

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 206)
z dnia 10 lutego 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 206)

10 lutego 2026 r.

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

- rozpatrzenie informacji na temat rynku kolejowych przewozów towarowych oraz kierunków interwencji państwa i perspektyw rozwoju;
- zapoznanie się z dokumentem „Piątka dla kolejowego transportu towarowego – propozycja działań mających na celu rozwój polskiego sektora logistyki w oparciu o poprawę warunków prowadzenia kolejowego transportu towarów”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Trela** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Tomasz Moraczewski** dyrektor – pełnomocnik zarządu ds. relacji z kontrahentami towarowymi i pasażerskimi PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Artur Warsocki** członek zarządu ds. handlowych PKP Cargo SA wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** przewodniczący zarządu Railway Business Forum wraz ze współpracownikami, **Michał Litwin** dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, **Jakub Majewski** prezes Zarządu Fundacji ProKolej wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Marita Szustak** prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego wraz ze współpracownikami, **Paweł Pucek** członek Zarządu DB Cargo Polska SA, **Agnieszka Lewocka-Szcześniak** członek Zarządu Stowarzyszenia „Wagony Prywatne” wraz ze współpracownikami oraz **Janusz Zubrzycki** przedstawiciel Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu.

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

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Polska2050)**:

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich naszych zaproszonych i obecnych gości. Bardzo serdecznie witam w szczególności pana Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz pana Krzysztofa Szymańskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa w MI. Witam pana Marcina Trełę, wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Witam przedstawicieli PKP Polskie Linie Kolejowe. Jest z nami pani prezes Małgorzata Kuczevska-Łaska, członek zarządu, dyrektor ds. finansowych, a także pan Tomasz Moraczewski, pełnomocnik zarządu ds. relacji z kontrahentami. Jest pani Katarzyna Klimowicz, dyrektor Biura Sprzedaży oraz pan Leszek Borowiec, zastępca dyrektora Biura Sprzedaży. Witam przedstawicieli PKP Cargo SA. Jest z nami pan prezes Artur Warsocki, członek zarządu ds. handlowych oraz pani Magdalena Olejniczak, dyrektor Biura Zarządu, Promocji i Relacji Inwestorskich. Bardzo serdecznie witam pana Wojciecha Jurkiewicza, prezesa zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, który jest wraz z panem dyrektorem generalnym, panem Michałem Litwinem. Witam panów bardzo serdecznie. Witam panią Maritę Szustak, prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, wraz ze współpracownikami. Jest z nami pan dyrektor zarządzający Maciej Gładyga oraz ekspert izby, pan Paweł Wiechoczek. Bardzo serdecznie witam pana Adriana Furgalskiego, przewodniczącego Zarządu Railway Business Forum. Witam wśród nas członków Stowarzyszenia „Wagony Prywatne”. Jest z nami pani prezes Agnieszka Lewocka, członek zarządu oraz pan Adam Zielewski, również członek zarządu. Bardzo serdecznie witam pana Leszka Miętka, prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Witam pana Janusza Zubrzyckiego, przedstawiciela Stowarzyszenia Ekonomiki i Transportu. Witam pana Jakuba Majewskiego, prezesa Zarządu Fundacji ProKolej. Serdecznie witam również pana Pawła Pucka,

członka Zarządu DB Cargo Polska SA. Szanowni państwo, bardzo serdecznie witam wszystkich naszych znakomitych gości, także tych, których nie wymieniłem, a którzy są wśród nas.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedłożonym porządkiem, będzie: w punkcie pierwszym informacja ministra infrastruktury na temat rynku kolejowych przewozów towarowych oraz kierunków interwencji państwa i perspektyw rozwoju; w punkcie drugim zapoznanie się z dokumentem „Piątka dla kolejowego transportu towarowego – propozycja działań mających na celu rozwój polskiego sektora logistyki w oparciu o poprawę warunków prowadzenia kolejowego transportu towarów”. Przedstawiają: przedstawiciele Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Fundacji ProKolej, Railway Business Forum, Stowarzyszenia „Wagony Prywatne” oraz Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. Szanowni państwo, czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę uwag. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zaproponowany porządek.

Szanowni państwo, garść informacji. Po pierwsze, zgodnie z przedstawionym porządkiem wysłuchamy pana ministra oraz współpracowników w pierwszym temacie, a następnie przedstawicieli organizacji z branży przewozów kolejowych na temat dokumentu „Piątka dla kolejowego transportu towarowego”, po czym przeprowadzimy łączną dyskusję.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję przedstawicielom branży, dlatego że dzisiejsze posiedzenie Komisji jest inspirowane pewnymi wnioskami, działaniami i konkretnymi stanowiskami naszych partnerów społecznych i ma charakter pewnego rodzaju burzy mózgów przeprowadzanej po to, żeby wypracować czy wskazać albo opowiedzieć sobie o rozwiązaniach, które z jednej strony ministerstwo, z drugiej strony branża widzą jako te rozwiązania, które mają poprawić sytuację branży przewozów kolejowych. Dlatego bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze, za to, że pan minister wraz ze współpracownikami uprzejmie przygotował prezentację i ta prezentacja została skierowana do Komisji. Będziemy udostępniać ją państwu posłom najszybciej, jak to możliwe. Dziękuję przedstawicielom naszych partnerów społecznych, dlatego że otrzymaliśmy „Piątkę dla kolejowego transportu towarowego”, która jest pewnym zbiorem propozycji wypracowanych przez rynek. To jest właśnie moment dyskusji, debaty. Bardzo prosilibym, żebyśmy traktowali to jak formę takiej właśnie proaktywnej burzy mózgów, żeby wyjść stąd z poczuciem wzajemnego zrozumienia i wypracowania formuły, która umożliwi wdrożenie rozwiązań, które są możliwe do wdrożenia, żeby nasze spotkanie miało też wymiar praktyczny.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Zgodnie z wcześniejszą zapowiedzią bardzo proszę pana ministra Piotra Malepszaka o zabranie głosu i przedstawienie prezentacji. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, wstępnie przejdziemy przez prezentację, w której pokażemy sporo szczegółów podsumowujących rynek kolejowy przewozów towarowych w ostatnim roku, ale też związane z tym rynkiem pewne trendy na przestrzeni nieco dłuższego okresu, które niestety są odwrotne do sytuacji w przewozach pasażerskich. Pokażemy to też na tle rozwiązań, tego, co dzieje się w Europie, w różnych krajach europejskich.

Myślę, że ja podsumuję tę prezentację, następnie przejdziemy do dyskusji dotyczącej propozycji branży, bo w kwestiach, na których się koncentrujemy – co będzie bardzo mocno pokazane w prezentacji – wszelkie te kwestie, które są w gestii bezpośrednio Ministerstwa Infrastruktury, szczególnie związane z parametrami infrastruktury kolejowej, bardzo mocno zaadresowaliśmy w ostatnich dwóch latach, a bardzo wyraźnie wskakują na to konkretne liczby.

Jeśli można, panie przewodniczący, oddałbym głos dyrektorowi Szymańskiemu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę, pan dyrektor Szymański, zgodnie z dyspozycją pana ministra.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Krzysztof Szymański:

Szanowni państwo, dzień dobry. Chciałbym przedstawić informację, którą przygotowaliśmy w imieniu resortu infrastruktury.

Na wstępie chciałbym przedstawić trendy, jakim podlega sektor kolejowych przewozów towarowych, jeżeli chodzi o ostatnie lata. Jak dobrze państwo wiecie, w przewozach

towarowych nie ma jednego uniwersalnego miernika, tak jak w przewozach pasażerskich jest nim liczba pasażerów. Posługujemy się zestawem trzech mierników, czyli wielkością przewozów w milionach ton, pracą przewozową w tonokilometrach oraz pracą eksploatacyjną. Jeżeli zestawimy wszystkie trzy mierniki, to niestety widzimy pewien trend spadkowy, który występuje w ostatnich latach, przy czym trend ten nie jest bardzo istotny. Patrząc na okres ostatnich 10 lat, widzimy raczej pewne oscylacje wokół wartości, jeżeli chodzi o wielkość przewozu ładunków. Jest to poziom ok. 230 mln ton, plus minus odchyłki w obie strony.

Co jeszcze jest bardzo istotne na tym wykresie, widzimy, że ten spadek w porównaniu do ostatniego maksimum w 2022 r. wynosi niecałe 15%. Specyfiką przewozów towarowych z racji tego, iż zmniejsza się udział przewozów ładunków masowych – w szczególności węgla kamiennego – jest natomiast to, że miernik, jakim jest wielkość przewozu w milionach ton, nie jest do końca obiektywnym, adekwatnym miernikiem do opisu zjawiska. Owszem, w pozostałych miernikach, czyli w tonokilometrach oraz w pracy eksploatacyjnej, widzimy również trendy spadkowe wobec ostatniego maksimum w 2022 r., przy czym spadki te są mniejsze. Oznacza to, że niekoniecznie wozimy mniej, natomiast wozimy przede wszystkim cięższe pociągi. Odpowiedzią na to jest oczywiście to, co będzie pokazane na kolejnych slajdach, czyli wzrost przewozów intermodalnych. Przy tym jeszcze raz chciałbym podkreślić, że nie są to spadki szczególnie drastyczne. Są to mimo wszystko na bazie trendu dziesięcioletniego oscylacje wokół pewnych wartości.

Jeżeli przejdziemy do przewozów pasażerskich, to, tak jak wspomniał pan minister, w przewozach pasażerskich mamy trend, z którego jesteśmy dumni i zadowoleni. Ten trend to wieloletni, szczególnie zdynamizowany w ostatnich latach, wzrost zarówno liczby pasażerów, jak i oczywiście pracy eksploatacyjnej, która jest jednym z głównych czynników napędzających występujący wzrost liczby podróży. Chcielibyśmy, żeby kształt tej krzywej występował również w przypadku przewozów towarowych, i mam nadzieję, że w toku dzisiejszej dyskusji uda nam się znaleźć rozwiązania, które będą mogły doprowadzić nas do tego celu.

Przejdźmy teraz do przewozów intermodalnych. Jest to ten segment rynku kolejowych przewozów towarowych, z którego jesteśmy relatywnie zadowoleni, ponieważ wielkość przewozów intermodalnych co do zasady rokrocznie rośnie, zarówno jeżeli mówimy o milionach tonokilometrów, jak i o jednostkach przewożonych kontenerów lub TEU. Tu widzimy porównanie najbardziej aktualnych ostatnich danych, czyli trzy kwartały 2025 r. w porównaniu do trzech kwartałów 2024 r., dwie kluczowe informacje, czyli liczbę przewiezionych TEU oraz liczbę przewiezionych jednostek intermodalnych. W obu tych wielkościach notujemy trend wzrostowy, co jest informacją pozytywną.

Na następnych dwóch slajdach chciałbym pokrótce pokazać spadek znaczenia udziału przewozu węgla w transporcie towarowym. Są to słupki koloru niebieskiego. W zamian występuje wzrost przewozów i udziału innych ładunków masowych, takich jak chociażby kruszywa czy rudy metali. Występują zarówno w ujęciu pracy przewozowej, jak i w ujęciu wielkości przewozów.

To to, o czym wspomniał pan minister Malepszak, czyli odniesienie rynku przewozów towarowych w Polsce do rynku przewozów europejskich. Otóż przede wszystkim powinniśmy mieć świadomość, że na tle krajów unijnych nasza pozycja jest nadal niezagrażona. Jesteśmy drugim krajem po Niemczech, jeżeli chodzi o wielkość przewożonych ładunków koleją. Co więcej, trendy, które widzicie państwo na słupkach dla poszczególnych krajów, w ostatnich latach są podobne. Tu mamy lata 2022, 2023, 2024. Niestety w większości krajów obserwowany jest więc delikatny spadek. Przy tym raz jeszcze podkreślam, że Polska jest europejskim liderem, jeżeli chodzi o przewóz ładunków kolejowych. To nie znaczy, że nie występują w tym sektorze żadne problemy i wyzwania, tym niemniej powinniśmy tę dyskusję też właściwie zaadresować.

Statystyka w zakresie pracy przewozowej wygląda bardzo podobnie, jeżeli chodzi o skalę Unii Europejskiej, czyli nadal Polska zajmuje miejsce numer dwa. Tu mamy jeszcze porównanie dla ostatnich lat, jak kształtowały się przewozy w wybranych krajach europejskich. Tak jak widzimy, nawet kraje, w których nasycenie przewozami towarowymi było dość wysokie – tak jak Czechy – w ostatnich latach borykają się niestety z podobnymi problemami, nawet w większej skali, niż ma to miejsce w Polsce. Podobny przykład mamy we Francji, przy czym we Francji przewozy towarowe nigdy nie były tak bardzo rozwinięte jak w Polsce, w Czechach czy w Niemczech. Przykład austriacki natomiast pokazuje, że ten trend spadkowy jest niestety zjawiskiem nieco szerszym. Pozostajemy na razie przy tym trendzie spadkowym nie jako informacji skrajnie

niepokojącej, ponieważ przejdziemy jeszcze do omawiania przewozów towarowych w ruchu drogowym i tam pewne podobne prawidłowości też będą obserwowane.

Tu mamy kolejną ilustrację pokazującą zależność stawek dostępu do infrastruktury od udziału kolei w *modal split*. Tak jak państwo widzicie, Polska nadal jest w czołówce europejskich krajów, jeżeli chodzi o *modal split*, czyli udział kolei w przewozie ładunków. Oczywiście niekwestionowanym liderem – chyba bez żadnego zaskoczenia – jest Szwajcaria, natomiast udział Polski nadal jest na relatywnie wysokim poziomie, jeżeli chodzi o inne kraje Unii Europejskiej. Na tym wykresie widać również, że niekoniecznie istnieje proste przełożenie wielkości stawek dostępu do infrastruktury na udział kolei w podziale zadań przewozowych w ruchu towarowym.

Przy następnych slajdach chciałbym przejść do rozwinięcia tezy, o której mówił pan minister Malepszak, o tym, jak poprawiają się parametry eksploatacyjne linii kolejowych. Jest to jeden z kluczowych czynników, który determinuje konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych. Tak jak państwo widzicie, średnia prędkość handlowa w ruchu towarowym wyraźnie wzrasta w ostatnich latach, a szczególnie godny podkreślenia jest wzrost, który występuje pomiędzy obecnie obowiązującym rozkładem jazdy a poprzednio obowiązującymi rozkładami jazdy. Jeżeli chodzi o ten miernik, jest to wzrost szalenie istotny. Co oczywiście nie jest zaskoczeniem, wyższa jest średnia prędkość przewozów pociągów kontenerowych niż klasycznych, ale tu również obserwujemy analogiczne tendencje wzrostowe.

Kolejny przykład wsparcia państwa dla przewozów towarowych w segmencie rozwoju infrastruktury kolejowej to zwiększenie długości odcinków linii kolejowych z dopuszczalnym naciskiem 221 kN. Tak jak państwo widzicie, zmiana, wzrost liczby odcinków o zwiększonym nacisku tylko w dwóch ostatnich latach jest na poziomie 16%, czyli dokładnie na takim poziomie jak skumulowany wzrost z poprzednich siedmiu latach 2016–2023.

Jeżeli chodzi o stawki dostępu, tu od wielu lat występuje status quo. Stawki dostępu są na bardzo niskim poziomie zarówno na tle unijnym, jak i na poziomie krajowym. Mamy stabilizację stawek dostępu i de facto ich zamrożenie.

Kolejnym obszarem działalności państwa w zakresie wspierania transportu towarowego jest rozwój wybranych segmentów przewozów. Do tych przewozów należą przewozy intermodalne. Państwo polskie wspiera ten segment przewozów poprzez wprowadzenie ulgi intermodalnej oraz – dwa lata temu – dodatkowej ulgi intermodalnej oferującej 50% zniżkę w dostępie do infrastruktury pod warunkiem realizacji pewnych wymogów, takich jak punktualność, zestawienie składu pociągów z jednostek intermodalnych itd.

Jak państwo widzicie, narzędzie to przynosi swoje efekty, ponieważ cieszy się bardzo dużym zainteresowaniem wśród przewoźników. W zeszłym roku na sfinansowanie obu ulg intermodalnych przeznaczono ponad 71 mln zł. Została ona wykorzystana do przejazdu przy przejeździe bodajże 54 tys. pociągów.

Tu widzimy zestawienie pokazujące, że występuje wyraźne odbicie po dołku covidowym, jeżeli chodzi o zainteresowanie ulgą intermodalną w zakresie uruchamiania tych pociągów.

Na kolejnym slajdzie widzimy bardzo ciekawą rzecz dotyczącą tego, jak radzi sobie konkurencja, czyli co słychać u drogowców. Tak jak wspominałem o spadkach w innych krajach europejskich, w tym również delikatnych spadkach, które występują w Polsce, podobne spadki występują w ruchu drogowym. Tutaj widzimy wielkość przewozów w tysiącach ton. Jak państwo widzicie, w 2022 r. wystąpiło maksimum, podobnie zresztą jak w transporcie kolejowym: ostatnie maksimum było w 2022 r. Od 2022 r. przez ostatnie dwa lata obserwujemy delikatny spadek przewozu masy ładunków w transporcie drogowym.

Przechodzimy do pracy przewozowej. To inny miernik, również podobne tendencje, przy czym maksimum przesunięte jest na 2021 r.

Co dotyczy infrastruktury drogowej, istotnym aspektem wsparcia przewozów kolejowych jest również wprowadzenie opłat drogowych. To tzw. system e-TOLL. 1 lutego, czyli całkiem niedawno, 10 dni temu, nastąpiło nie tylko rozszerzenie siatki dróg objętych tym systemem, ale również zwiększenie wartości opłat. To zwiększenie wartości opłat będziecie państwo widzieli na następnym slajdzie. Jest to średnio ok. 30%. Jak sobie porównamy, stawka na przykład dla pojazdów powyżej 12 ton na drogach ekspresowych i na autostradach obecnie wynosi 1,07 zł, wcześniej wynosiła o 0,34 zł mniej, czyli 0,73 zł, więc mamy wzrost o ok. 40% wobec tego, co było wcześniej.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Kolejne uderzenie w przewoźników. Gratulacje.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Wyrównywanie szans, tak bym to nazwał.

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Mamy również kolejny aspekt działań wspierających kolejowe przewozy towarowe, w szczególności przewozy intermodalne, czyli możliwość uzyskania unijnego dofinansowania na zakup jednostek intermodalnych lub na budowę lub rozbudowę terminali intermodalnych. Konkursy te prowadzone są przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. W ostatnim czasie wybrano 18 projektów dofinansowanych na kwotę prawie 800 mln zł.

Ostatni slajd podsumowuje całą tę prezentację. Jeżeli chodzi o możliwości systemowego wsparcia przewozów towarowych – coś, co miało być punktem wyjścia do dzisiejszej dyskusji – widzimy trzy kluczowe aspekty. Pierwszy to ten aspekt, który pan minister Piotr Malepszak bardzo podkreśla, czyli usprawnienie infrastruktury kolejowej w zakresie: zwiększenia prędkości maksymalnych dla pociągów towarowych, zwiększenia nacisków na oś, likwidacji wąskich gardeł, wydłużenia torów stacyjnych itd. Punkt drugi to wsparcie finansowe, czyli to, o czym wspominałem w zakresie zakupu odnowy taboru lub budowy, rozbudowy terminali intermodalnych. Trzecim elementem, o którym pan minister też wspomniał, jest wyrównanie konkurencji pomiędzy przewozami drogowymi a przewozami kolejowymi.

Jeżeli chodzi o to, o czym chcielibyśmy dyskutować dzisiaj – przy czym oczywiście jest to otwarty, a nie zamknięty katalog propozycji, które w naszej ocenie mogłyby pomóc i sprzyjać rozwojowi transportu towarowego – są to m.in. ulgi podatkowe dla przedsiębiorców korzystających z usług kolei, skoordynowany rozwój sieci terminali intermodalnych, czyli jest to m.in. jedna z propozycji, która jest zawarta w „Piątce dla kolejowego transportu...” i o której pewnie państwo za chwilę będą nam szerzej opowiadali. Kolejny aspekt to uproszczenie wymagań formalnych dla użytkowników i właścicieli bocznicy. Jest również pomysł do rozważenia, czyli potencjalne wsparcie finansowe do wybranych grup przewozów, na przykład przewozów rozproszonych, wzorem rozwiązania, które funkcjonuje w Niemczech lub w Czechach.

Kończąc prezentację, oczywiście mamy pewne pytania otwarte. Zdajemy sobie sprawę, że spadek wielkości przewozów węgla, który będzie występował w kolejnych latach, nie jest do zastąpienia w całości przez rozwijający się system transportu intermodalnego. Otwarte jest pytanie o to, jak widzimy możliwość zasypania, mówiąc wprost, dziury po węglu. Mamy oczywiście wyzwania dotyczące konkurencyjności cenowej przewoźników drogowych i kolejowych. Słyszeliśmy, że te działania w pewnych obszarach wywołują emocje i prowadzenie działań w tej sprawie wymaga pewnej delikatności i zręczności. Nadal mamy też pytanie, jak odwrócić występujące nie tylko w Polsce, ale i w większości krajów europejskich trendy w przewozach towarowych, żebyśmy mogli obserwować trwały wzrost wielkości przewozów towarowych, analogicznie do tego, jak to jest w segmencie przewozów pasażerskich. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Bardzo proszę, pan minister Piotr Malepszak. Panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Ponieważ w Ministerstwie Infrastruktury mamy w nazwie infrastrukturę, w pierwszej kolejności omówię pewne kwestie szczegółowe dotyczące infrastruktury, pokazując elementy, nad którymi w ostatnim czasie pracujemy najbardziej intensywnie.

Pewne emocje pana posła Kmita wzbudziło wydłużenie odcinków z opłatami dla transportu drogowego, ale to, szanowni państwo, jest trend europejski. To jest trend nie do zatrzymania i w mojej ocenie – mówię to z absolutnie pełną świadomością – absolutnie konieczny. Powtarzamy wielokrotnie, że każdy kilometr toru jest płatny dla przewoźników towarowych i pasażerskich. Tutaj mówimy o systemie, w którym płatne jest niecałe 6 tys. km, a mamy 18 tys. km dróg krajowych i ponad 200 tys. km dróg utwardzonych.

Ten temat czasami się pojawia. Takie rozwiązania wprowadziły inne kraje europejskie. Generalnie system dróg krajowych – różnie nazywany: drogami federalnymi, drogami krajowymi – jest systemem płatnym dla transportu towarowego. Ta tendencja na pewno będzie u nas kontynuowana, bo to jest element poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i ten

system musi być uszczelniany, bo dzisiaj w wielu kwestiach nie jest systemem szczelnym, jeśli mamy niecałe 6 tys. km na chociażby 18 tys. km dróg krajowych.

Patrząc od strony rozwiązań kolejowych, szanowni państwo, proszę zwrócić uwagę na wartość średniej prędkości pociągów towarowych w ruchu towarowym. Często posługujemy się jeszcze mitami – one potrafią długo żyć – że ta średnia prędkość jest gdzieś w okolicach dwudziestu kilku kilometrów na godzinę. To już są zamierzchłe czasy. To jest sytuacja sprzed ponad pięciu lat, kiedy myślenie było w kategoriach: inwestujemy, to jest zasadne, ale inwestujemy w sposób bardzo mocno komplikujący życie przewoźnikom, i to zarówno towarowym, jak i pasażerskim. Dzisiaj staramy się inwestować, podejmując różne działania w infrastrukturze w taki sposób, żeby te komplikacje w ruchu były jak najmniejsze. Z tego też wynika rosnąca średnia prędkość handlowa zarówno w ruchu pasażerskim, jak i w ruchu towarowym. Gdy swego czasu na jednej z konferencji powiedziałem o skoku średniej prędkości w ruchu towarowym na poziomie 1 km/h, nieświadomy dziennikarz zapytał: „A co to jest 1 km/h?”. Zawsze odnosimy to do liczby pociągów, która funkcjonuje na sieci. Skok średniej prędkości o 1 km/h to jest naprawdę spore osiągnięcie, a proszę zwrócić uwagę, w jeden rok ten skok wyniósł 2,3 km/h średniej prędkości pociągów towarowych. To jest już bardzo znaczący ruch. Szybko zbliżamy się w tym wskaźniku do średniej unijnej, tej zachodniounijnej, która jest na poziomie 40 km/h.

Wracając jeszcze do parametrów, bo one też są warte podkreślenia, jeśli chodzi o to, co bardzo interesuje przewoźników towarowych, z którymi bardzo regularnie rozmawiam, są dwa parametry, które bardzo często się pojawiają: wydłużanie torów do długości 740 metrów – czasami pojawia się 750 metrów – żeby te kolejne dwa, trzy, cztery, pięć wagonów mogło w tym pociągu zarabiać, i wyrównywanie nacisków osiowych, żeby nie było takich sytuacji, że jedziemy jedną linią kolejową o długości 300 km i na różnych zakładach linii kolejowych, które w całości są zmodernizowane, obowiązują różne naciski.

Dwa lata temu zrobiliśmy duży przegląd infrastruktury. Zobaczyliśmy bardzo wiele absurdów w tych naciskach. Zobaczyliśmy sytuację, w której na jednym zakładzie na identycznych torach zbudowanych w tym samym roku był nacisk taki, który jest pożądanym przez przewoźników towarowych, 221 kN, a na sąsiadującym zakładzie linii kolejowych był nacisk na poziomie 206 kN. Ten przegląd pozwolił – czasem bezinwestycyjnie, to też warto podkreślić, bo to jest kwestia znajomości sieci, znajomości tego, czym zarządzamy, tego czy nie wiemy czym zarządzamy, czy jednak wiemy czym zarządzamy i interesujemy się tym, jak wyglądają parametry infrastruktury... Ta sytuacja pozwoliła dzięki różnym działaniom wykonać między 2023 a 2025 r. skok 16% w wydłużeniu łącznej długości linii o nacisku 221 kN. To warto podkreślić. Lata 2016–2023 to wzrost 15%, lata 2023–2025 to wzrost 16%.

Podkreślam raz jeszcze, wiemy czym zarządzamy. Przyglądamy się tej infrastrukturze. To nie leży samo sobie odłogiem, że coś tam po tym jeździ, tylko patrzymy, jakie to ma parametry. Te parametry wyrównujemy, żeby przewoźnik mógł powiedzieć: „Jadę 300 kW, potrzebuję mieć 221 kN, potrzebuję np. w intermodalu jechać z prędkością 100 km/h, 120 km/h”. Tego dzisiaj nie mamy na slajdzie, ale w ruchu intermodalnym najszybszych pociągów intermodalnych osiągamy średnie prędkości na poziomie 90 km/h. Mamy pociągi, które przemierzają cały kraj z portu w Gdańsku na Śląsk, które mają średnią prędkość 75–80 km/h. To jest praca, którą muszą wykonać kolejarze, bo gdy myślimy o tym, co zrobić, żeby było lepiej dla różnych przewoźników, to najpierw jest praca do wykonania przez samych kolejarzy, żeby oni wiedzieli, czym zarządzają, żeby mogli oferować infrastrukturę o wyższych parametrach.

Co bardzo ważne, co już wybrzmiało, jeśli chodzi o stawki dostępu, wiemy, że nastąpiła stabilizacja w ostatnich 12 latach, jeśli chodzi o poziom stawek, ale warto też pokazać kwestie europejskie, które są bardzo niepokojące. U nas jest już zauważalna tendencja spadkowa w dłuższym horyzoncie, ale w niektórych krajach te spadki zaczynają być gwałtowne. Tutaj mamy okres czterech lat i to jest spadek po 16% w takich krajach jak Czechy, Francja. W takim bardzo stabilnym kolejowo kraju jak Austria to spadek 10-procentowy. To niestety pokazuje szerszy trend w Europie, pokazujący, że – mówiąc kolokwialnie – zaczyna się problem z tym, co wozić koleją, jeśli kolej masowo nie przejmie lekkich przewozów zorganizowanych z transportu drogowego.

U nas sytuację dużego spadku przewozu węgla... Swoją drogą w ubiegłym tygodniu w Czechach zamknięto ostatnią kopalnię, wywieziono ostatnią tonę węgla, w Czechach, które swego czasu były przecież krajem bardzo silnie opartym na wydobywaniu węgla. U nas jeszcze sporo do wywieżenia ostatniej tony, ale równoważenie spadków węglowych częściowo będziemy

jeszcze pokrywać dużymi inwestycjami jak siłownia jądrowa czy CPK, czy jeszcze kończący się program modernizacji i budowy dróg krajowych, a z drugiej strony kwestie modernizacyjne kolejowe i kwestie budowy nowych linii kolejowych będą jeszcze próbowały tę sytuację stabilizować.

Podkreślam tutaj kwestie, o których musimy mówić otwarcie, bo są to też niewygodne kwestie. Doskonale to rozumiem, od tego zacząłem, ale nie możemy ukrywać, że transport kolejowy, ten młodszy brat transportu drogowego – zawsze bity, zawsze źle traktowany – ma być dalej... mamy dalej coś ukrywać, że musimy te szanse wyrównywać różnego rodzaju działaniami.

Coś, o czym warto wspomnieć – bo to jest sytuacja, którą mamy szansę w tym roku finalnie załatwić, chociaż dyskusja trwała długo – to stabilne finansowanie inwestycji kolejowych w infrastrukturę kolejową dzięki zmianom w Funduszu Kolejowym. To też jest element, który zapewni stabilizację przewozów, a przynajmniej pozwoli w obszarze kruszyw zahamować trendy spadkowe.

Panie przewodniczący, myślę, że w toku dyskusji będziemy mieli jeszcze sporo argumentów związanych z liczbami. Zawsze podkreślam kwestie, które są zasadnicze. Nie da się prostymi, populistycznymi hasłami zabierać cokolwiek z dróg. Tutaj pierwszym elementem musi być pokazanie przez samych kolejarzy i tych, którzy zarządzają infrastrukturą i przewozami, że efektywność w systemie kolejowym przewozów towarowych może być wyższa, i te wartości, szczególnie związane ze średnią prędkością, już to pokazują. Także w cargo, które zawsze z różnych względów odstawało od innych przewoźników, którzy mają mniejszą pracę przewozową, te pozytywne trendy też zaczynamy obserwować. Myślenie o efektywności zaczyna być myśleniem, które przebija się coraz bardziej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze i panie dyrektorze, za tę prezentację i bardzo kompleksowe podejście do propozycji, która wyszła ze strony Komisji. Zgodnie z zapowiedzią teraz przekazuję głos przedstawicielom naszych partnerów społecznych w celu zaprezentowania „Piątki dla kolejowego transportu towarowego”. Umówiliśmy się na pewną formułę, tak żeby można było zaprezentować wszystkie elementy w pewnym wymiarze czasowym, tak że bardzo proszę przedstawicieli. Nie wiem, kto zacznie. Czy pani prezes? Bardzo proszę, pani prezes Marita Szustak. Bardzo proszę.

Prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Marita Szustak:

Dzień dobry państwu. Marita Szustak, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego. Na wstępie chciałam podziękować i panu ministrowi, i panu przewodniczącemu za otwartość na rozmowę z branżą w ramach Komisji Infrastruktury. Tak było z „Piątką dla polskiego budownictwa”. Muszę powiedzieć, że bardzo pozytywnie i optymistycznie podchodzimy do rozpoczęcia prac nad zmianami w ustawie o Funduszu Kolejowym. Ta ustawa jest fundamentalna dla całej branży. Podpisuję się pod słowami pana ministra Piotra Malepszaka. Wszystkich państwa proszę o jak najszybszą ścieżkę legislacyjną, bo branża po prostu tych rozwiązań potrzebuje.

Dlatego cieszymy się, że możemy zaprezentować państwu naszą „Piątkę dla kolejowego transportu towarowego”. Nam te statystyki są znane i nie napawają nas optymizmem, bo po spektakularnym sukcesie przewozów pasażerskich i inwestycjach w tabor trudno nie odnieść wrażenia, że w przewozach towarowych kolejowych one pozostają jednak w cieniu i stagnacji. Nie powiem też, że to jest temat łatwy i że rozwiązania tego tematu są szybkie, ale jako pięć organizacji kolejny raz postanowiliśmy spróbować głębiej się nad tym tematem pochylić.

Jako izba zaprosiliśmy do współpracy specjalistów, ekspertów z najlepszych organizacji na rynku: Railway Business Forum, Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, Stowarzyszenia „Wagony Prywatne” i ProKolej. Zdajecie sobie państwo sprawę, że najprościej jest jednak szukać problemów, być malkontentem i tylko narzekać. My staramy się nie narzekać. Staramy się znaleźć rozwiązania systemowe. Nie jest to zadanie proste, bo musimy wypracować kompromis między różnymi przewoźnikami, różnymi organizacjami, taki kompromis, który nikogo z rynku nie wykluczy i nie będzie dawał komuś przewagi konkurencyjnej. Mam nadzieję, że ten plan nam się uda.

Powiem rzecz niepopularną. Tutaj zgodzę się z panem ministrem Malepszakiem. Jako branża bardzo pozytywnie podchodzimy do obejmowania opłatami kolejnych kilometrów dróg, bo nie da się inaczej wyrównać szans kolei i kontynuować „Strategii zrównoważonego rozwoju transportu”.

Żeby nie przedłużać, chciałabym jeszcze zwrócić uwagę, że kolejowe przewozy towarowe to nie jest tylko podstawowa gałąź gospodarki. To także to, co okazało się przy wojnie na Ukrainie, jaką rolę odegrała. Zwracam też uwagę, że bez przewozów, bez sprawnych przewozów towarowych będzie niezwykle trudno zrealizować ambitny plan inwestycji, a w wielu przypadkach to może stać się niemożliwe, bo teraz skupiamy się na dostępności materiałów, dostępności potencjału, ale myślę, że powinniśmy przede wszystkim zacząć od sprawnej logistyki, bo to może być niestety największym problemem przy realizacji ambitnych inwestycji.

Jeszcze raz bardzo dziękujemy za zaproszenie. Dziękujemy państwu, że macie do nas cierpliwość. Nie przyszliśmy tu z populistycznymi hasłami „Tiry na tory”, bo mamy dużo bardziej ambitne propozycje. Mam nadzieję, że moi koledzy i koleżanki postarają się państwu w tym reżimie czasowym to pokazać.

Na koniec powiem tylko najbardziej obrazowo, po co potrzebny jest rozwój transportu kolejowego. Powiem tak. Im mniej tirów na drogach, tym bezpieczniejsze drogi, tym większy komfort dla kierowców, a przede wszystkim niższe koszty utrzymania tych dróg. Bardzo więc proszę, żebyśmy pochylili się nad tą trudną sytuacją w towarowym transporcie kolejowym.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, oddam teraz głos Adrianowi Furgalskiemu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan prezes Adrian Furgalski. Bardzo proszę, panie prezesie.

Przewodniczący Zarządu Railway Business Forum Adrian Furgalski:

Dziękuję bardzo. Myślę, że wszyscy się zgadzamy, bo widzimy to po wynikach przewozowych, że przewozy towarów masowych spadają nam szybciej, niż przewidywały to prognozy.

W kontekście perspektyw dla kolei towarowej właściwie nie ma tutaj głosów odrębnych od tego, że mówimy o przewozach kontenerowych jako o przyszłości. Oczywiście pełna zgoda, nie zastąpimy masówki kontenerami stosunkiem jeden do jednego, ale patrząc chociażby właśnie na transport kontenerowy, ładunek trzeba gdzieś jednak załadować, rozładować. To jest niby oczywiste i proste, ale w Polsce mamy z tym w praktyce dosyć duży problem. Przede wszystkim terminali intermodalnych mamy za mało. Dodatkowo są one nierównomiernie rozlokowane. Mamy trzy województwa, w których w ogóle takich terminali nie ma. Mamy 36 terminali ładowych, czyli tam, gdzie mamy wymianę kolej-drogi.

Porównując to z 2024 r., bo za ten okres są dane europejskie, w Polsce na 10 tys. m² mieliśmy 1,41 terminala. Szwecja – tutaj już zaokrąglam – to 2, Czechy to 2,8, Węgry to 2,5, Holandia to 4,8, Niemcy to 6.

Popatrzmy – jeżdżąc także samochodem – na centra logistyczne, na wielkie magazyny, które powstają, na zakłady produkcyjne. W zdecydowanej większości powstają one w oderwaniu od sieci kolejowej. Kiedy konstruowaliśmy „Piątkę...”, podawałem przykład miejscowości Błonie pod Warszawą. Tam jest wiele obiektów, o których mówiłem. Jest budowany kolejny, kilkadziesiąt tysięcy metrów kwadratowych i taka ładna reklama... Zachęcamy, bo w pobliżu jest DK92, jest autostrada A2 i na tej wizualizacji tiry, które non stop wjeżdżają do tego centrum... Niemalże za płotem jest międzynarodowa linia kolejowa z Warszawy do granic z Niemcami. Nikt w ogóle nie pomyślał o tym, żeby także zachęcać, biorąc pod uwagę transport kolejowy.

Oczywiście bardzo wiele rzeczy, które tutaj proponujemy – nie ma co ukrywać – jest zależne od pieniędzy. To chociażby kwestia dofinansowania biznesu intermodalnego. Pieniądze w KPO to 782 mln zł dofinansowania... wartość projektów, gdzie to dofinansowanie poszło w wysokości 2 mld zł..., ale, na co zwróciłem uwagę, odrzucono z braku środków projekty o wartości prawie 1 mld zł... Przepraszam, było 1 mld zł dofinansowania, a wartość tych projektów to 2,4 mld zł. W FEnIKS niedawno, 30 stycznia rozstrzygnięto konkurs. 845 mln zł dofinansowania unijnego poszło do projektów o wartości 2,3 mld zł. Z braku środków odrzucono wnioski o pieniądze europejskie w wysokości 1,8 mld, a wartość projektów to było 4,6 mld. Wniosek jest więc taki, że są chętni, żeby inwestować w transport intermodalny. Tu przy okazji uważamy, że poziom 50% można by zwiększyć do poziomu, który jest stosowany przy dofinansowaniu modernizacji infrastruktury kolejowej, czyli może to być nawet 85%.

Po drugie, chcielibyśmy, żeby doszło do przywrócenia zwolnienia z podatku od nieruchomości, jeżeli idzie o terminale towarowe, jeżeli idzie o bocznice. Od razu zaznaczam oczywiście, że to musi się wiązać z rekompensatą dla samorządu, jak w każdym takim przypadku, kiedy zmniejszamy samorządom te wpływy do kas lokalnych. Tu niestety mieliśmy bardzo długie, wieloletnie zamieszanie wokół notyfikacji tego zwolnienia, ale 29 kwietnia ubiegłego roku

TSUE orzekł, że zwolnienie obowiązujące w Polsce w latach 2017–2021 nie było niedozwoloną pomocą publiczną. Mam przed sobą objaśnienia podatkowe Ministerstwa Finansów. Znika zatem jedyna argumentacja przeciwko temu rozwiązaniu, którą pokazywało Ministerstwo Finansów.

Po trzecie, chcielibyśmy stworzyć program pomocowy dla bocznic kolejowych. Nie wiem, umówmy się dzisiaj, że można by na przykład wnioskować o maksimum wynoszące połowę kosztów związanych z powstaniem bocznic czy z jej odtworzeniem, ale także działaniami utrzymaniowymi czy modernizacyjnymi. PKP PLK z kolei powinna mieć zapewnione środki na inwestycje związane z podłączeniem do sieci kolejowej torów dojazdowych do bocznic.

To punkt kolejny. Nie wymieniam wszystkich ze względu na szczupłość czasu, ale to, co, jak myślę, jest ważne. Przy okazji kwestii związanych z terminalami, z bocznicami uważamy, że należy objąć te inwestycje ułatwieniami z procedur ustawowych, żeby to nie była walka z biurokracją, droga przez mękę. Hasłowo, bardzo krótko: powinna tu nastąpić jak największa deregulacja w systemie zarządzania bocznicami, żeby, powiedzmy, małe bocznice... – ale też oczywiście ważne, bo wszystko jest ważne, co do systemu kolejowego towar jest w stanie dostarczyć – nie były obciążone takimi obowiązkami, które z góry tym chętnym ewentualnie sprawiają, że oni postanawiają machnąć ręką i w ogóle się w to nie bawić.

Piąta rzecz. Ten wymóg, który proponujemy, daję na koniec, po przedstawieniu kilku zachęt do tego, żeby przedsiębiorcy zainteresowali się transportem kolejowym. To są zmiany ustawowe w planowaniu przestrzennym, które wprowadzałyby co najmniej obowiązek przeprowadzenia analizy wpięcia do sieci kolejowej czy to planowanego do powstania centrum logistycznego, czy to zakładu produkcyjnego. To na przykładzie na początku wspomnianego kolejnego wielkiego magazynu w miejscowości Błonie, gdzie, powiedzmy, po prawej stronie są drogi – i bardzo fajnie, że one są – po lewej jest sieć kolejowa i nikt nie przeprowadza nawet drobnej analizy tego tematu.

To zapewne byłoby uzależnione od tego, jakie są potoki ładunków przewidziane do produkcji czy potem do wywieżenia produktów finalnych, od tego, czy to ładunki przeznaczone do dystrybucji, bo wiadomo, że jeśli to jest jakiś drobny zakład, to koszty byłyby nieadekwatne, nawet jeśli byłoby wsparcie ze strony państwa.

Kończąc, na pewno potrzebujemy planu rozwoju ogólnopolskiej sieci terminali i punktów ładunkowych, żeby dodatkowe unijne środki, które, mam nadzieję, pojawią się jeszcze w programach, ale też za pomocą wsparcia w postaci dofinansowania unijnego czy jakichś pozycji, które stworzymy w ramach naszych środków krajowych, mogły być nakierunkowane nie tak, że spełnia warunki ten, kto jest pierwszy, tylko tak, żeby pobudzać inwestycje, o których mówiłem, w terenach, które dzisiaj są po prostu białą plamą, i żeby luki w dostępie do infrastruktury kolejowej załatać tego typu dużymi obiektami.

Uważamy z kolei, że tam, gdzie kapitał prywatny nie inwestuje ze względu na to, że okres zwrotu będzie bardzo duży, PKP Polskie Linie Kolejowe powinny mieć w swojej misji właśnie inwestycje w tego typu obiekty jak terminale, zwłaszcza po przejęciu przez PKP PLK spółki Cargotor, która się tym zajmuje, oczywiście na pewnym skrawku geograficznym w naszym kraju, ale już można powiedzieć, że jakieś pierwsze kompetencje po tej transakcji pozyskała. Z mojej strony to tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Kto zabierze głos jako kolejny?

Prezes IGTL Marita Szustak:

Jakub Majewski.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Panie prezesie? Pan prezes Jakub Majewski, bardzo proszę.

Prezes Zarządu Fundacji ProKolej Jakub Majewski:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, dużo było na temat efektywności infrastruktury. Jeśli można, powiem parę słów na temat struktury kosztów.

W tej chwili mamy taką sytuację, że transport kolejowy jest w zasadzie jedyną zelektryfikowaną gałęzią transportu, jedyną zelektryfikowaną opcją transportową również w kwestii logistyki. Z tego powodu wpadł w pewną pułapkę, bo o ile ceny paliw, w tym ceny oleju napędowego, są rzeczą powszechnie znaną, komentowaną i presja na to, żeby utrzymywały się na ograniczonym poziomie, jest powszechna, o tyle jeśli chodzi o energię elektryczną, energię trakcyjną,

która jest wykorzystywana przez lokomotywy, ta sytuacja jest nieco inna. Często dochodzi do takich paradoksów, że nasz system energetyczny i nasze prawo energetyczne trochę nie zauważają tej dość specyficznej sytuacji związanej z transportem.

Posłużę się dwoma przykładami. Przykładem tego jest to, że kolej nie jest zaliczona do przemysłów energochłonnych, w związku z czym nie ma w tym zakresie preferencji takich jak przemysł, który koszty swojego działania w dużej części opiera na cenach energii i w związku z tym korzysta z preferencji na tę okoliczność.

Jeszcze większy paradoks dotyczy opłaty mocy. Otóż opłata mocowa to taki instrument z prawa energetycznego, który ma skłaniać do tego, żeby pobierać większe ilości energii w nocy, a nie w dzień. Teraz wyobraźcie sobie państwo, że kolej skłania się do tego, żeby jeździła w nocy, a nie w dzień. W przypadku kolei pasażerskiej doprowadza to do kompletnie absurdalnej sytuacji, że nie będziemy wożeni do szkoły, do pracy, że będziemy mieli pociągi nocne, ponieważ od godz. 7.00 do godz. 22.00 pociągi powinny stać na bocznicach, bo tak skonstruowana jest taryfa energetyczna. Trudno sobie wyobrazić, że w ten sposób zachęci się kolej do większej konkurencyjności. Opłata mocowa dotychczas wynosiła ok. 100 mln zł, jeśli chodzi o branżę. Ten wskaźnik bardzo szybko rośnie, bo opłata mocowa rośnie i nieco inaczej taryfikowane są sposoby jej naliczania.

Co więcej, jak popatrzymy sobie, kto tak naprawdę płaci te opłaty, to okaże się, że w 52% płaci je de facto Skarb Państwa, ponieważ jest właścicielem przewoźników, którzy z tej energii korzystają. W 44% płacą to samorządy terytorialne. Tylko w kilku procentach jest to rzeczywiście zbierane z biznesu. De facto mamy więc taką sytuację, że przekładamy pieniądze z kieszeni publicznej do kieszeni publicznej, pogarszając konkurencyjność branży. Stąd też jednym z postulatów naszej „Piątki dla kolejowego transportu towarowego” są korekty w prawie energetycznym i uwzględnienie tej specyfiki, że kolej jednak powinna jeździć całą dobę, a nie tylko w nocy, żeby ją wyłączyć spod tej presji.

Również, jeśli chodzi o opłatę OZE, która też ma służyć temu, żebyśmy mieli czystsze środowisko, kolej jest najczystszą opcją transportową, ale okazuje się, że lepiej byłoby czasem jeździć na dieslu niż na prądzie elektrycznym. To wskazywałoby na to, że cały pomysł na elektromobilność w transporcie drogowym może wpaść w tę samą pułapkę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Bardzo proszę.

Dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych Michał Litwin:

Dzień dobry. Michał Litwin, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor generalny ZNPK Michał Litwin:

Kontynuuję wątek kosztów i stawek dostępu czy też szerzej opłat ponoszonych przez przewoźników na rzecz utrzymania infrastruktury. Dziękuję panu ministrowi za jednoznaczne słowa dotyczące tego, że należy wyrównywać warunki. O tym od 15 lat jako ZNPK – zresztą także jako cała branża – wyraźnie mówimy.

Wyrównywanie może następować teoretycznie na cztery sposoby. Mamy wysokość stawek kolejowych, które można obniżać, mamy wysokość stawek drogowych, które, jak widać, można też podnosić. W drugim wymiarze mamy stopień pokrycia sieci. Tutaj też można myśleć o zmniejszaniu stopnia pokrycia sieci kolejowej opłatami lub o rozszerzaniu zakresu pokrycia dróg, co też powoli zaczęło się dziać.

W tym zakresie najaktywniejsi zawsze byliśmy oczywiście w walce o obniżkę stawek dostępu do infrastruktury PK. Odnosimy w tym zakresie sukcesy, ale te sukcesy biorę w cudzysłów. Wygrywamy postępowania. Ten system wygląda tak, że prezes Urzędu Transportu Kolejowego prowadzi postępowania, zatwierdza te stawki. To jest taki sposób, że bardziej sprowadza się to do sprawdzenia poprawności metodologicznej przygotowywania cenników niż do oceny ekonomicznych skutków i tego, czy te stawki są właściwe, czy nie są właściwe. W pewnym zakresie prezes UTK też ma więc do pewnego stopnia związane ręce, jeśli proces jest przygotowywany właściwie. My wygrywamy. Nawet Sąd Najwyższy uchylił niektóre cenniki. W rozkładzie jazdy 2015–2016 ponosiliśmy koszty, płaciliśmy niewłaściwe stawki dostępu. Sąd Najwyższy to zakwestionował, wyeliminował to z obiegu prawnego. Nie ma tego cennika, tylko co z tego?

My te opłaty ponieśliśmy, udział kolei w tamtym roku spadł i to nigdy nie zostało nadrobione, więc to są sukcesy w dużym cudzysłowie. Okazuje się, że walka prawną walką prawną, natomiast ważniejsza jest jednak pewnego rodzaju wola i decyzyjność polityczna.

Stawki dostępu w strukturze kosztowej przewoźników też oczywiście się różnią. To jest 15–20% w zależności od tego, którego przewoźnika się spyta, po jakich trasach jeździ, jakie ma wolumeny, jaką ma masę, czy lepsze linie, czy gorsze. Mogłoby się wydawać, że mamy korzystną okoliczność, bo te stawki dostępu to jest taki element kosztowy, który w całości, w 100% zależy od decyzji z zakresu polityki transportowej państwa. Wydawałoby się to dobrą okolicznością. Nie musimy tu odwoływać się do, nie wiem, światowych cen diesla, do tego typu rzeczy, tylko to jest nasza własna decyzja budżetowa. Mamy to, co mamy, czyli mamy co do zasady utrzymanie od wielu lat tych stawek, co przynosi takie efekty, jakie przynosi. Z jednej strony, jak widzieliśmy na prezentacji pana dyrektora Szymańskiego, jeśli chodzi o wolumeny, mamy pewnego rodzaju stabilizację w tym korytarzu, mówiąc giełdowo, 220–250 mln ton i od kilkunastu lat jest mniej więcej to samo, natomiast inna perspektywa to jest perspektywa udziału w rynku. Na każde 10 nowych ton generowanych przez gospodarkę – bo PKB rośnie, więc wozimy łącznie więcej – 9 ton trafia na drogi, czyli nasz udział spada, więc rynek obecnych stawek z tej perspektywy nie wytrzymuje.

Co można z tym zrobić? O obniżkach mówimy, natomiast w praktyce – jak dzisiaj widzimy – chyba łatwiej jest mówić o rozszerzaniu zakresu i wyrównywaniu szans. Podam zestawienia. Na poziomie wszystkich dróg, jakie mamy, nie tylko generalnej dyirekcji, ale też powiatowych, gminnych, niewiele ponad 1% dróg jest płatnych, a 100% linii kolejowych jest płatnych. Jeśli trochę to zawężymy, okaże się, że linie kolejowe znaczenia państwowego, czyli ok. 13 tys. km, też oczywiście są w 100% płatne. Z generalnej dyirekcji ekspresówki i część dróg krajowych, czyli ok. 6 tys. km, jest płatne. To jest trzydzieści kilka procent. Udział w kosztach, jak powiedziałem, to 15–20%.

Jest ciekawa statystyka opracowana kilka lat temu przez Fundację ProKolej. Bardzo lubię ją przytaczać. Przy tych wolumenach i przy rozbieżnych udziałach w rynku... Przypomnę, kolej ma obecnie 10,4% udziału według masy za 2024 r. według GUS-u versus 87% transport drogowy. To jest duża dysproporcja. W latach 2018–2021 przychody z całego systemu państwowego z opłat za drogi wynosiły natomiast ok. 7 mld zł, przychody od przewoźników łącznie towarowych i pasażerskich – co też trzeba oddać – to 8,3 mld zł. Mamy więc 10% udziału w rynku, a wnosimy nieproporcjonalnie więcej.

Podam jeszcze taką liczbę. W 2015 r. kolej miała, licząc po masie, 12,4% udziału, a drogi to 83,5%, czyli powolutku systematycznie nam to spada. Mówię o udziałach. Wolumeny jako transport kolejowy mamy stabilne, ale nasi konkurenci przejmują prawie wszystko, więc te warunki zdecydowanie należy wyrównywać. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie prezesie. Bardzo proszę o kontynuowanie. Kto?

Członek zarządu Stowarzyszenia „Wagony Prywatne” Adam Zielewski:

Adam Zielewski, Stowarzyszenie „Wagony Prywatne”.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu Stowarzyszenia „Wagony Prywatne” Adam Zielewski:

Chciałbym odnieść się do części technicznej i do naszej floty. Modernizacja taboru kolejowego to już nie jest luksus. To warunek do zwiększenia udziału kolei w przewozach – jak powiedział właśnie mój kolega – zarówno w Polsce, jak i w Europie. Dzisiaj cała logistyka opiera się na trzech fundamentach: digitalizacji, automatyzacji i analizie danych w czasie rzeczywistym. Synergia tych elementów tworzy systemy transportowe, które są nie tylko szybsze i bardziej przewidywalne, ale przede wszystkim niskoemisyjne i interoperacyjne. Jest to zgodne z kierunkami wskazanymi przez unijną politykę Clean Industrial Deal in Digital Europe, która została ogłoszona w lutym zeszłego roku. Aby jednak te technologie mogły wejść w życie, do powszechnego użycia, potrzebujemy zmiany logiki działania państwa.

Po pierwsze, powinniśmy skupić się na usprawnianiu, przyspieszaniu procedur dopuszczania taboru, cyfryzacji systemów zarządzania, rozwiązań automatyzujących procesy logistyczne, bo dziś technologia rozwija się szybciej niż administracja jest w stanie ją certyfikować.

Po drugie, interoperacyjność. Krajowe przepisy powinny odzwierciedlać europejskie standardy techniczne bezpieczeństwa i cyfrowej wymiany danych. Bez tego nie stworzymy jednolitego rynku kolejowego. Przykładem może być obwieszczenie ministra dotyczące warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych. Gdzie ona trochę ogranicza swobodę działalności gospodarczej? Zbiornik hamulcowy, który zamontowany jest w pojeździe kolejowym, musi być zbadany przez transportowy dozór techniczny. Jeżeli mamy wagon, którym będziemy jeździć po całej Europie, nie możemy go naprawić poza granicami kraju, gdyż na ten mały zbiornik, który praktycznie nic nie wnosi do bezpieczeństwa i nigdy nic się z nim nie stało, musi być sprawdzony przez inspektora transportowego dozoru technicznego, żadną inną jednostkę odbiorczą bądź nawet notyfikowaną. To bardzo więc ogranicza działanie właścicieli wagonów, którzy mają zarejestrowaną flotę w Polsce. Widać też trend odwrócenia: bardzo dużo właścicieli wagonów dzisiaj rejestruje wagony poza granicami kraju. To też jest spadek przychodu dla państwa.

Po trzecie, współpraca. Potrzebujemy stałej platformy współdziałania właścicieli floty, przewoźników, producentów, uczelni oraz administracji. To jedyny sposób, aby rozwijać technologię *data-driven*, system automatycznego sterowania, predykcijną diagnostykę i monitoring infrastruktury, tak samo monitoring floty.

Po czwarte, metodologia i transparentność danych. Konieczne są proste, spójne, oparte na danych metody raportowania efektów środowiskowych i operacyjnych, również w kontekście inicjatywy Count Emissions EU. Bez tego kolei nie będzie w stanie łatwo udowodnić swojej realnej przewagi nad transportem drogowym. Już dziś mamy rozwijane systemy automatycznego zarządzania ruchem, diagnostyki predykcyjnej, cyfrowego monitoringu infrastruktury. Ich szerokie wdrożenia oznaczają konkretne oszczędności, mniejsze zużycie energii, mniej awarii, lepsze planowanie pracy i wyższą efektywność przewozów. Jednocześnie stoi przed nami kolejne wyzwanie: kadrowe. Kolej jako sektor technicznie zaawansowany jest naturalnym środowiskiem do automatyzacji procesów i rozwoju wysokich kompetencji technologicznych, czyli dokładnie tych, których polska gospodarka potrzebuje.

Dlatego wnosimy o finansowanie badań, rozwoju, wdrożeń nowych technologii, inwestycje w innowacyjną flotę wagonów i lokomotyw, wspieranie technologii ograniczających zużycie energii i hałasu oraz modernizację floty oraz infrastruktury terminowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Bardzo proszę, kto z państwa teraz?

Członek zarządu Stowarzyszenia „Wagony Prywatne” Agnieszka Lewocka-Szcześniak:

Agnieszka Lewocka, Stowarzyszenie „Wagony Prywatne”. Będę kontynuowała wątek modernizacji, automatyzacji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, pani prezes.

Członek zarządu Stowarzyszenia „Wagony Prywatne” Agnieszka Lewocka-Szcześniak:

Kolega o tym powiedział, natomiast jest pytanie, co to oznacza. Oczywiście oznacza to konieczność upewnienia się, że mamy na to środki i mamy podstawy prawne do podejmowania działań w postulowanym przez nas zakresie. W naszym systemie prawnym mamy oczywiście szereg przepisów i regulacji kolejowych oraz środki przeznaczone na rozwój kolei, więc nie czeka nas tutaj rewolucja, ale niewątpliwie czeka nas konieczność wprowadzenia konkretnych zmian.

Żeby zacząć już mówić o konkretach, proponujemy m.in. zmianę przepisów ustawy o transporcie kolejowym i wprowadzenie ram dla pilotaży i wdrożeń demonstracyjnych. Uważamy, że w ustawie należy dodać przepisy umożliwiające czasowe warunkowe dopuszczenie do eksploatacji. Oczywiście mówię o zakresie potrzeb pilotaży i projektów badawczo-rozwojowych. Rozwiązanie to powinno obejmować tryb nadzorowego testowania, zakres wymagań bezpieczeństwa oraz oczywiście obowiązki sprawozdawcze.

Naszym zdaniem należy rozszerzyć definicję interoperacyjności o komponent cyfrowy i automatyzację i doprecyzować, że obejmuje również interoperacyjność danych i systemów IT, a także komponenty automatyzacji.

W naszym przekonaniu wskazane jest opracowanie krajowej strategii rozwoju taboru towarowego, dlatego w ustawie należy wprowadzić podstawę prawną do uruchamiania wieloletnich

programów modernizacji, odnowy taborów, w tym komponentów cyfryzacji, automatyzacji, efektywności energetycznej i redukcji hałasu, oczywiście z możliwością łączenia wsparcia dotacyjnego i zwrotnego, a więc takich instrumentów jak leasing, pożyczki czy gwarancje.

Proponujemy również zmianę rozporządzenia w sprawie dopuszczenia do eksploatacji pojazdów i wprowadzenie uproszczonej ścieżki dla prototypów i modernizacji innowacyjnych oraz zasad współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego w zakresie testów i walidacji.

Proponujemy również zmiany proinnowacyjne w Prawie zamówień publicznych i wprowadzenie w postępowaniach przetargowych kryteriów innowacyjności, interoperacyjności i zrównoważonego rozwoju, jak i uproszczenie procedur dla działań badawczo-rozwojowych i zakupów prototypowych. Należy dopracować możliwość, a w programach finansowanych publicznie wręcz zalecenie stosowania kryteriów jakościowych obejmujących innowacyjność, interoperacyjność oraz efektywność energetyczną i środowiskową przy zakupie taborów i systemów cyfrowych.

Proponujemy również wspomniane wcześniej zmiany w przepisach Prawa energetycznego, ustawy o sektorach energochłonnych i uznanie energii trakcyjnej właśnie za energię dla sektora energochłonnego, co pozwoli na stabilizację i obniżenie kosztów dostępu do infrastruktury.

Jest oczywiście pytanie o to, jak to sfinansować. Możemy sięgnąć tu po już istniejące źródła, a więc KPO, FEnIKS, CEF czy Europejski Bank Inwestycyjny, Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości. Jak było wspomniane, część tych środków została już wykorzystana, natomiast mamy nowe możliwości i możemy sięgnąć i wydzielić pulę w Funduszu Kolejowym tylko dla kolei towarowej, utrzymania linii towarowych, terminali, bocznicy i korytarzy ciężkich, i stworzyć w ramach Funduszu Kolejowego dedykowaną gałąź właśnie dla transportu towarowego. Jesteśmy przekonani, że te konkretne rozwiązania są w zasięgu ręki i dzięki ich realizacji jako kolej towarowa możemy stać się pełnoprawnym beneficjentem rezultatów inwestycji, z których dotychczas nie korzystaliśmy w wystarczającym stopniu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, pani prezes. Bardzo proszę, kto z państwa?

Ekspert Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Paweł Wiechoczek:

Paweł Wiechoczek.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Ekspert IGTL Paweł Wiechoczek:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, nazywam się Paweł Wiechoczek, jestem ekspertem z ramienia Izby Gospodarczej Transportu Lądowego. W ramach inicjatywy „Piątka dla kolejowego transportu towarowego” chciałbym przedstawić państwu punkt czwarty tejże inicjatywy, mówiący o ustanowieniu i wdrożeniu korytarzy kolejowych dla transportu ciężkiego, w głównej mierze opisujący system transportu kombinowanego z wykorzystaniem tzw. autostrad kolejowych, czyli *rolling highway*.

System ten polega na tym, że samochody ciężarowe wraz z naczepami bądź same naczepy ładujemy na wagony kolejowe i na długim dystansie przewozimy właśnie z wykorzystaniem środka kolejowego, natomiast na pierwszej i ostatniej mili wykorzystujemy transport drogowy, który jest na tych odcinkach najbardziej efektywny. Mówimy o rodzaju transportu, który w Polsce ma dzisiaj właściwie marginalne znaczenie. Pomimo tego, iż jako kraj mamy dość dobre położenie, jesteśmy krajem tranzytowym, nizinnym, gdzie parametry linii pozwalają na prowadzenie pociągów o długości chociażby wspomnianych 740, 750 metrów, mamy mało ograniczeń co do brutto składu, więc jesteśmy w stanie sobie wyobrazić, iż formowanie składów złożonych właśnie z ciężkich samochodów ciężarowych z naczepami jest tutaj jak najbardziej realne.

Na początku chcę od razu zaznaczyć, iż nie mówimy o tym, że chcemy odbierać pracę przewoźnikom drogowym. Chcemy w tej inicjatywie poszukać wręcz synergii między tymi dwiema gałęziami transportu i wykorzystać siły obu tych gałęzi po to, aby cały system transportowy w Polsce mógł być jeszcze bardziej efektywny.

Dzisiaj obserwujemy największe natężenie ruchu ciężarowego w ciągach autostrad A1, A2, A3, A4, czyli ciągach, które niejako pokrywają się z europejską siecią kolejową TEN-T. Zgodnie z danymi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dziennie tylko po tych

trzech autostradach przemierza od kilku do nawet kilkunastu tysięcy ciężarówek dziennie. Mówimy więc, że potencjał wykorzystania kolei jest tutaj ogromny.

Prosty przykład operacyjny może go dobrze oddać. Pociąg o długości 600 metrów to jest ok. 30 naczep czy ciężarówek z naczepami do przewozu. Pociąg o długości 740, 750 metrów jest w stanie przewieźć nawet 37, 38 naczep. Oznacza to, że jeden pociąg zastąpi nam kilkadziesiąt samochodów na drogach. Zakładając umiarkowany scenariusz, że w ramach tej inicjatywy czy po przeprowadzeniu wszystkich działań będziemy w stanie przenieść zaledwie 10% ruchu z tych trzech autostrad na kolej, mamy już bardzo wymierne efekty chociażby w zakresie ochrony środowiska. Pamiętajmy, że transport kolejowy generuje dzisiaj pięć do sześciu razy mniej emisji dwutlenku węgla w przeliczeniu na tonę ładunku niż transport drogowy. Mówimy również o zmniejszeniu obciążenia najbardziej newralgicznych odcinków autostrad, o poprawie płynności ruchu czy ogólnej poprawie bezpieczeństwa, a w perspektywie długoterminowej również o niższych kosztach utrzymania infrastruktury drogowej.

Pytanie brzmi: Jak to osiągnąć? Przede wszystkim trzeba jasno powiedzieć, że ten punkt będzie miał trudność zafunkcjonować bez spełnienia trzech wcześniejszych postulatów, o których była mowa. Po pierwsze, potrzebujemy terminali, których dzisiaj brakuje, do przeładunku w systemie wagon-tir. Budowa odpowiedniej sieci terminali to jest punkt właściwie kluczowy, jeżeli chcemy na poważnie myśleć o tym transporcie w Polsce. Po drugie, w nawiązaniu do kolejnego punktu odnośnie do stawek dostępu i cen za energię, tutaj jest punkt krytyczny w zakresie wspomnianego już wyrównywania szans kosztowych, aby to mogło się zadziać. Po trzecie, inwestycje w tabor. Troszeczkę nawiązuję do punktu trzeciego wspomnianej „Piątki...”. Dzisiaj właściwie brakuje taboru do tego rodzaju przewozów, dlatego że ten rodzaj przewozów nie jest popularny i koło się zamyka. Żeby to koło przerwać, musimy zachęcić być może nawet polskich przedsiębiorców produkujących tabor do tego, aby wymyślili własne rozwiązania, które również będą dźwignią pozwalającą na tanie i szybkie wprowadzenie rozwiązań, dzięki którym taki tabor mógłby być pod ten transport wykorzystywany.

Dodatkowym elementem – wskazanym również bezpośrednio w punkcie czwartym – jest kwestia wyrównywania szans, ale w zakresie przeprowadzenia systemu dopłat do przewoźników, którzy realizują tego typu transporty. Systemy takie funkcjonują w Europie, chociażby w Austrii, w Szwajcarii czy w Niemczech, gdzie przewoźnicy dostają pewien benefit zachęcający do tego, żeby korzystali z tego typu transportu i przenosili przewozy drogowe na kolej. W tym punkcie mówimy również o wprowadzeniu systemu opłat dla przewoźników wykonujących przede wszystkim przewozy tranzytowe przez nasz kraj. Wydaje się, że największy sens i największe wykorzystanie ma taki transport kombinowany, czyli długi dystans jazdy przez cały kraj, który tak właściwie dla polskiej gospodarki niewiele wnosi, jeżeli tir tylko przejeżdża, a drogi są zdegradowane i środowisko jest tak samo zanieczyszczone. Przynajmniej częściowo cały ten ładunek mógłby jechać na kolei.

Co istotne, biorąc pod uwagę aspekty, o których opowiedziałem, to rozwiązanie w całym systemie wcale nie musi być droższe. Jeżeli weźmiemy pod uwagę oszczędności na emisji czy docelowo w zużyciu nawierzchni drogowej, jak i w aspekcie społecznym, to może się okazać, że cały bilans kosztów wyjdzie tutaj neutralnie, a może wręcz okaże się, że cały system transportów kombinowanych jest tańszy.

Przewidujemy, że wspomniany system dopłat, o którym powiedziałem na początku, mógłby być częściowo realizowany z Funduszu Kolejowego, jak i z instrumentów środowiskowych, przykładowo z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, czyli dofinansowany za niskoemisyjność z uzupełnieniem środkami europejskimi.

Podsumowując, korytarze kolejowe dla transportu ciężkiego to pewnego rodzaju sposób, żeby z dużej skali przewozów zrobić atut, a nie problem, tak jak to ma miejsce dzisiaj. To jest nie do końca wybór między drogą a koleją. To jest bardziej pytanie, jak te dwie gałęzie transportu chcą w przyszłości grać do jednej bramki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę jako kolejny...

Prezes IGTL Marita Szustak:

Obiecuję, panie przewodniczący, że to już ostatnia wypowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie ma żadnego problemu. Bardzo proszę.

Dyrektor zarządzający Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Maciej Gładyga:

Szanowny panie przewodniczący, państwo posłowie, rzeczywiście, to jest ostatni fragment dotyczący „Piątki...”. On nawiązuje do tego, o czym na wstępie mówił już pan minister Malepszak. Bardzo się cieszymy, że ten punkt już jest przedmiotem troski ministerstwa.

Mówimy o drobnych inwestycjach i prewencyjnym utrzymaniu sieci, jeżeli chodzi o potrzeby transportu towarowego. Abstrahując od ogromnych inwestycji, które oczywiście przynoszą duże korzyści w skali całej sieci, bardzo często – o czym też mówił pan minister i koledzy przedmówcy – kolej towarowa najbardziej traci na niespójności parametrów infrastruktury na dłuższych odcinkach. To jest niezwykle istotne w kontekście tego, o czym mówiła pani prezes Szustak, tzn. na przykład wywozu materiałów, tutaj kruszyw z Dolnego Śląska.

Podam obrazowy przykład, żeby wiedzieć, o czym mówimy. Mamy wyjazd z Kotliny Kłodzkiej z rejonu kopalni kruszyw w stronę Wrocławia. Linia kolejowa – w dużym skrócie i uproszczeniu – pozwalałaby technicznie na całym odcinku przeprowadzać pociągi rzędu 600–620 metrów, przy czym układ torów dosłownie w dwóch stacjach i posadowienie jednego semafora powoduje to, że na jednym kierunku mamy 600, a na drugim mamy 570. Jaki jest tego skutek? Teoretycznie nieduży: składy są dzielone, lokomotywy jeżdżą luzem, żeby przeciągać połowy składów. Ostrożny szacunek przewoźników, z którymi rozmawialiśmy na temat sytuacji na Dolnym Śląsku, był taki, że pełne obroty składów możliwych do zrealizowania w ciągu ok. trzech dni czasami zajmują tydzień, więc, mówiąc krótko, pociąg zamiast czekać na załadunek bądź rozładunek, czeka na manewry.

Tutaj bardzo istotny jest fakt, że nikt nie ma złudzeń, że pieniądze unijne, jeśli chodzi o duże inwestycje z Funduszu Spójności, to już jest schyłkowy temat. Byliśmy największym beneficjentem Funduszu Spójności, bardzo dobrze to wykorzystaliśmy, natomiast obecnie nie ma wątpliwości, że przedmiotem unijnego finansowania będą przede wszystkim główne ciągi w ramach sieci TEN-T, infrastruktura podwójnego zastosowania, *military mobility* itd., itd. Nie mamy wątpliwości, że z pieniędzy unijnych sfinansujemy duże inwestycje na naszej sieci kolejowej, która jest poza główną siecią europejską.

Tu bardzo mocno kłania nam się efektywność inwestycji. Czasami 1 mln zł wydany na tzw. mocne utrzymanie bądź drobną inwestycję waży dużo więcej niż 100 mln zł wydane na głównej linii, jeśli chodzi o dużą modernizację. Mamy bardzo dobrą okoliczność, tzn. PLK jako zarządca infrastruktury z Ministerstwem Infrastruktury ma podpisaną wieloletnią umowę utrzymaniową, i bardzo dobrze, przy czym niedobre jest to, że proporcja faktycznych wydatków utrzymaniowych w stosunku do kosztów zarządzania w ramach tej umowy jest bardzo mocno zachwiana na niekorzyść utrzymania. Jako branża postulujemy, aby bardzo jednoznacznie w ramach tej umowy wieloletniej rozdzielić dwa strumienie finansowania, to znaczy – przepraszam za kolokwializm – wikt i opierunek PLK to jest jedna część, a utrzymanie i drobne inwestycje to niech to będą zdefiniowane pieniądze.

Z punktu widzenia przewoźników – o tym też koledzy mówili – bardzo istotna jest stabilność i wieloletnie planowanie. Jeśli będziemy mieli na pięć, siedem lat do przodu te pieniądze zdefiniowane, to zaplanujemy z góry, co i gdzie będzie poprawiane i robione. To pozwoli przewoźnikom oraz PLK na przygotowanie tras objazdowych i zaplanowanie swojej działalności. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Zapytam panią prezes Maritę Szustak: Czy to jest komplet informacji?

Prezes IGTL Marita Szustak:

Tak. Bardzo dziękujemy za cierpliwość. Bardzo dziękujemy za...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję. Jeszcze pan minister poprosił o możliwość zabrania głosu. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, poprosiłbym dyrektora Moraczewskiego, bo bardzo ważnym aspektem, który już był poruszony w kilku wypowiedziach, jest kwestia logistyki punktów ładunkowych,

tego wszystkiego, czego co prawda nie brakuje na naszej sieci kolejowej, ale temat – jeśli nie był przez wiele lat w prywatnych rękach – był bardzo słabo zagospodarowany. Poprosiłbym o kilka słów w tym aspekcie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę, pan dyrektor Tomasz Moraczewski.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu ds. relacji z kontrahentami towarowymi i pasażerskimi PKP Polskie Linie Kolejowe SA Tomasz Moraczewski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Polskie Linie Kolejowe. Rzeczywiście dokonaliśmy podstawowej rzeczy, czyli inwentaryzacji punktów dostępowych. Tak to nazywamy, bo mieszczą się w tym terminale, stare górki rozrządowe, które zdefiniowaliśmy – nasze 24 potężne kompleksy dawnych stacji rozrządowych – i punkty OIU, obiekty infrastruktury usługowej. Czasem jest to po prostu zwykła rampa, czasem jest to troszeczkę bardziej rozbudowany teren. Jak wspomniał pan Adrian Furgalski, one rzeczywiście są nierównomiernie rozmieszczone na sieci. Stworzyliśmy mapę, na którą nanieśliśmy wszystkie terminale prywatne z wykazu Urzędu Transportu Kolejowego, 24 dawne górki rozrządowe, punkty OIU, punkty OIU, które znajdują się w Cargotorze, które teraz są już w naszych zasobach. Sporządziliśmy odpowiednie pisma i wysłaliśmy to wszystko do przewoźników po wcześniejszych rozmowach z nimi, czyli do wszystkich zarejestrowanych przewoźników kolejowych.

Dostajemy informacje zwrotne. Do końca lutego będziemy tworzyli tabele i wrócimy z informacją zwrotną. Spotkało się to z dużym zainteresowaniem, m.in. takim, że większość punktów terminalowych znajduje się w rękach prywatnych. One mają OIU, ale nie ma równej dostępności dla wszystkich uczestników rynku. Powstała koncepcja, że być może na bazie naszych dawnych górki rozrządowych będzie można stworzyć terminalowe punkty OIU dla wielu przewoźników terminalowych. Takie zainteresowanie jest.

Jeżeli chodzi o punkty OIU, kilka już przywróciliśmy. Część z nich znajduje się nie w naszych zasobach, tylko w zasobach Grupy PKP SA. Wystąpiliśmy o ich przejęcie do umów D50. Te prace trwają. Ktoś tutaj wspominał, że 2 mln zł zainwestowane w takie punkty przynoszą bardzo duże efekty, i przewozy, głównie kamienia, którego nie ma gdzie rozładowywać...

Ostatnią rzeczą jest kwestia... Te, które spotkają się z zainteresowaniem, musimy strategicznie określić... co ile mamy mieć rozmieszczone te punkty na sieci, niezależnie od tego, czy one będą potrzebne, czy nie, bo być może ta odległość będzie zdefiniowana na 15–25 km i one się będą znajdowały. To więc jest już w naszych zasobach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Czyli idziemy, panie dyrektorze, w krajową sieć terminali, jeżeli dobrze zrozumiałem pana dyrektora?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Tomasz Moraczewski:

Tak, wszystkich terminali: i tych będących w rękach prywatnych, i tych, które być może będziemy jako PLK mogli udostępniać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Rozumiem. Myślę, że to jest dobry krok. Bardzo dziękuję, panie dyrektorze.

Panie ministrze, czy jeszcze? Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przywołam kilka głosów, które się pojawiły, i liczb, które pokazaliśmy. Rekordowa praca eksploatacyjna na polskiej sieci kolejowej to była końcówka lat 80. To było 405 mln pociągokilometrów. Ta sieć była znacznie dłuższa, bo miała ok. 27 tys. km linii kolejowych. W tym roku praca eksploatacyjna będzie na poziomie ok. 315–320 mln pociągokilometrów, czyli wchodzimy na poziom ok. 80% pracy z najlepszych lat naszej sieci kolejowej, ale przy znacznie mniejszej sieci, bo dzisiaj z poziomu 27 tys. km zeszliśmy do poziomu 19 tys. km, co pokazuje, że największym wyzwaniem przy rosnącym ruchu pasażerskim będzie pogodzenie ruchu pasażerskiego i towarowego.

Średnie prędkości rosną w ruchu towarowym. Wynikają one oczywiście z rosnącego udziału intermodalu i poprawiających się parametrów infrastruktury, jednak dalszy podobny wzrost intensywności pracy eksploatacyjnej w ruchu pasażerskim i działania w infrastrukturze, które musimy podjąć – dyrektor Gładyga podniósł ten temat – bardzo precyzyjne działania

w infrastrukturze, uzupełnianie infrastruktury, którą pokaleczyliśmy przez 30 lat jej mało efektywnego modernizowania w oparciu o – ten temat też poruszaliśmy – pewien paradygmat redukcji polegający na tym, że ten ruch będzie generalnie malał, ale ponieważ unia daje nam pieniądze, to jakoś tam modernizujemy tę infrastrukturę nie z myślą o tym, że będziemy wozić więcej, tylko z myślą o tym, że będziemy wozić podobnie... Dokument, który powstał w 2019 r., „Strategia zrównoważonego rozwoju transportu”, jest dokumentem do bólu prawdziwym. On pokazuje, że generalnie transport drogowy miał rosnąć, a transport kolejowy miał się stabilizować na poziomach, które dzisiaj osiągamy zarówno w transporcie pasażerskim, jak i w transporcie towarowym.

Stąd infrastruktura i masa różnego rodzaju elementów w tej infrastrukturze: od odbudowy mijanek, przez odbudowę posterunków, gdzie pociągi jadące w przeciwnych kierunkach mogą wzajemnie się mijać, mogą się wyprzedzać, po odbudowę brakujących rozjazdów. To cały czas będzie proces dużych inwestycji i modernizacji takich linii jak magistrala węglowa na odcinku, który już wymaga modernizacji w perspektywie następnych 10 lat. To będzie proces budowy nowych elementów infrastruktury i to będzie, i musi być, proces uzupełniania tej infrastruktury o łącznice, o właśnie takie zadania na długości czasem nawet kilkuset metrów, które dają wyraźną różnicę w poprawie parametrów.

Obecnie jesteśmy, jak myślę, blisko tego, żeby w kwestiach środowiskowych upraszczać działania inwestycyjne na sieci na długości do 3 km, żeby móc w szybkim tempie przebudowywać małe stacje, wydłużać te stacje, uzupełniać je o brakujące elementy potrzebne dla ruchu pociągów, bo do tej pory w kwestiach środowiskowych poszliśmy na samounicestwienie. Zaczęliśmy wymagać decyzji środowiskowych dla zabudowy jednego nowego rozjazdu i 100 metrów toru w terenie kolejowym. To też są działania, które chcemy w tym roku wspólnie z Ministerstwem Klimatu i Środowiska skończyć, żeby problemem nie było to, że robimy po prostu mijankę, to trwa trzy miesiące i zamykamy temat, i szlak 20-kilometrowy albo 30-kilometrowy na linii jednotorowej dzielimy mijanką, która kiedyś była, ale 30 lat temu albo 20 lat temu ją zlikwidowaliśmy.

Dlatego te działania w infrastrukturze muszą iść w kierunku perspektywy, szansy, że ten ruch towarowy będziemy zwiększać, bo dzisiaj – mówiąc do bólu brutalnie – bez działań, o których wspomniałem, nie jesteśmy w stanie zagospodarować dodatkowej pracy eksploatacyjnej w ruchu towarowym większej o 40%, a mamy ją na poziomie ok. 75–80 mln pociągokilometrów. Ta praca dzisiaj nie pomieści się na tej sieci, biorąc pod uwagę, że jest ona realizowana głównie po liniach o największym ruchu, czyli liniach magistralnych w większości albo praktycznie w całości zelektryfikowanych.

Stąd bardzo istotny element, żeby te procesy inwestycyjne w oparciu o stabilne finansowanie szły dalej pod kątem tego, co całkowicie nowe, jak szybka linia Y, pod kątem tego, co do zmodernizowania, pod kątem uzupełniania o brakujące elementy, które pozwalają – jak wspomniał dyrektor Gładyga – nie zmieniać kierunków stacji Kłodzko Główne, tylko pojechać bezpośrednio z zagłębia wydobywania naszych kruszyw w kierunku Wrocławia bez zmiany kierunku jazdy. 2 km łącznicy to jest coś, co w świecie drogowym jest oczywistością, bo takie rzeczy po prostu się robi, a w świecie kolejowym jest to ewenement, bo, jak wiemy, zbudowaliśmy pięćdziesiąt kilka kilometrów torów w ostatnich 30 latach, a drogowcy zbudowali ponad 5 tys. km. Stąd tego typu uzupełnianie sieci o takie pozornie drobne elementy, ale w uproszczonych procedurach to jest coś, co jest dla nas bardzo ważne.

Podkreślam znaczenie zarządcy infrastruktury i rolę ministerstwa w tym aspekcie. Nawet gdybyśmy bardzo chcieli i ktoś powiedziałby nam, że za dwa lata praca eksploatacyjna w ruchu towarowym zwiększy się o 50%, to na torach, które dzisiaj mamy – podkreślam, głównie magistralnych, głównie w ciągach towarowych i pasażerskich w ruchu mieszanym – nie jesteśmy w stanie fizycznie tego zmieścić bez znaczącego spadku prędkości handlowych zarówno w jednym ruchu, jak i w drugim.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Bardzo proszę jako pierwsza zgłosiła się pani posłanka Krystyna Skowrońska. Bardzo proszę. Pana prezydenta zapisuję. Kto z państwa chciałby zabrać głos na tym etapie dyskusji? Bardzo proszę o podniesienie ręki. Nie widzę. Mamy dwie osoby chętne do zabrania głosu. Jeszcze ktoś się

zgłasza? Pani posłanka Matysiak, jeszcze pan poseł Weber. Czy jeszcze ktoś z państwa na tym etapie? Nie widzę. Bardzo proszę, pani posłanka Skowrońska.

Poseł Krystyna Skowrońska (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chciałabym powiedzieć, że posiedzenie Komisji i państwa wypowiedzi na tym posiedzeniu Komisji to bardzo interesujący temat. Jestem członkiem Komisji Finansów Publicznych, a więc każdorazowo rozmawiamy m.in. o wydatkach. Na końcu przejdę do Funduszu Kolejowego, ale chciałabym powiedzieć, że z troską przysłuchiwałam się wypowiedzi wszystkich państwa pod przewodnictwem pani prezes Marity Szustak. Chciałabym powiedzieć, że jestem z regionu, o którym państwo nic nie mówili. Jestem z Podkarpacia. Mówiliście państwo ogólnie o rozwoju, o zadaniach, o szansach w zakresie kolejowego transportu, niemniej jednak moja percepcja tego tematu jest trochę inna.

Chciałabym bardzo serdecznie poprosić i zapytać, jak wygląda dzisiaj strategia rozwoju rynku kolejowego w Polsce z uwzględnieniem przewozów towarowych, bo wydaje mi się, że jest to element strategiczny, mówiący o tym, jak w przyszłości inne zadania i cele, także te, o których państwo mówili, będą temu podporządkowane albo w jakiej kolejności państwa postulaty zgłaszane z rynku będą realizowane.

Dlaczego o tym powiedziałam? Planowana jest – to ukłon do pana ministra – praca nad strategią elektryfikacji w zakresie kolejnictwa. Jestem z miasta Mielca. To jest miasto, które ma największą produkcję wytworzoną w województwie podkarpackim. Niestety nie ma dostępu do przewozów, które mogłyby zdecydowanie usprawnić realizację czy przewozy. Jest to jedna z rzeczy najważniejszych. Pan minister doskonale zna to miejsce. Bardzo zależy nam na elektryfikacji linii kolejowej L25. Myślę, że to jest postulat istotny i ważny również dla przedsiębiorców i przewozu z tego terenu. Dlaczego? Dlatego, że tworzone są tam strefy, takie miejsca, w których aktywizacja zawodowa podejmowana nie tylko przez pierwszą specjalną strefę ekonomiczną w Polsce, ale również w działalności samorządów, aby takie strefy robić... Znane mi są różne elementy związane z tą częścią Podkarpacia, a myślę, że i szerzej. Zapisał się do głosu pan poseł Weber. Myślę, że mówimy również o Tarnobrzegu. Mówimy o bardzo ważnej części kraju, ważnej również ze względów strategicznych.

Zapowiadana jest ustawa o Funduszu Kolejowym, a w mediach można przeczytać, że jest to zapowiedź rządu, że taki projekt ustawy dotyczący zmiany finansowania kolei będzie realizowany. To po pierwsze. Przeczytałam projekty i założenia wypowiedzi części z państwa uczestniczących w dzisiejszym posiedzeniu. To rzecz ważna i interesująca. Myślę, że tak jak dzisiaj prowadzi posiedzenie Komisji pan przewodniczący, tak włączy się do tego Komisja Finansów Publicznych i inne komisje, bo to byłby po pierwsze nowy model finansowania.

Po drugie, bilans tego, jakie możemy mieć środki i kolejność ich podzielenia. Dlaczego upominam się o region podkarpacki? Wiercie mi państwo, pierwsza specjalna strefa ekonomiczna najwięcej wytwarza, najwięcej przewozi i nie ma zelektryfikowanej linii. To jest tak naprawdę zamknięcie w zakresie kooperacji z innymi strefami. Podstrefa rzeszowska w Jasionce jest rzeczą ważną, ale tak patrzymy na mapę. To jest moja prośba, aby w kompleksowym planie strategicznym rozwoju kolei uwzględniać, mapować wszystkie tereny, bo one będą niezwykle istotne w koncepcji tego, żeby poszczególne regiony rozwijały się w podobny sposób. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz dotyczy finansowania, o którym mówiłam. Dzisiaj Fundusz Kolejowy wskazuje, że posiadając rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego, ma 2,3 mld zł na początek, na koniec roku ok. 1,8 mld zł. Mówimy o finansowaniu. Ustawa o Funduszu Kolejowym zakłada – m.in. według popularnych informacji w mediach – zapisaną kwotę wynoszącą ok. 10 mld zł. To byłyby znaczące środki. Wysłuchałam wszelkich państwa uwag i postulatów z naprawdę ogromnym zainteresowaniem. Mówicie państwo o problemach, z którymi przechodzą przedsiębiorcy czy przewoźnicy, m.in. przewoźnicy prywatni, mówiąc o tych bólach. To jest, panie przewodniczący, niezwykle ważny temat, żebyśmy zrobili czy zestawili w przyszłości do uzgodnienia między komisjami, Komisją Finansów Publicznych i Komisją Infrastruktury, te interesujące dane. Zdajemy sobie sprawę, jak ważne w zakresie dróg i transportu drogowego są przewozy drogowe i przewozy kolejowe. Niewątpliwie, jeżeli będą linie kolejowe, to one rozwijają regiony, dają szansę na rozwój. W kontekście tego warto byłoby policzyć, jak wygląda nawet koszt przewozu. Mapa połączeń ustalona przez odpowiednie instytucje jest rzeczą ważną. Moja obecność na tym posiedzeniu Komisji – bo nie jestem członkiem tej Komisji – to strategia

w zakresie elektryfikacji, pełna strategia w zakresie kolejnictwa, w tym przewozy kolejowe nie osobowe, tylko towarowe. Materiał, który państwo przedłożyli, interesujący jest również jako ocena, analiza SWOT przeprowadzona czy przedstawiona przez ministerstwo w zakresie przedłożonego materiału o tym, jakie powinny być zmiany i jak w tym zakresie powinna wyglądać kolej.

Panie ministrze, jestem tutaj z ogromnym ukłonem w stronę strategii elektryfikacji linii kolejowych. Uprzejmie proszę nie zapominać o częściach: Mielec, Tarnobrzeg, Stalowa Wola, bo to jest rzecz ważna. Pojawiają się inne, ale myślę, że i w tym zakresie są uzgodnienia albo rozmowy samorządowców. Bardzo chciałabym, żeby urobek konsultacji samorządu można było przenieść na poziom rządowy, aby można było o tej części województwa mówić. Jeżeli myślimy strategicznie, jeżeli zakończy się wojna na Ukrainie, województwa wschodnie i połączenia kolejowe będą miały znaczenie dla rozbudowy, przewozu i konkurencyjności naszej gospodarki w zakresie nowego rynku. Tu wszyscy powinniśmy zadbać o to, aby na tym rynku, jeśli będzie on rynkiem przyszłości, beneficjentami tego mogli być przewoźnicy transportowi na kolei i nasi przedsiębiorcy. To będzie interesujące. Myślę, że pan przewodniczący robi takie spotkanie, jak będziemy rozmawiali o ustawie o Funduszu Kolejowym.

Bardzo prosiłabym o odpowiedź dzisiaj, a jeśli nie, to poproszę pana ministra o odpowiedź na piśmie. Podchodzimy do tego tematu bardzo poważnie i myślę, że dzisiejsza rozmowa z państwa strony, pokazująca wszystkie ważne tematy dla kolejnictwa, dla kolejowego transportu towarowego, jest niezwykle ważna. Miło mi, bo to są zdecydowanie inne dyskusje, niż te, gdy się rozmawia na posiedzeniach Komisji Finansów Publicznych, bardziej interesujące, ale myślę, że wszyscy na tej sali, zaczynając od ministra, mamy wielką determinację, aby rynek kolejowy się rozwijał. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję pani przewodniczącej. Oczywiście w pełni wspieram i popieram te słowa, tym bardziej że mamy rekordowe nakłady na infrastrukturę kolejową, w związku z tym mądre zaplanowanie z wykorzystaniem tych środków we wszystkich regionach, tak żeby osiągnąć wielowymiarowy efekt synergii, jest w interesie naszego państwa. Tutaj nie ma więc żadnych wątpliwości. Dziękuję pani.

Poseł Krystyna Skowrońska (KO) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję pani przewodniczącej. Bardzo proszę, pani posłanka Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Dziękuję bardzo. Dziękuję za dzisiejsze posiedzenie i dziękuję za bardzo wnikliwe przedstawienie postulatów z „Piątki...”. Warto tu podkreślić, że część postulatów, które pojawiają się w tym dokumencie, to są postulaty, które branża podnosiła od wielu lat. Myślę, że dzisiaj kluczowe pytanie w kierunku pana ministra jest o to, czy którykolwiek z tych postulatów Ministerstwo Infrastruktury rozważy tak na serio wdrożyć, wcielić w życie, ponieważ na temat generalnie równoważenia systemów transportu samochodowego i kolejowego w tej Komisji rozmawiamy, powiedziałabym, regularnie. W tej kadencji Sejmu były poświęcone temu dwa posiedzenia Komisji: 18 grudnia 2024 r., a potem 19 marca 2025 r. Wydaje mi się, że wszyscy doskonale zdajemy sobie sprawę, jak wygląda diagnoza. Wszystkich nas cieszy wzrost liczby pasażerów. Dzisiaj nie mówimy o transporcie pasażerskim, natomiast wiemy, jak wygląda sytuacja na rynku towarowym.

Chciałabym zapytać pana ministra o to, co ministerstwo zrobiło, zaplanowało od czasów tych dwóch posiedzeń Komisji, w trakcie których rozmawialiśmy na temat strategii równoważenia transportu samochodowego i kolejowego jako tych dwóch podstawowych gałęzi transportu lądowego. To było półtora roku temu i rok temu. Co się zadziało przez ten rok? Czy pan minister mógłby krótko podsumować działania, które resort podejmował w tym zakresie?

Wydaje mi się, że w tej informacji, którą mieliśmy, jeśli chodzi o samą Komisję, ministerstwo sygnalizowało, że dopiero zapoznaje się z państwa propozycjami. Zapewne dzisiaj nie usłyszymy wiążących deklaracji, ale może uzyskamy informację, do kiedy ministerstwo podejmie te decyzje. Myślę, że to jest ważna informacja, zwłaszcza dla tych, którzy na te rozwiązania czekają. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

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

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie ministrze, szanowni państwo przedstawiciele branży transportu kolejowego, panie i panowie posłowie, moje pierwsze pytanie będzie związane z projektem ustawy, który jutro ma stanąć na Radzie Ministrów. Szukamy tutaj sposobu na to, jak wyrównać konkurencyjność przewozów kolejowych, jak zwiększyć szansę na to, aby ten wolumen masy z roku na rok nie malał, tak jak ostatnio, tylko rósł.

Jutro przez Radę Ministrów ma natomiast zostać przyjęty projekt ustawy autorstwa ministra gospodarki, który wprowadza zmiany w systemie SENT. Z uwag do tego projektu ustawy, które były składane w ramach konsultacji publicznych w lipcu poprzedniego roku, wynika jednak, że wiążą się one raczej z niekorzystnymi zmianami, jeżeli chodzi o transport kolejowy. Jest więc pytanie, czy od lipca poprzedniego roku projekt ustawy zmienił się na tyle, że od strony przewozów kolejowych jest po prostu bezpieczny i nie godzi w możliwości rozwojowe towarowego transportu kolejowego. Jest to pytanie do Ministerstwa Infrastruktury. Czy uwagi, które były naniesione, zostały przez ministerstwo prowadzące ten projekt uwzględnione?

Drugie pytanie jest związane z sytuacją w PKP Cargo. Ostatnio doszło tam do kolejnej zmiany prezesa. To czwarta zmiana na przestrzeni niespełna dwóch lat. Pytanie, czy ta spółka w najbliższej przyszłości doczeka się pewnej kadrowej stabilizacji. Nie chcę wchodzić w szczegóły, myślę, że niedługo ponowimy Komisję Infrastruktury w przedmiocie dedykowanym sytuacji w PKP Cargo, jeżeli chodzi zarówno o kwestie pracownicze, jak i o kwestie zbywania aktywów tej spółki. Dlatego teraz zapytam ogólnie, czy w najbliższym czasie można spodziewać się ustabilizowania na najwyższym poziomie zarządczym i czy nie obawiacie się państwo, że może dojść do sytuacji, do której raz już doszło, czyli do kolejnego zbycia, nagłego zbycia akcji tej spółki przez jednego z członków zarządu. Przypomnę, że taka sytuacja miała miejsce na początku grudnia 2025 r., wywołała duże perturbacje, jeżeli chodzi o tę spółkę. Dla nas nowa informacja – z posiedzenia Komisji Infrastruktury ze stycznia tego roku – jest taka, że drugi członek zarządu tego samego dnia nabył akcje spółki. Pytanie: W którym miejscu? Czy wtedy, kiedy był pik dołujący? Wcześniej czy później? Na samym początku czy na samym końcu tego dnia giełdowego? To pytanie też pozostawiam tutaj z nadzieją na odpowiedź.

Kolejna kwestia to sprawa związana z „Krajowym programem kolejowym”, który też nie był nowelizowany w ostatnim czasie. Czy macie państwo zamiar znowelizować KPK? Jeżeli tak, to w którą stronę? Nie wiem, zwiększając zakres? Zwiększając środki finansowe? Czy w Ministerstwie Infrastruktury jest generalnie na najbliższe miesiące 2026 r. zamysł nowelizacji „Krajowego programu kolejowego”?

Ostatnie są pytania z dziedziny podkarpackiej. Pani poseł Krystyna Skowrońska pytała o elektryfikację linii kolejowej nr 25, a ja zapytałem o drugi tor dla linii kolejowej nr 71 między Rzeszowem a Tarnobrzegiem. Minister Malepszak mówił o tym, że ruch pasażerski będzie rósł, i dobrze. Oby tych pociągów pasażerskich, dobrych, sprawnych pociągów na torach było jak najwięcej. Ta linia kolejowa jest w tej chwili tym najszybszym ciągiem ze stolicy naszego województwa do Polski Centralnej, do Warszawy, tak że przepustowość ze względu na jeden tor też jest ograniczona i w pewnym momencie tam więcej tego ruchu nie będzie mogło być. Pytanie, czy resort planuje realizację drugiego toru.

Kolejne pytanie z dziedziny podkarpackiej jest takie. Kiedy spodziewacie się państwo decyzji środowiskowej dla nowego odcinka linii kolejowej L58 między Rzeszowem a Łętownią? To jest w kontekście szprychy nr 6 Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wniosek o decyzję środowiskową został złożony kilka miesięcy temu. Pytanie, kiedy Ministerstwo Infrastruktury, spółka Centralny Port Komunikacyjny spodziewają się uzyskać decyzję środowiskową? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan prezydent Miętek. Bardzo proszę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Panie przewodniczący, nasza mnie osobista refleksja, że chyba w końcu będę musiał poważnie rozważyć zabieganie o zdobycie mandatu parlamentarzysty, żeby awansować w kolejności możliwości zabierania głosu. Taka okazja wydarzy się pewnie za dwa lata. Muszę to na poważnie rozważyć.

Szanowni państwo, chciałem bardzo serdecznie podziękować wszystkim organizacjom eksperckim, pani prezes Szustak, że podjęliście państwo jako eksperci kolejowi trud wypracowania kwestii związanych z „Piątką dla kolejowego transportu towarowego”. Bardzo cieszę się, że zdecydowana większość postulatów, o które – jak mówiła pani posłanka Matysiak – od dawna zabiegamy... Jako Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce nie mogliśmy się z tym przebić. Państwo ujęliście to w wypracowaniach eksperckich. Pozostaje mi tylko życzyć, żebyście byli państwo bardziej skuteczni w egzekwowaniu tych kierunków zmian na polskiej kolei, co przywróci należne miejsce dla transportu kolejowego na sieci PKP, żebyście byli w tym dużo, dużo skuteczniejsi, bo do kwestii bocznic, tego, o czym mówił pan Furgalski o Błoni, potrzeba inicjatyw ustawodawczych. Mówiliśmy o tym, że duże inwestycje w infrastrukturę logistyczną musiałyby mieć połączenie z bocznicą z kolejową. To też kwestie związane z cenami energii, ich relacji do cen oleju napędowego dla transportu drogowego i wiele, wiele innych kwestii.

Szanowni państwo, te cele i kierunki zmian, które są pożądane, jeśli chodzi o ruch towarowy, mają charakter długofalowy, ale również krótkoterminowy. Cieszę się też z inicjatyw budowy nowych wagonów specjalistycznych, zmiany nieszczęsnych węglarek na inne specjalistyczne, które są długofalowe, natomiast do wdrożenia jest szereg różnych rzeczy krótkookresowych. Dzisiaj usłyszałem, z czego jestem z bardzo zadowolony... Mam wrażenie, że Ministerstwo Infrastruktury również ma zrobione analizy dotyczące kwestii przepustowości, kwestii uruchomienia bocznic, dostępności do terminali. Pytanie jest takie. Nie chcę powtarzać po pani posłance Matysiak, ale warto byłoby poprosić ministra o to, żeby coś położył na osi czasu, bo jeżeli mamy zidentyfikowane to, że poszły takie modernizacje, że budowano tunele kolejowe, gdzie nie można się wyprzedzić ani pominąć przez kilkadziesiąt kilometrów, to jest pytanie o to, gdzie te rozjazdy zostały uruchomione, chociaż jeden, żeby to poprawić, itd.

Dlaczego tak naciskam na oś czasu i na działania krótkoterminowe? Z uwagi na to, że jesteśmy w okresie bardzo mocnego ograniczania potencjału operacyjnego przewoźników towarowych, a ograniczenie potencjału operacyjnego będzie miało bardzo poważny wpływ na zdolności przewozowe polskiej kolei. Ani maszyniści, ani innych pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu nikt w Lidlu nie kupi. Ci ludzie odchodzą. Przecież nawet na prezentacji na dzisiejszym posiedzeniu Komisji poświęconym ruchowi kolejowemu usłyszeliśmy dane o tym, jak wzrosły nam przewozy w ruchu pasażerskim. Bardzo często tak bywa, żeby pokazać, że gdzieś tam nam rośnie, ale to jest tutaj niezwykle ważne, dlatego przewoźnicy, ci, którzy zajmują się przewozem towarów, muszą mieć jakieś zaczepienie, muszą mieć jakieś perspektywy dotyczące tego, że należy utrzymać te zasoby operacyjne, i wdrożyć kroplówkę dla utrzymania tych potencjałów, bo inaczej będziemy mieli z tym problemy.

Jeśli chodzi o duże inwestycje infrastrukturalne, była tutaj mowa o elektrowni jądrowej, była wymieniona stara nazwa: CPK. Mówimy o tym, żeby transport materiałów budowlanych, kruszyw itd. był trochę rozłożony w czasie, bo później, jak będzie przyspieszenie w realizacji tych inwestycji – mam nadzieję, że kiedyś takie będzie – to nie będziemy mieli przepustowości na polskiej kolei, ani nie będziemy czym, kim ani po czym wozić tak olbrzymich ilości towarów. W związku z powyższym powinny być programy, które – mam nadzieję – pozwolą przetrwać przewoźnikom towarowym do tych lepszych czasów.

Jest jeszcze ostatnia rzecz, o której nie było tutaj mowy, a myślę, że jest to niezwykle istotne, również dla Komisji Finansów Publicznych. Jakby pani posłanka usłyszała, to warto byłoby zwrócić uwagę na jeszcze jeden element. Bardzo dużo mówimy o modernizacji polskiej armii. Sytuacje geopolityczne, z którymi mamy do czynienia, powodują, że jest przyzwolenie społeczne i jest potrzeba chwili, żeby te rzeczy robić.

Czego natomiast mi brakuje? Brakuje mi w tym planie modernizacji polskiej armii, modernizacji zdolności logistycznych polskiej armii. To jest niezwykle ważne. Myślę, że parlamentarzyści mogliby przysłużyć się również temu, ażeby zwrócić uwagę, że te zdolności logistyczne polskiej armii – przecież oparte o przewoźników towarowych – powinny być zawarte w planie modernizacji polskiej armii, podobnie jak środki na tę modernizację. Ostatnio mieliśmy duże kłopoty z gołodzedią, z oblodzeniem sieci trakcyjnej itd. Sami państwo widzieliście, co działo się na polskiej kolei. To naocznie dla wszystkich obnażyło, w jakim miejscu jesteśmy chociażby ze spalinowymi pojazdami. Nie ma spalinowych pojazdów. Gdybyśmy zamienili tę gołodęż na kłopoty z dostarczeniem energii do sieci w wyniku innych działań ze Wschodu, to byłby paraliż

polskiej kolei. Na to zwracamy uwagę. Dobrze byłoby, gdyby taka inicjatywa i postrzeganie kolei jako elementu modernizacji zdolności logistycznych sił zbrojnych były w tym uwzględnione.

Notabene, jak jechałem dzisiaj do Warszawy – akurat musiałem przyjechać samochodem – to na autostradzie A2 miałem cały rząd wieloosiowych platform samochodowych do przewozu ciężkiego sprzętu. One jechały puste, ale po coś jechały. To był cały rząd kilkunastu albo kilkunastu takich pojazdów. To pokazuje niedobry trend. To widać w Ukrainie: jak ważna przy konflikcie zbrojnym jest kolej i jakie ona ma znaczenie dla obronności państwa. Na to też chcę zwrócić uwagę.

Jeszcze raz, pani prezes, na pani ręce składam serdeczne podziękowania dla wszystkich ekspertów za przygotowanie tego materiału, bo my to prości maszyniści jesteśmy i może nie potrafimy tak tego ująć, a jak napiszą eksperci, to mam nadzieję, że lepiej to dotrze do decydentów. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie prezydencie, zapewniam pana, że talenty polityczne ma pan takie, że spokojnie może pan startować w polityce, niemniej jednak zapewniam pana, że nadal będę pana zapraszał na posiedzenia Komisji, żebyśmy mogli we właściwej kolejności wysłuchać głosu, który uważamy za głos ważny, tak jak każdej organizacji społecznej.

Szanowni państwo, pan Miętek był ostatnią osobą, która zapisała się do dyskusji. Czy ktoś z państwa jeszcze pragnie zabrać głos? Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Przedstawiciel Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu Janusz Zubrzycki:

Dzień dobry. Janusz Zubrzycki, Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu.

Szanowny panie przewodniczący, państwo posłowie, chciałem troszeczkę historycznie odnieść się do całej dyskusji, ponieważ prowadzimy ją już dosyć długo. W związku z tym, że ja i Adrian jesteśmy na rynku prawie 20 lat, to ta dyskusja trwa od prawie 15 lat. Jeżeli chodzi o to, jak ma dzisiaj wyglądać cennik PLK, jak ma być obciążany transport towarowy, nie posuwamy się jakoś dynamicznie do przodu.

W związku z tym, że nie ma już z nami ministra, nie będę zabierał państwu dużo czasu, natomiast wspomnę, że na potrzeby PKP Cargo przeprowadziliśmy reformę całego cennika, wykorzystując elastyczność przenaszalności ładunku z transportu drogowego na kolejowy. Przedstawiliśmy to. Nawet pan Maciej Gładyga był w ministerstwie, jak to opracowywaliśmy. To jest gotowe. To jest coś, co nie zostało wdrożone, co na pewno przyspieszyłoby możliwość przeniesienia większej ilości ładunków z dróg na kolej. 10 lat temu, jeszcze zanim na stół wróciła koncepcja CPK, stworzyliśmy potężną koncepcję dotyczącą linii towarowych, żeby – tak jak to jest często robione w Niemczech – rozdzielić ruch towarowy od pasażerskiego, co u nas nie jest robione. Teraz jedyne, co możemy zrobić, to popłynąć z falą i inwestować w CPK, ponieważ koncepcja towarowa teraz jest taka, że im szybciej powstanie CPK, tym szybciej uwolni się przepustowość na konwencjonalnych liniach kolejowych, gdzie będzie można wpuścić transport towarowy.

Rozmawiamy we własnym gronie, natomiast żeby transport towarowy miał większe subsydiowanie, większe finansowanie, żeby kolej miała większe finansowanie, zawsze musimy mieć przy stole Ministerstwo Finansów, bo później po prostu się rozbijamy. Nawet jeżeli chodzi o opłaty drogowe czy podwyższanie opłat dla przewoźników drogowych, rozbijamy się o problem taki, że oni się zasłaniają tym, że mają to wszystko w paliwie, że każdy, kto tankuje samochód, płaci opłaty, akcyzę itd. i z tego jest zasilany fundusz drogowy, fundusz drogowy z tego prowadzi inwestycje, zadłużając się itd. Przegrywamy z tym argumentem. Żeby można było subsydiować transport towarowy na kolei, należy zwiększyć subsydiowanie kolei, żeby zapewnić ideę związaną ze zwiększaniem udziału w pracy przewozowej transportu kolejowego względem drogowego.

Bardzo szczegółowe stanowisko opracujemy na naszych stronach, na naszych mediach społecznościowych i prześlemy do ministerstwa. Powtórzymy właściwie te same postulaty, które wypracowywaliśmy 15, 10 lat temu. One się nie zmieniają. Zmieniają się kadencje, zmieniają się członkowie Komisji, natomiast nasze postulaty, jak siedzimy organizacyjnie, właściwie się nie zmieniają. Nie odnajdujemy też mocnej reakcji na nasze postulaty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Czy są jeszcze głosy? To na koniec pozwolę sobie na kilka refleksji. Wydaje mi się, że zwłaszcza w tych czasach, w których żyjemy, transport kolejowy nabiera bardzo widocznego znaczenia strategicznego. Wydaje się, że pierwszym krokiem jest jednak kwestia infrastruktury

i stworzenia warunków, które będą później umożliwiały zagospodarowanie rynkowe. Po pierwsze, inwestycje w infrastrukturę muszą być prowadzone z pomysłem, zwłaszcza że w perspektywie następnych 10 lat mamy rekordowe środki na infrastrukturę, także na infrastrukturę kolejową, co będzie oczywiście oznaczało, że jeżeli wydamy je z głową, to będzie odpowiedni efekt, a jeżeli wydamy je inaczej, to tego efektu nie będzie.

Bardzo podoba mi się roboczy pomysł krajowej sieci terminali i autostrad kolejowych, który mógłby przybrać formę konkretnego dokumentu, w oparciu o który mogłoby być przewidziane jakieś finansowanie tudzież interwencje państwa z tym związane. Nie wiem, być może takie coś jest gdzieś opisane, prawdopodobnie propozycja leży na stole, ale mam też przekonanie, że wbrew temu, co tutaj mówimy – może nie mamy do końca tej świadomości – na to oddziałują różne siły, nie tylko wrogi transport drogowy. Mówię to oczywiście w cudzysłowie i z uśmiechem na ustach.

Chcę państwu powiedzieć, że kwestia zagospodarowania przestrzennego to, wydaje mi się, podstawa, z której powinniśmy wychodzić w tego typu rozmowach. Tu nie mamy dobrej wiadomości, dlatego że jeżeli mielibyśmy mówić o różnych piętach achillesowych, to zagospodarowanie przestrzenne jest prawdopodobnie najbardziej achillesową z pięt, ponieważ oddziałuje na wiele różnych aspektów funkcjonowania jako państwa, jako społeczeństwa. Niestety w zasadzie pełna dowolność planistyczna powoduje, że nie jesteśmy w stanie efektywnie wydatkować środków publicznych i tworzyć m.in. takich strategii jak strategia kolejowa.

Nie ma już pana ministra, ale wydaje mi się, że nasze ostatnie decyzje związane z efektywnością infrastruktury kolejowej pokazują, że pomysł na to jest. Być może jeszcze nie widać efektu wow, ale choćby to, że byliśmy w stanie pościgać różne znaki, ograniczenia, doprowadzić w wielu miejscach do ciągłości w zakresie wymagań w stosunku do przewoźników, spowodowało, że generalnie dużo rzeczy dzieje się szybciej, co widać w statystykach. Minister mówił o tym, że 1 km/h może nie wygląda pasjonująco dla odbiorcy zewnętrznego, ale wszyscy wiemy, że jeżeli statystyczna prędkość przyspieszy średnio o 1 km/h, to jest to naprawdę potężna rzecz na linii kolejowej.

Po drugie, doprowadziliśmy do końca zawieruchę z GSM-R-em. To oznacza, że na wielu liniach kolejowych ta przepustowość wzrośnie, a system zarządzania staje się bardziej bezpieczny. To naprawdę potężna praca, wykonana z potężnego problemu. Dzieje się więc dużo rzeczy. Tak jak mówiłem, są kwestie inwestycji. Nawet rynek nie zawsze zgadza się w diagnozach, czego przykład mieliśmy kiedyś choćby na posiedzeniu Komisji dotyczącym kruszyw. Musimy mieć w pamięci, że są różne spojrzenia na różne aspekty.

Chcę państwu powiedzieć, że tak jak rozmawiamy dzisiaj i opowiadamy sobie o różnych pomysłach związanych z liniami kolejowymi, tak rozmawiamy o Funduszu Kolejowym. Czasem te rozmowy trwają, ale mam wrażenie, że Fundusz Kolejowy przeszedł z etapu rozmowy na etap poważnej legislacji i spodziewamy się go w parlamencie. Czasem wymaga to rozmowy z Ministerstwem Finansów – na to też potrzeba czasu, wszyscy wiemy, jak to wygląda – ale uważam, że dużo spraw małymi krokami idzie do przodu. Zgadzam się z tym, że dzisiaj jesteśmy w przededniu potężnych inwestycji i potrzebujemy spojrzenia strategicznego.

Bardzo dziękuję za to, że możemy o tym rozmawiać. Chcę państwu powiedzieć, że w najbliższym czasie mamy posiedzenie Komisji dotyczące decyzji środowiskowych, rozmowy z Ministerstwem Klimatu i Środowiska, z dyrektorem generalnym, żeby wypracować jakąś formułę, dowiedzieć się, co jako posłowie w Komisji Infrastruktury możemy zrobić, żeby te procesy przebiegały sprawniej. Ciągłe to powtarzam i mam nadzieję, że wszyscy będziemy rozumieć, że jeżeli mamy rekordowe wydatki na inwestycje infrastrukturalne, to musimy tak dopasować administrację, żeby administracja była w stanie ten proces i te środki obsłużyć. Jeżeli pierwszy raz mamy tylko w Ministerstwie Infrastruktury 100 mld zł, znaczy to, że decyzji do podjęcia i tych procesów będzie o ileś procent więcej. W związku z tym musimy rozmawiać prawdopodobnie z Ministerstwem Finansów, żeby z jednej strony zwiększyć zasoby administracji w zakresie, który odpowiada za proces, z drugiej strony jakoś go odbiurokratyzować – tak jak tutaj była mowa – w miejscach, w których się da, żebyśmy nie ugrzęźli za dwa lata z taką refleksją: „Kurde, mieliśmy 100 mld zł, ale procesowo nie byliśmy w stanie tego przeprowadzić”.

To są potężne wyzwania, które jakoś kotwiczą się w tematach kolejowych. Mogę państwa zapewnić, że z naszej strony, ze strony posłów Komisji jest bardzo duża otwartość, jest chęć do tego, żeby także z naszym udziałem wypracowywać te decyzje. To nie jest tak, że wychodzimy z posiedzenia Komisji i mamy gotowe rozwiązania. Czasem jest tak, że rozmawiamy, jest kolejne kółko i później spotykamy się na różnego rodzaju forach, znowu rozmawiamy. Gdzieś tam te sprawy w końcu są omówione tak, że przybierają formę konkretnych decyzji. Czasem trwa

to i 12, 15 lat, tak. Tak było z Beskidzką Droga Integracyjną. To z kolei mój regionalny wtret. Tak, czasem trwa to i 40 lat, ale w końcu decyzja zapada. Chcę państwu powiedzieć, że wszyscy jesteśmy gotowi do tego, żeby pracować, czasem długo, ale z pewnością efektywnie.

Bardzo dziękuję za to, że tak wiele tutaj rzeczy zostało powiedzianych i bardzo proszę teraz o odniesienie się. Poproszę może pana dyrektora w pierwszej kolejności do wątków, które zostały poruszone, do wyzwań czy konkretnych rozwiązań, które zostały przez państwa przedstawione. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Krzysztof Szymański:

Szanowni państwo, oczywiście materiał dotyczący „Piątki dla kolejowego transportu towarowego” otrzymaliśmy. Ten materiał jest u nas w resorcie analizowany. Poprosiliśmy też zaprzyjaźnione instytucje, czyli Centralny Port Komunikacyjny oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych o dodatkowe uwagi na temat przygotowanych materiałów.

Co do zasady propozycje te w zdecydowanej większości ideowo wydają się kierunkowo słuszne. Należy oczywiście pochylić się nad kwestią szczegółów, przy czym żadnych ostatecznych rozstrzygnięć na chwilę obecną jeszcze nie mamy. Zresztą otrzymaliście państwo taką informację, tak że zakładam, że w jakiejś formie kontaktu roboczego jesteśmy i będziemy ten temat analizować, tak żebyście państwo dostali odpowiedź. Liczę, że następnie mogłyby odbyć się jakieś spotkania na przykład w formie warsztatowej, żebyśmy mogli również te propozycje na bazie stanowisk dwóch stron pogłębić i znaleźć rozwiązania, które w krótkiej, średniookresowej i długoterminowej perspektywie są do wdrożenia wraz z przydzieleniem odpowiednich priorytetów i środków na ich realizację.

Jeszcze raz chciałem podziękować za te propozycje, które dostaniemy również od państwa jako zainteresowanych i działających podmiotów na rynku i organizacje zrzeszające działających przewoźników, gdyż rzeczywiście macie państwo wiedzę z pierwszej ręki. Z punktu widzenia urzędniczego czasem pewne rzeczy trudno dostrzec, mimo że staramy się, tak jak państwo widzieliście, być w kontakcie i mieć jak najświeższe, najbardziej aktualne informacje na temat tego, jak rynek działa, także w zestawieniu z tym, jak działa na terenie innych krajów. Dlatego raz jeszcze dziękuję za to, co dla nas i dla sektora państwo przygotowali. Oczywiście naszą intencją jest to, żeby sektor przewozów towarowych pobudzić do trwałego wzrostu, jak zresztą powiedział zarówno pan minister, jak i ja w trakcie prezentacji.

Jeżeli chodzi o pytania zgłoszone w trakcie dyskusji przez państwa posłów, oczywiście do tych pytań szczegółowo odniesiemy się pisemnie z racji tego, iż reprezentuję tylko pewien pion Departamentu Kolejnictwa, więc nie wszystkie pytania są w moim obszarze i nie mam w tym momencie wiedzy, żeby państwu tu i teraz na te pytania odpowiedzieć.

Na pewno jestem w stanie częściowo odpowiedzieć na zadane przez pana prezydenta Miętka pytanie dotyczące działań krótkoterminowych. Niezależnie od tego, lista tych działań będzie przez nas przygotowana i przekazana do państwa, natomiast tak z pamięci, tak jak kojarzę... To również nie jest mój pion w Departamencie Kolejnictwa, odpowiadam za pion przewozów, ale to kojarzę. Przypominają mi się te inwestycje dolnośląskie, działania krótkoterminowe, czyli linia nr 137, linia nr 276, rewitalizacja tej linii, czy zabudowa dodatkowego posterunku odstępowego między Kamieńcem a Kłodzkiem, linia nr 137. Mam na myśli rewitalizację tego ciągu od Legnicy w kierunku Jawora. To jest też ważny ciąg dla wywozu kruszyw. Podejrzewam, że jeżeli weźmiemy chociażby wykaz inwestycji w ramach wąskich gardeł czy ileś innych projektów rewitalizacyjno-utrzymawczych, to powstanie z tego całkiem pokaźna liczba, która zresztą jest całkowicie uzasadniona chociażby wskaźnikami, o których pan minister Malepszak mówił, w zakresie wzrostu dopuszczalnego nacisku na oś, czy radykalna poprawa średniej prędkości handlowej dla pociągów towarowych.

Pozwolę sobie poprosić pana przewodniczącego, żebyśmy na pozostałe pytania mogli odpowiedzieć pisemnie, oczywiście po konsultacji z panem ministrem. Każdy z państwa posłów i posłanek, pan prezydent Miętek i pozostali przedstawiciele strony społecznej otrzymają odpowiedzi na zadane pytania lub stanowisko resortu infrastruktury. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Ze swojej strony też poproszę. To może prośba do PLK. Czy istnieje jakaś mapa, która pokazywałaby krajową sieć terminali? Czy jest coś takiego u państwa? Jest coś takiego. Czy możemy jako Komisja prosić o przesłanie tego materiału? Bardzo bym prosił. Super, bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, czy ze strony pani prezes Marity Szustak jest chęć podsumowania, odniesienia się do dyskusji, która tutaj miała miejsce, też do propozycji i informacji, które padły ze strony ministerstwa? Bardzo proszę, pani prezes.

Prezes IGTL Marita Szustak:

Bardzo dziękuję za możliwość przedstawienia naszych postulatów. Ze swojej strony obiecuję, że będziemy niezłomni w ich realizacji, tak jak ma to miejsce w ramach „Piątki dla polskiego budownictwa”. Ze swojej strony w dalszym ciągu podtrzymujemy postulat, żebyśmy nie musieli rozmawiać o detalach i szczegółach w takim gremium. W dalszym ciągu, tak jak przy „Piątce dla polskiego budownictwa”, zwracamy się do Ministerstwa Infrastruktury, do pana ministra infrastruktury o stworzenie gremium ekspertów, którzy pracowaliby w zaciszu, w podgrupach, wzorem tych rad ekspertów, które funkcjonowały kiedyś. Była rada ekspertów drogowych, rada ekspertów kolejowych. Proponujemy zrobić radę ekspertów infrastruktury, tak żebyśmy mogli wiele rzeczy wypracowywać w mniejszym gronie i nie musieć wszystkich państwa do tego angażować, żebyśmy mogli tylko przedstawiać efekty prac tych zespołów.

Jeszcze raz bardzo dziękuję. Przepraszam, jeśli było za długo, ale ten temat jest bardzo poważny. Tu powtórzę za panem prezydentem, że to odbije się na logistyce materiałów i może znacząco wpłynąć na realizację ambitnych planów infrastrukturalnych. Cieszymy się, że zaczynają być prowadzone prace odnośnie do decyzji administracyjnych, bo, co też wskazywaliśmy ostatnio, być może to nie brak materiałów czy brak potencjału skutecznie zablokuje inwestycje, ale niestety decyzje administracyjne.

Jeszcze raz dziękujemy. Tu mam postulat do ministerstwa o stworzenie takiego gremium, a my ze swojej strony zobowiązujemy się, że będziemy systematycznie państwa informować o postępie prac nad obydwoma piątkami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, pani prezes. Szanowni państwo, ja też państwa poinformuję, bo to nie jest wiedza powszechna, że Komisja Infrastruktury pracuje również w formie posiedzeń wyjazdowych i wizytacji w różnych miejscach w Polsce. Spotykamy się z samorządami, z przedstawicielami branż i różnych organizacji społecznych po to, żeby wczuć się w głos, usłyszeć głos, który dotyczy wyzwań związanych z szeroko pojętą infrastrukturą. Najbliższe posiedzenie dotyczące decyzji środowiskowych jest konsekwencją tej naszej pracy. Oczywiście wszyscy na poziomie parlamentu mamy świadomość, że jest to wyzwanie związane pewnie głównie z finansowaniem, ale jeżeli zjedziemy do konkretnych projektów infrastrukturalnych, to jest to właśnie ten element, o którym musimy rozmawiać, żeby przy wzrastających środkach inwestycyjnych był odpowiednio zagospodarowany i unormowany.

Bardzo serdecznie dziękuję za przygotowanie „Piątki dla kolejowego transportu towarowego”. Państwo posłowie też otrzymali ten dokument, żeby mogli korzystać z niego w trakcie prac, które podejmują w parlamencie. Ze strony Komisji deklaruję państwu, że nadal będziemy z uwagą analizować wszystkie aspekty, które państwo podnoszą, i będą one przedmiotem posiedzeń Komisji, tak jak było do tej pory. Na te posiedzenia również państwa bardzo serdecznie zapraszam.

Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Jeszcze raz wszystkim państwu bardzo serdecznie dziękuję. Dziękuję paniom posłankom i panom posłom. Dziękuję wszystkim państwu, naszym partnerom społecznym, którzy zechcieli wziąć udział w dzisiejszym posiedzeniu naszej Komisji. Dziękuję przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury, administracji, spółek, które działają w obszarze transportu kolejowego. Życzę państwu dobrego popołudnia.

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