych wszystkich, którzy tak ciężko pracowali bez snu, bez wytchnienia po to, żeby ustalić osoby odpowiedzialne za ten akt terroru.

Myślę, że dzisiaj każdy, kto narzeka, kto próbuje podważać, choć oczywiście opozycja ma do tego prawo, szanujemy to prawo, to jest wilcze prawo opozycji, żeby krytykować, ale naprawdę trzeba też stanąć w prawdzie i apeluję o to, żeby w tym politycznym przekazie szanować tych, którzy ciężko pracowali przez te kilkadziesiąt godzin, żeby zapewnić bezpieczeństwo. Naprawdę dzisiaj tym osobom trzeba powiedzieć dziękuję i bardzo bym chciał, żeby z tego posiedzenia Komisji popłynęły te słowa i bardzo proszę pana ministra o ich przekazanie. Bardzo dziękuję za informacje dotyczące uzgodnień ze stroną ukraińską. To rzeczywiście jest temat, który powinien być zamknięty, on jest zamknięty. Myślę, że to w znakomity sposób przyczyni się do zapobiegania tego rodzaju próbom w przyszłości.

I ostatnia rzecz. Szanowni państwo, niestety jesteśmy w sytuacji, że działa profilaktyka. Ja odczytuję te słowa utyskiwania na zatrzymywanie osób, które wykonują zdjęcia różnego rodzaju infrastruktury kolejowej, przejazdów itd., jako dowód na to, że profilaktyka działa i musimy się do tego przyzwyczaić. Oczywiście wilczym prawem opozycji, zwłaszcza takiej skrajnej opozycji będzie utyskiwanie na tego rodzaju niedogodności, ale chcę prosić państwa, prosić wszystkich obywateli o cierpliwość, dlatego że te działania, które wykonują służby, mają zapewnić nam wszystkim bezpieczeństwo. I jeżeli ktoś fotografuje instalację, jeżeli ktoś fotografuje infrastrukturę kolejową i będzie spytany przez funkcjonariuszy, kim jest, dlaczego tu jest, co robi, to myślę, że w interesie bezpieczeństwa nas wszystkich jest to, żeby to potraktować z należytą uwagą, kompleksowo odpowiedzieć na te pytania, dlatego że funkcjonariusze dbają o nasze bezpieczeństwo. To jest po to, żeby nigdy więcej sytuacja, która miała miejsce na linii nr 7,

się nie powtórzyła. I bardzo proszę na koniec właśnie o tę cierpliwość, dlatego że to jest kwestia bezpieczeństwa nas wszystkich.

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej za tę uprzejmą możliwość wypowiedzi.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Lista posłów zgłoszonych do głosu została zamknięta, ale o głos prosiła jeszcze strona społeczna: pan Daniel Biernacik, Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce i później, szanowni państwo, od razu przechodzimy do odpowiedzi przez stronę rządową. Trzy minuty, bardzo proszę.

Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Daniel Biernacik:

Dzień dobry, dziękuję, pani przewodnicząca, za głos. Ja również ze swojej strony, odpowiadając na apel pana przewodniczącego, dziękuję służbom, Policji, wojsku i SOK za ochronę infrastruktury krytycznej. Natomiast mam wrażenie, że w XXI wieku, przy funkcjonowaniu wielu innych zabezpieczeń i technologii, która jest ogólnodostępna, waszej pracy nie szanuje zarządca infrastruktury i resort infrastruktury przede wszystkim. Dlaczego? Mogę to szybko wyjaśnić, rzucając na oś czasu chronologicznie zdarzenia, które miały miejsce od 2024 r.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Przepraszam bardzo, ale mówimy, proszę pana, na temat dezyderatu i bardzo proszę, żeby się skupić na tym. Jeśli pan ma jakieś pytania albo informacje dotyczące tego dezyderatu, to bardzo bym prosiła, a jeśli nie, to o historii moglibyśmy tutaj wszyscy bardzo dużo mówić, ale to nie jest przedmiotem tego posiedzenia. Także jeśli pan się nie skupi na tym dezyderacie, to niestety będę musiała panu odebrać głos.

Wiceprezydent ZZMK w Polsce Daniel Biernacik:

Rozumiem, już skupiam się na sednie.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Ale w tej chwili... Panie przewodniczący, mam pytanie w takim razie, czego dotyczy wasz dezyderat? Bo może w takim razie on jest w ogóle bezprzedmiotowy i może zakończymy prace Komisji w tym momencie.

Wiceprezydent ZZMK w Polsce Daniel Biernacik:

Pani przewodnicząca, już tłumaczę.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Proszę poczekać. Także proszę nie przeszkadzać, bo albo państwo chcecie się czegoś dowiedzieć o tym, o co wnioskowaliście w dezyderacie, albo nie. Jeśli tak, to niepotrzebnie zabieracie państwo czas, bo co do historii to możemy się wszyscy przygotować i zadać również państwu naprawdę szereg bardzo ważnych pytań dotyczących sytuacji, które rzutują na aktualną sytuację. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Wiceprezydent ZZMK w Polsce Daniel Biernacik:

Dziękuję i zmierzam do celu. 11 listopada 2024 r. zorganizowaliśmy pikietę pod MI i jedną z petycji, którą złożyliśmy, była właśnie petycja w sprawie bezpieczeństwa. Był tam punkt, który zawierał m.in. brak nadzoru nad infrastrukturą kolejową, wprowadzenie odpowiednich procedur zabezpieczających polską kolej przed aktami sabotażu i dywersji, m.in. również czas pracy maszynisty i brak ETCS i GSM-R. To był 11 listopada 2024 r.

Na odpowiedź z resortu czekaliśmy do 21 lutego 2025 r. i jednym z punktów tej odpowiedzi było: jak informuje spółka PKP PLK w sierpniu 2024 r. zakończył się dialog techniczny z dostawcami rozwiązań pozwalających na monitorowanie stanu infrastruktury z wykorzystaniem istniejących kabli światłowodowych. Przypomnę, że to jest rozwiązanie oparte właśnie na technologii kabli światłowodowych, które zbierają w odpowiednim natężeniu fale, które są przetwarzane później na ewentualne zdarzenie, które w infrastrukturze kolejowej się wydarzyło: czy to obecność osoby postronnej, czy akt dywersji, pęknięcie szyny i wiele innych. Rozwiązanie to pozwala na śledzenie pociągów w czasie rzeczywistym na sieci będącej w zarządzie spółki. Zidentyfikowane korzyści w trakcie dialogu technicznego to możliwość lokalizowania pociągów na obszarach bez innych systemów detekcji taboru, poprawa dokładności lokalizacji na długich odcinkach blokadowych, możliwość oszacowania czasu przejazdu do stacji.

Natomiast kolejną taką informacją było to, że jest to w fazie testów, czyli rozpoczęcie testów jest uzależnione od pozyskania środków finansowych na ten cel. W związku z powyższym aktualnie nie jest możliwe wskazanie terminu rozpoczęcia fazy testowej przedsięwzięcia. To będzie moje pierwsze pytanie: jak wygląda na dziś proces wdrażania rozwiązania opartego na technologii światłowodowej? Jak wyglądają testy, ewentualnie kiedy się one rozpoczną i czy zarządca infrastruktury planuje wdrożyć to rozwiązanie w sposób systemowy?

Kolejne moje pytanie też jest jakby nawiązaniem do aktu dywersji. Akt dywersji mamy 16 listopada, więc od tego dnia, od tej odpowiedzi mija dobre kilka miesięcy, od zakończenia pilotażu ponad rok. Drodzy państwo, nie chciałbym państwa wprowadzać w stan zagrożenia, bo tak nie jest, natomiast dzisiaj nie potrzeba nam aktów dywersji do katastrofy na kolei ze względu na to, że jest wiele rzeczy nierozwiązanych z punktu widzenia nas maszynistów, czyli ludzi, którzy bezpośrednio prowadzą pociągi, którzy w pierwszej kolejności są narażeni na pewne zagrożenia, m.in. na infrastrukturze kolejowej. Dlatego bardzo się cieszę, że pan minister usiadł koło mnie, bo nie będziemy musieli się przekrzykiwać przez salę.

Kolejnymi palącymi problemami, o których państwo też wspomnieli to jest infrastruktura krytyczna i systemy infrastruktury krytycznej, czyli ETCS i GSM-R. Do dziś...

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Przepraszam, szanowny panie, muszę przerwać pana wypowiedź, dlatego że to są sprawy, które z punktu widzenia tematów, jakimi zajmują się poszczególne Komisje, absolutnie do Komisji Infrastruktury i do wyjaśnienia z resortem. Przypomnę raz jeszcze, że zwołane zostało to posiedzenie w związku z wnioskiem PiS z art. 152 i dotyczy aktu dywersji. W związku z czym te szczegółowe rzeczy, o których pan mówi, naprawdę nie są na to posiedzenie Komisji, dlatego muszę panu przerwać i odebrać panu głos.

Wiceprezydent ZZMK w Polsce Daniel Biernacik:

To może jeszcze, jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, powiem o jednej rzeczy, też dość istotnej, jeżeli chodzi o akty dywersji. Niestety my identyfikujemy takie zagrożenie, na przykład dzisiaj każda firma, która zdecyduje się wykupić symulator kolejowy, jest w stanie potencjalnego dywersanta przeszkolić na obsługę taboru kolejowego. W naszej ocenie jest to niestety zagrożenie, które należy zidentyfikować i odpowiednio uregulować. Myślę, że to jest też sprawa, którą powinien zająć się resort infrastruktury.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję. Ja tylko chciałam taką konkluzję przedstawić, że mam nadzieję, że przed tą pikietą w 2024 r, o której pan mówił, w poprzednich latach równie aktywnie państwo występowaliście do MI i równie aktywnie zabiegaliście o sprawy, które – jak się okazuje – nie zostały rozwiązane. Proszę o wyłączenie mikrofonu.

Wiceprezydent ZZMK w Polsce Daniel Biernacik:

Tak, pani przewodnicząca, akurat w tej sprawie też z panem przewodniczącym Sucho-niem się kontaktowaliśmy.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo, teraz oddaję głos państwu ministrom. Większość pytań, zdaje się, była do pana ministra Malepszaka, także bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Jeśli chodzi o kwestię dotyczącą zatrzymywania osób w pierwszej kolejności przez SOK, ja sam jestem w takiej sytuacji. Jako osoba, która jest związana z koleją zawodowo i także od strony zainteresowań, ja też jestem czasem sprawdzany przez funkcjonariuszy SOK, którzy pytają mnie, w jakim celu robię zdjęcia infrastruktury, sprawdzam infrastrukturę. Z reguły bardzo aktywnie podróżuję pociągiem, też niejako sprawdzając infrastrukturę, po której jeździmy, bo to jest wspólne bezpieczeństwo, i bardzo często zgłaszam sytuacje, które mogą urosnąć do sytuacji nieprawidłowych. Funkcjonariusze, którzy są na pokładzie pociągu, pytają mnie, miałem takie sytuacje, będąc w obszarze kolejowym, gdzie funkcjonariusze reagowali i uważam, że dzisiaj, w tej sytuacji po prostu trzeba to robić, trzeba reagować. Ja najczęściej mam kamizelkę odblaskową, poruszając się w terenie kolejowym, ale z reguły osoby,

które mogą być miłośnikami kolei, ale mogą też w innych celach tę infrastrukturę fotografować, poruszają się bez kamizelek. Dlatego też musimy dzisiaj zachowywać szczególną czujność.

Tutaj poprosiłbym pana dyrektora Bielasa i komendanta Garstka o przytoczenie pewnych detali, szczegółów w liczbach, ile tych patroli jest dzisiaj realizowanych w związku ze stopniem alarmowym, szczególnie Charlie, bo myślę, że ten wzrost jest naprawdę istotny. Ale podkreślam jeden istotny fakt: czujność. Czujność jest tutaj kluczowa i tę czujność obserwujemy wśród pasażerów, wśród mieszkańców terenów przylegających do kolei obserwujemy większą czujność. Ja bardzo cieszę się z tego powodu, szczególnie jeżeli chodzi o maszynistów prowadzących pociągi, bo oni są naszym pierwszym źródłem informacji. Mają przedpole jazdy, mogą ocenić, czy coś się wydarzyło szczególnie w torze kolejowym, czy ktoś się, mówiąc kolokwialnie, kręci wokół torów, czy nawet wychwytyują pewne nieprawidłowości, jeśli chodzi o jakieś usterki infrastruktury kolejowej, na które należy szybko zareagować, żeby nie doprowadziły do większych usterek. Takie sytuacje mamy często i ważne, żebyśmy na takie sytuacje szybko reagowali. To jest ta kwestia dotycząca przede wszystkim czujności, szczególnie maszynistów, bo powiedzieliśmy to też sobie, że maszyniści jeżdżący szybciej, jeżdżący w ruchu pasażerskim, jeżdżący z prędkością 160–200 km na godzinę mogą wyczuć więcej w infrastrukturze, szczególnie torowej, jeśli pojawiają się jakieś nierówności, jakieś nietypowe zachowania pociągu podczas jazdy, jakieś kołysanie pociągu. Na te sytuacje trzeba reagować i takie sytuacje też mieliśmy w ostatnich tygodniach, na które bardzo szybko reagowała w pierwszej kolejności SOK, pojawiając się na miejscu, i służby utrzymaniowe PKP PLK.

Jeśli chodzi o zwiększoną liczbę patroli, to też już sobie powiedzieliśmy, ile ich było, jaką długość sieci kolejowej objęły, ale jeśli można, na krótko przekazałbym głos dyrektorowi Bielasowi i komendantowi Garstce, żeby tę informację uzupełnili, co wiąże się m.in. ze stopniem alarmowym Charlie.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Bardzo dziękuję i oczywiście bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Biura Bezpieczeństwa Informacji i Spraw Obronnych w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Dariusz Bielas:

Infrastruktura kolejowa, również ta krytyczna, była i jest ochraniana należycie, natomiast po wprowadzeniu stopnia Charlie wzmożyliśmy współpracę ze służbami, głównie Policją i ABW i tutaj wymiana informacji jest większa, również w zakresie profilaktycznym. To jest jedno, natomiast drugie to jest to, że zwróciliśmy się zarówno do pracowników, jak i do przewoźników właśnie o reagowanie i wzmożenie czujności. Odpowiadając na jedno z pytań, mogę powiedzieć: tak, jest więcej takich sygnałów także od osób postronnych, co nie do końca jest kierowane do PLK, ale również od pracowników i maszynistów, przewoźników jest więcej takich informacji o zauważeniu spraw, które wymagają wyjaśnienia. Natomiast w zakresie doraźnym, fizycznym zwiększyliśmy liczbę patroli, właśnie dlatego, że mamy wsparcie Policji i wojska. To jest ponad 100 patroli na dobę więcej. Są dodatkowe objazdy drezynami, są dodatkowe obchody pracowników kolei, którzy po prostu wchodzi w obszar kolejowy i to, co robili zawsze, robią z większą częstotliwością, więc to przynosi efekty, jest bezpiecznie i możemy podróżować bez żadnych problemów.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. I jeszcze pan komendant, proszę.

Komendant główny Straży Ochrony Kolei Jarosław Garstka:

Po wdrożeniu operacji „TOR” Policja w sposób ciągły wspomaga działania SOK, przy wykorzystaniu wojska wspomagającego Policję. Może przybliżyć liczby, które w tej chwili pokazują nam, jeżeli chodzi o działanie w torach bezpośrednio, gdzie Policji musi towarzyszyć SOK. W dobie mamy zaangażowanych 680 sokistów, 383 policjantów i 334 żołnierzy WOT wspierających Policję, która oddelegowuje do nas tych funkcjonariuszy i żołnierzy. To jest to, co mówił pan dyrektor. Udało nam się zwiększyć liczbę patroli w ciągu doby średnio do 120 patroli dziennie. Dodatkowo otrzymujemy od Policji, która jest wspierana przez wojsko, środki techniczne – są to drony i inne środki, które wspomagają działanie i zapewniają bezpieczeństwo.

Kolej jest bezpieczna, wszystkie procedury na kolei działają, funkcjonują. Odpowiadając na pytania, które dotyczyły właśnie tego bezpieczeństwa, to dziś nikt nie przedstawi procedur, które nie funkcjonują, bo wszystkie procedury funkcjonują, zarówno w PKP PLK, jak i w SOK. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Pan minister jeszcze, proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Pani przewodnicząca, jeszcze uzupełniając odpowiedź na zapytanie pani poseł Matysiak. Ta kwestia związana z obsadą na posterunkach prowadzących ruch pociągów pojawia się bardzo często. Ten temat jest nam bardzo dobrze znany i dzisiaj faktycznie być może na niektórych posterunkach te kwestie osobowe, jeśli chodzi o prowadzenie ruchu, wzmacniamy. Jednak nie jest możliwe, żeby w sposób ciągły, wieloosobowo w sytuacjach lokalnych centrów sterowania tę obsadę zwiększać, bo po prostu fizycznie nie mamy takich możliwości. A strona społeczna, dyżurni ruchu, osoby, które są zaangażowane w ten proces, które zgłaszają do nas problem tych stanowisk pracy, bardziej podkreślają kwestię pewnej ergonomii pracy na stanowiskach pracy, głównie związanej z dużą liczbą ekranów wspomnianych już dzisiaj, związanej z prowadzeniem ruchu pociągów, odwzorowaniem sytuacji na torach, ale też innych ekranów, które obrazują sytuację chociażby na przejazdach kolejowych. To jest kwestia, podkreślam, bardziej ergonomii pracy i o tym mówi strona społeczna, związki zawodowe, a zdecydowanie mniej o tym, że nie można obsłużyć tego miejsca pracy i prowadzić ruchu pociągu, jeśli jest to obsada jednoosobowa.

Temat dotyczący systemów nadzoru nad pracą maszynistów czy w ogóle systemów cyfrowych funkcjonowania kolei również wielokrotnie na posiedzeniach Komisji Infrastruktury się pojawiał. Wychodzimy teraz w PKP PLK, powiem wprost, z ogromnego bagna, jeśli chodzi o ostatnie lata, od 17 do 23, gdzie w systemach cyfrowych GSM-R, ETCS dzisiaj podpisujemy ugody z wykonawcami prac inwestycyjnych, które powinny być zrealizowane na przykład do końca 2023 r. Powinny być zrealizowane fizycznie, 14 tys. km linii kolejowych powinny być wyposażone w system cyfrowej łączności i system nadzoru nad pracą maszynistów. To były sytuacje, które wielokrotnie opisywaliśmy w liczbach. Jeśli przez 6 lat było 15 dyrektorów prowadzących jakieś zadanie inwestycyjne, to możemy sobie powiedzieć jeszcze raz: to była czysta amatorka. To był człowiek, który zmieniał człowieka po kilku miesiącach, bo firma nie potrafiła zająć się problemem, który był dla niej nowością. Dlaczego? Ponieważ nie zatrudniała ludzi, którzy się znają na tym.

Dzisiaj po tych już ponad 18 miesiącach negocjacji doszliśmy do ugody i będziemy wyposażać sieć kolejową w systemy nadrzędne, w dwóch turach wyposażamy sieć kolejową. Ten proces rozpoczęliśmy w grudniu, 500 km, kolejne 1000 km w marcu przyszłego roku, a łącznie obejmujemy tym nowoczesnym systemem 6,5 tys. km linii. Ja tutaj podkreślam to, że chciałbym, żeby strona społeczna interesowała się tymi tematami i ważne, że się interesuje, ale jeśli dochodzi do sytuacji, gdzie ktoś przez 6 lat niewiele zrobił albo tak zagmatwał sprawę, że później następcy muszą najpierw te kwestie odkręcać przez wiele miesięcy, podejść do rozmów z wykonawcą spraw bardzo trudnych, spraw wielomiliardowych, to naprawdę nie ma cudotwórców. Nie ma cudów, jeśli coś dzieje się przez wiele miesięcy, a czasem wiele lat w bardzo amatorski sposób, żeby szybko te kwestie rozwiązać. A wiemy, że jest to zdecydowanie temat dotyczący bezpieczeństwa, bo praca maszynisty musi być nadzorowana w znacznie większym stopniu przez systemy cyfrowe, które to bezpieczeństwo zwiększają.

To takie krótkie, pani przewodnicząca, panie przewodniczący, wyjaśnienia w tych kwestiach. Tych działań cząstkowych jest oczywiście znacznie więcej, wielokrotnie o tym już mówiliśmy, jakie obszary przewozów są szyfrowane, podczas gdy do niedawna można było się w łatwy sposób dowiedzieć, co wiezie pociąg towarowy. Dzisiaj te informacje są już szyfrowane między maszynistą a dyżurnym ruchem. Będziemy sukcesywnie wprowadzać tego typu rozwiązania, które idą w kierunku szczelności informacji, co w systemie kolejowym dzieje się, jeśli chodzi o przewozy. I oczywiście to, co najważniejsze, żeby ruch pociągu w coraz większym stopniu był nadzorowany przez systemy o bardzo wysokiej niezawodności, bo dzisiaj faktycznie, potwierdzam to, człowiek jest głównym czynnikiem wpływającym na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i tę kwestię trzeba stopniowo, ale już przyspieszając ten proces, zmieniać.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Szanowni państwo, w związku z tym, że wyczerpaliśmy już porządek obrad...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Nie, ja mam jeszcze pytanie, przepraszam. Nie wyczerpaliśmy, nie uzyskałam odpowiedzi na swoje pytania. Bardzo proszę o możliwość zadania pytania.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Pani posłanko, w takim razie umówimy się, że jeszcze raz państwo przeanalizują zadawane tu pytania i otrzyma pani tę odpowiedź na piśmie, tak?

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Nie, proszę mi umożliwić zadanie pytania, jesteśmy na posiedzeniu Komisji w Sejmie.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Tak, jesteśmy na posiedzeniu Komisji, ale możemy w ten sposób dyskutować długi czas. Ale bardzo proszę, minuta, proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Chciałabym się dowiedzieć, czy wprowadzony trzeci stopień Charlie daje możliwość robienia zdjęć w Lokalnym Centrum Sterowania, na stacji PKP LHS, Linii Hutniczej Szerokotorowej, która objęta jest tym stopniem Charlie? Bardzo proszę o jednoznaczną odpowiedź czy dziennikarze mogą w czasie objęcia także takich linii wchodzić na teren LCS, robić zdjęcia i je publikować? Bo nie zostało to wyjaśnione, chciałabym, żeby wszyscy mieli jasność w tym temacie.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Posel Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przypominam, że to nie jest komisja klauzulowana, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Nie mają możliwości wchodzenia w teren kolejowy.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, w związku z tym, że wyczerpano porządek obrad, nie ma żadnych pytań... Na zakończenie wnioskodawcy, bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. W imieniu wnioskodawców głos dotyczący dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Szanowni państwo, tak jak tutaj wcześniej mówiono, odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury w trybie zamkniętym, gdzie w szczegółach pytaliśmy i otrzymywaliśmy odpowiedzi mniej lub bardziej szczegółowe, mniej lub bardziej na temat, dotyczące przebiegu zdarzeń z tych feralnych co najmniej 36 godzin, 48 godzin. Dzisiaj pan minister, wiceminister spraw wewnętrznych i administracji, pan generał powiedział, że informacje z tamtego czasu są oklauzulowane. Posiedzenie Komisji też było oklauzulowane, odbyło się w trybie niejawnym, wobec czego dzisiaj nie mówiliśmy o przebiegu tych zdarzeń i o brakach aktywności, które były podkreślane szczególnie przez posłów wnioskodawców. Myślę, że w takim charakterze ogólnym, można powiedzieć, że w naszej ocenie w tamtym czasie, kiedy miały miejsce te zdarzenia... przepraszam, ale zastanawiam się, na ile naruszam granicę poufności trybu, dlatego też zawieszam głos. Otóż naszym zdaniem pojawiły się działania, które tam nie powinny mieć miejsca albo nie było działań, które powinny mieć miejsce. Ja szczególnie odnoszę to do wszystkich tych, którzy odpowiadają za infrastrukturę kolejową, odnoszę to do MI. To jest oczywiście poza działaniami służb, poza działaniami wszystkich służb, które nadzoruje MSWiA. Mamy nadzieję, że wszystko co tam się wówczas wydarzyło, i to zresztą powiedzieliśmy sobie na posiedzeniu zamkniętym, będzie i było swoistym memento. Z tego stanu już zostały wyciągnięte wnioski i nie daj Boże, jeszcze raz powtarzam, nie daj Boże, aby się taka sytuacja powtórzyła, a te zjawiska, które zdaniem posłów opozycji nie powinny mieć miejsca, już nigdy nie wystąpią, albo brak działań, które powinny być podejmowane, również już nigdy nie nastąpi. Przepraszam, to językiem pytii, tak bardzo enigmatycznie – kto wie, ten wie. Szczególnie kto był uczestnikiem tej debaty w trybie zamkniętym, ma świadomość tego, o czym mówiliśmy i jak poważne to były wątpliwości.

A w odniesieniu do tych kwestii, które podnosi pani poseł, dotyczących fotografii, ja mam wielką prośbę. Spójrzcie państwo – każdy z was ma telefon z dostępem do internetu – wygooglujcie LHS, Sędziszów i spójrzcie państwo na zdjęcie. Ja bardzo proszę nie deprecjonować tych wątpliwości, które pojawiają się w wypowiedziach pani poseł, wcześniej pojawiły się w wypowiedziach nieobecnego już pana posła Kmity. Bardzo was proszę, nie róbcie sobie żartów z czegoś, co jest niezmiernie ważne. Znajdźcie zdjęcie monitora, na którym jest pełna sieć LHS, pełna sieć LHS

ze wszystkimi rozjazdami. Fachowcy wiedzą, co to jest, ale to jest chyba najcenniejsze zdjęcie, bo podejrzewam, że jeżeli nawet byłoby zlecenie – mam nadzieję, że tam jest sieć zamknięta – jeżeli byłoby zlecenie na sfotografowanie tych monitorów, to nie zostałyby wykonane, bo nie byłoby takiej możliwości.

Panie generale, panie ministrze, apel do pana, apel do służb, do ministra koordynatora: możecie zrobić wszystko, żeby wyczyścić z internetu te zdjęcia. One nie są zamazane, drodzy państwo. Te publikacje, na które się tutaj powoływano, były opatrzone zdjęciami z zamazanymi monitorami, a państwo dzisiaj w moim mniemaniu, w moim odbiorze urządzacie sobie żarty z tego, deprecjonujecie wypowiedzi pani poseł. Tak nie można, abstrahując od tego, komu się to zdarzyło, kto czegoś nie dopatrywał, kto zawinił. Czasami trzeba spuścić głowę i powiedzieć: tak, faktycznie źle się stało, powinno to być wszystko naprawione. A państwo idziecie dzisiaj twardo jak taran, na rympał, na ścianę i jeszcze, przepraszam bardzo, deprecjonujecie tych, którzy podnoszą ten problem. I mówicie, że tak, trzeba ścigać tych, którzy robią zdjęcie na peronie, bo jest zakaz. A publikowanie w internecie zdjęć z treściami na monitorach jest absolutnie dopuszczalne.

Dziękuję za to posiedzenie Komisji.

Przewodnicząca poseł Maria Małgorzata Janyska (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Ja chciałabym również zaapelować do opozycji, żeby nie siała na tej Komisji przez cały czas dezinformacji, bo to, co pan powiedział, że tutaj wszyscy szli na rympał, na ścianę, że deprecjonowano kogokolwiek, to jest absolutnie nieprawda. Panie przewodniczący, proszę się zachowywać, pan w tej chwili pokazuje, że nawet się pan zachować kulturalnie nie potrafi, a co dopiero przyjąć informacje rzetelne, wiarygodne, które zostały tutaj przedstawione. Przyszli tutaj dzisiaj odpowiedzialni ludzie, każdy z dużą porcją rzetelnych informacji, z opisem sytuacji, jaka była wcześniej, jaka jest teraz, jakie podjęto czynności, ale zobaczcie państwo, sala jest pusta. Złożono wniosek o posiedzenie Komisji w trybie art. 152 – czy naprawdę to jest poważne, że w tej chwili już nie ma nikogo? To pokazuje, kto sobie żarty stroi z poważnych rzeczy. A jednocześnie cały czas podtrzymujecie państwo taką narrację, którą wykorzystują obce służby. Dajecie im jak na patelni, fałszywą informację, jakoby Polska byłaby bezbronna, a infrastruktura nie byłaby chroniona. Uważam, że to, co robicie, to jest skandal, a jednocześnie macie takie zarzuty. To są żarty. Pan mówi o żartach, a sam pan sobie żarty z tej Komisji niestety zrobił.

Szanowni państwo, ja stronie rządowej bardzo dziękuję za przedstawione informacje, wyczerpujące oczywiście. Jeśliby ktoś chciał, to zawsze może skorzystać z wszystkich tych możliwości, które daje mu pełnienie mandatu posła. Nikt nikomu nie broni indywidualnie dociekać informacji, wyjaśniać, jeśli chce naprawdę rzetelnie pracować na rzecz bezpieczeństwa Polek i Polaków.

Bardzo dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.