

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 210)
z dnia 25 lutego 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 210)

25 lutego 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Sucho-
nia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, oraz posła **Stanisława Lamczyka (KO)**,
zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat sytuacji transportu kolejowego w Polsce w związku z trwającym od miesiąca paraliżem na kolei, a także w kwestii zakupu przez PKP Intercity taboru kolejowego, w tym używanych ponad 40-letnich wagonów Kolei Niemieckich.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity SA wraz ze współpracownikami, **Piotr Wyborski** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Wojciech Dinges** wiceprezes zarządu POLREGIO SA, **Szymon Huptyś** dyrektor Biura Prasowego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Piotr Nowicki** wiceprezes Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej – Grupa W7 oraz **Konrad Nülken** członek Koła ds. Transportu Partii Razem.

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

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Niezwykle serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Panie ministrze, witam bardzo serdecznie. Witam pana Tomasza Warszę, dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury. Witam pana Kamila Wilde, wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Witam również pana Janusza Malinowskiego, prezesa zarządu PKP Intercity. Witam bardzo serdecznie. Witam pana Adama Wawrzyniaka, członka zarządu PKP Intercity. Witam pana Krzysztofa Krasowskiego, dyrektora Biura Rozkładu Jazdy w tejże spółce. Bardzo serdecznie witam pana Wojciecha Dinges, wiceprezesa zarządu POLREGIO. Witam bardzo liczną reprezentację PKP Polskie Linie Kolejowe, w szczególności pana Piotra Wyborskiego, prezesa zarządu, pana Michała Gila, członka zarządu i dyrektora ds. eksploatacji, pana Krzysztofa Grunke, dyrektora Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, oraz pana Adama Zdrojewskiego, dyrektora Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej. Witam pana Szymona Huptysia, reprezentującego Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. Witam pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Witam pana Leszka Miętka, prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, oraz pana Daniela Biernacika, wiceprezydenta tegoż związku. Bardzo serdecznie witam również pana Piotra Nowickiego, wiceprezesa Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej – Grupa W7.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany 30 stycznia 2026 r. Przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie: „Przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat sytuacji transportu kolejowego w Polsce w związku z trwającym od miesiąca paraliżem na kolei, a także w kwestii zakupu przez PKP Intercity taboru kolejowego, w tym używanych ponad 40-letnich wagonów Kolei Niemieckich”. Zastanawiam się, dlaczego „Kolei Niemieckich” jest dużymi literami, ale widocznie tak wnioskodawcy zechcieli napisać. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę uwag, wobec tego przystępujemy do realizacji.

Otrzymałem informację, że wniosek przedstawia panowie posłowie Mariusz Krystian oraz Rafał Weber. Bardzo proszę o przedstawienie wniosku.

Posel Rafał Weber (PiS):

Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo przedstawiciele PKP Intercity, spółek kolejowych – jeżeli są – i organizacji transportowych, nasze wprowadzające wystąpienie podzielimy na dwie części. Ja skupię się na kwestii, która od dwóch miesięcy jest bardzo paląca, czyli na bardzo złej sytuacji, jeżeli chodzi o transport kolejowy realizowany przez naszego narodowego przewoźnika, a w drugiej części pan poseł Mariusz Krystian odniesie się do zakupów z second handu, które też są w tym temacie realizowane.

Szanowni państwo, złożyliśmy ten wniosek dokładnie miesiąc temu, ponieważ chcieliśmy odnieść się do okresu ok. 30 dni złej sytuacji transportowej w Polsce. Posiedzenie zostało natomiast zwołane dzisiaj, i dobrze, bo mamy już szerszy obraz. Mamy dokładnie dwa miesiące od początku wielkich problemów, które mają miejsce, jeżeli chodzi o transport kolejowy realizowany przez PKP Intercity.

Informacje, które już mamy, jeżeli chodzi o punktualność, są takie, że punktualność w styczniu, jeżeli chodzi o PKP Intercity, wyniosła 55%. To, szanowni państwo, najslabszy odsetek w porównywalnym okresie od wielu, wielu lat. To oznacza, że niemal co drugi pociąg przyjechał na stację docelową bardzo mocno opóźniony. Ta statystyka nie zawiera natomiast pociągów, które zostały odwołane. Takich odwołanych pociągów też było bardzo dużo. Nie napotkałem oficjalnych informacji w tym zakresie, ale dokonałem indywidualnej kwerendy, czyli prześledziłem stronę PKP Intercity.

Tam są komunikaty, kilka komunikatów dziennie związanych z pociągami opóźnionymi związanymi ze zmianą składów, ze zmianą numeracji wagonów, z tym, że pasażerowie po zakupie biletu muszą indywidualnie, na własną rękę szukać swojego miejsca, bo akurat będzie podstawiony skład inny, niż pierwotnie planowano. Jest też informacja o tym, ile pociągów zostało odwołanych. Według moich wyliczeń w styczniu 2026 r. na całej relacji albo na części relacji odwołanych zostało 246 pociągów PKP Intercity. W lutym tego roku – do dzisiaj, do 25 lutego – takich pociągów zostało odwołanych 110. Łącznie więc ponad 350 pociągów w ciągu niespełna dwóch miesięcy zostało odwołanych, powtarzam, albo na całej relacji, albo na części relacji.

Główną przyczyną odwołanych pociągów jest awaria taboru. W niektórych komunikatach podana jest przyczyna bardziej precyzyjna, wskazana jest awaria lokomotyw. W innych komunikatach wskazana jest awaria wagonów, ale generalnie 90% odwołanych pociągów jest związanych z awarią taboru. Niewielki odsetek wskazany na stronie PKP Intercity jest związany z oblodzeniem trakcji, czyli z kwestią nagłego ataku zimy i dużych utrudnień na samych liniach kolejowych. W tę statystykę w ogóle nie wliczam zderzeń ze zwierzyną albo wypadków na przejazdach drogowo-kolejowych, których też było kilka w przeciągu ostatnich dwóch miesięcy. Tych przyczyn odwołań pociągów do tej statystyki nie wliczam. Wliczam tylko te, które są związane z bezpośrednią działalnością samej spółki kolejowej albo zarządcy infrastruktury kolejowej.

Powtarzam: ponad 350 odwołanych pociągów w ciągu 55 dni. To jest skala naprawdę przerażająca. Tutaj, drodzy państwo, zima nie może być żadnym wytłumaczeniem. W mojej ocenie, ale też w ocenie specjalistów i fachowców, którzy na tym się uznają, przyczyny leżą gdzie indziej. O jednej z przyczyn opowie sam pan minister Dariusz Klimczak. Pozwolę sobie puścić bardzo krótkie nagranie:

„200 km/h...”

Jeszcze raz:

[Prezentacja nagrania]

„Udało się wyciągnąć zardzewiałe z krzaków wagony i puścić je na tory, i jadą 200 km/h”.

Posel Rafał Weber (PiS):

To jest, szanowni państwo, wypowiedź pana ministra Dariusza Klimczaka sprzed kilku miesięcy, który opowiadał o tym, w jaki sposób większa ilość składów trafiła na polskie tory. Abstrahuje od twierdzenia, że udało się wyciągnąć z krzaków, bo każdy, kto na tym temacie się zna, wie, że remonty są dużo wcześniej planowane, były, są i zapewne będą przeprowadzane, natomiast samo ujęcie sprawy, że udało nam się wyciągnąć z krzaków zepsute wagony, naprawić je i jeździć 200 km/h, pokazuje podejście Ministerstwa Infrastruktury do tak ważnej i niewrażliwej gałęzi.

Szanowni państwo, tak, udało się. Zapewne na kilku kursach te wagony – nie ma tutaj mowy o lokomotywach, ale zapewne również lokomotywy – dały radę. One zrobiły to, co miały do zrobienia, ale po kilku, kilkunastu kursach po prostu zaniemogły. Nie bez przyczyny zostały swego czasu odstawione. Nawet jeżeli państwo mieli zamiar je wyremontować, doprowadzić do stanu używalności, to to się po prostu nie udało.

Jeszcze raz powtarzam. Statystyki, które cytowałem, to statystyki podane przez przewoźnika na oficjalnej stronie PKP Intercity. To jest, szanowni państwo, główna przyczyna sytuacji, z którą mamy do czynienia od 55 dni. Jeżeli tak jest, to w najbliższej przyszłości mimo tego, że zima ustanie, a już ustała, nie za wiele się zmieni. Być może trochę się zmieni, być może faktycznie warunki pogodowe zelżą i nastąpi poprawa, ale z takimi sytuacjami, w których pociągi są albo odwołane, albo bardzo mocno opóźnione, będziemy mieli do czynienia.

Kolejną przyczyną tej sytuacji jest bardzo krótki czas między jednym kursem a drugim kursem po to, żeby ten pociąg został doprowadzony przez obsługę do porządku i do realizacji kolejnego biegu. Na to zwracają uwagę fachowcy. Tutaj te czasy zostały tak napięte, że jedno opóźnienie piętrzy później kolejne opóźnienia na trasie powrotnej. Statystyki, o których mówiłem – 55% punktualności – również są z tym związane. Jeżeli są awarie wagonów, jeżeli są awarie lokomotyw, jeżeli są awarie taboru, to powinny być składy zastępcze. Właśnie przez taką, a nie inną politykę Ministerstwa Infrastruktury tych składów zastępczych nie ma. Szanowni państwo, tak wygląda obraz nadzoru Ministerstwa Infrastruktury nad polskim przewoźnikiem.

Szanowni państwo, chcę też zwrócić uwagę na komunikaty, które pojawiają się przynajmniej w mediach społecznościowych: zarówno oficjalnego profilu PKP Intercity, jak i rzecznika naszej spółki przewozowej. Są to komunikaty, które de facto niczego nie wnoszą, jeżeli chodzi o uczciwe i rzetelne informowanie pasażerów o zaistniałej sytuacji, bo odsyłanie do drużyn konduktorskich i do tego, żeby drużynę konduktorską zapytać, co dalej z danym pociągiem będzie się działo, czy pojedzie, czy nie pojedzie, jest naprawdę mało poważne. To właśnie drużyny konduktorskie uratowały niejedną emocjonalną sytuację, kiedy pociąg stał i nie było wiadomo, czy pojedzie dalej. To właśnie wszyscy ci, którzy pracują na dole, byli pierwszymi odbiorcami negatywnych emocji pasażerów, którzy spóźnili się do miejsca docelowego, a czasami powodem dotarcia do miejsca docelowego była wizyta w szpitalu albo przesiadka na dworcu Warszawa Centralna i później dalsza podróż na Okęcie i wylot z Okęcia półtorej godziny po tym. Na jednej relacji miałem z taką sytuacją do czynienia. Informacja rzecznika czy informacja z oficjalnego profilu PKP Intercity, że trzeba pytać drużynę konduktorską, co dalej, jest żadną informacją.

Szanowni państwo, kolejna rzecz związana z komunikacją jest taka, że jeżeli rzecznik zajmuje się promowaniem transportu zwierząt, a kilka dni temu zachęcał do tego na bazie filmiku, który został udostępniony, na którym widać, jak jeden z pasażerów wpycha do pociągu gęś, żywą gęś, to chyba tak być nie powinno. Uważam, że to pasażerowie w pierwszej sytuacji powinni być odbiorcami rzetelnej, obiektywnej i uczciwej komunikacji. Nasza informacja, panie ministrze, jest po to, aby tego typu sytuacji unikać. Apelujemy o to, aby wreszcie zapanować nad tym, co się dzieje, aby pociągi wreszcie jeździły punktualnie i w ogóle jeździły – nawiązując do ponad 350 odwołanych w ciągu 55 dni – ale też, aby komunikacja z pasażerem w mediach społecznościowych była na odpowiednim poziomie. Wiem, że media społecznościowe rządzą się swoimi prawami, jednak od takiej instytucji wymaga się rzetelnej, uczciwej, bardzo trafnej i w punkt komunikacji. To jest apel, z którym się zwracamy, jeżeli chodzi o sytuację, która ma miejsce od 25 grudnia, czyli od pierwszych problemów, które nastąpiły, jeżeli chodzi o transport kolejowy.

Teraz poproszę kolegę, pana posła Mariusza Krystiana, żeby odniósł się do zakupów, które są już w zasadzie realizowane czy zrealizowane przez PKP Intercity. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę, pan poseł Mariusz Krystian.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo prezesi, przedstawiciele stowarzyszeń i organizacji kolejowych, okazuje się, że w kontekście wypowiedzi mojego poprzednika, pana ministra Rafała Webera, kwestie dotyczące opóźnień, odwoływania połączeń i bardzo mocnego rozregulowania rozkładu jazdy dziwnym trafem nie dotyczą prywatnych przewoźników, którzy kursują po polskich torach oczywiście na mocy prawa implementowanego

w ramach naszego członkostwa w Unii Europejskiej, ale którzy teraz kursują tak naprawdę z wyboru ministra. Trzeba przypomnieć, że gdyby zlecili państwo badanie równowagi ekonomicznej przewozów dotowanych, okazałoby się, że wejście prywatnych przewoźników na polski rynek kolejowy można było przesunąć w czasie, a wiadomo, że czas to pieniądz i czas to również możliwość na przygotowanie się i mocniejszą analizę w tym względzie.

Opowiem państwu o pewnej sytuacji, która miała miejsce 15 stycznia, i przewozie, w którym uczestniczyłem. Dzięki temu mam pewien obraz sytuacji. Ten obraz został również później potwierdzony w moich rozmowach z kolejarzami, z pracownikami PKP PLK i PKP Intercity. Czwartkowy poranek, Warszawa Centralna, kurs o godz. 9.40, pociąg EIC „Kaszub”, relacja Gdynia – Warszawa – Kraków – Zakopane, opóźniony, jak się okazało, blisko 40 minut i kilkuminutowa przerwa w rozkładzie jazdy. Prywatny przewoźnik przyjeżdża osiem minut przed odjazdem rozkładowym, odjeżdża punktualnie i na trasie Warszawa Centralna – Kraków, pomimo wielu remontów, notuje jeden nierozkładowy postój czy rozkładowy, planowany postój: około pół minuty. Jeżdżę pociągami bardzo często, jeżdżę pociągami na trasie Kraków – Warszawa i wiem, że składy Express InterCity Premium i składy Pendolino mają wiele kilkuminutowych postojów związanych z remontami. Tu natomiast wyglądało to na sytuację, co zresztą zostało potwierdzone w moich rozmowach z pracownikami PKP PLK, że ten przewoźnik miał priorytetowy rozkład, priorytetowe przepuszczanie na szlaku kolejowym i te postoje jego po prostu nie dotyczyły. Na dworzec w Krakowie przyjechalśmy kilka minut przed czasem.

Taka sytuacja nie miała miejsca raz, nie miała miejsca dwa razy. To jest nagminna sytuacja, że na tej samej trasie, w takich samych warunkach pogodowych pociągi naszego narodowego operatora w przeciągu ostatnich miesięcy mają kilkudziesięciominutowe opóźnienia, a w tym samym czasie przewoźnicy prywatni nie notują żadnych opóźnień. Mnie, jako osobie, która jest żywo zainteresowana transportem publicznym, przypomina to budowanie narracji o tym, że prywatny przewoźnik jeździ punktualnie, że jeździ bardzo dobrze, zagraniczny jeździ o czasie, a nasze, polskie, państwowe, wiadomo, jeżdżą byle jak, jeżdżą opóźnione. Brakuje informacji, o której wspomniał wcześniej pan Rafał Weber.

Szanowni państwo, tak wykończono PKS-y w latach 90. Wpuszczono bez żadnego ładunku i składu prywatnych przewoźników. Jak to się skończyło, wszyscy wiemy i wszyscy pamiętamy. Dopiero Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych – uruchomiony za czasów Prawa i Sprawiedliwości i pana ministra Andrzeja Adamczyka – rozpoczął naprawę tego segmentu rynku. Tutaj mamy jako żywo – to jest moja opinia – próbę powtórzenia tego scenariusza, tylko że na rynku kolejowym. Chciałbym, żeby pan minister odniósł się do tej sytuacji i tej punktualności, powtarzam, nieincydentalnej, ale w takich samych warunkach atmosferycznych, praktycznie w tym samym czasie i na tej samej linii kolejowej dla przewoźnika narodowego i zagranicznego przewoźnika prywatnego.

Druga kwestia, o której chcę powiedzieć, to w mojej i nie tylko w mojej opinii absolutnie skandaliczna sprawa związana z zakupem 42-letnich wagonów od Deutsche Bahn przez PKP Intercity. Przypomnę, są to wagony 1 i 2 klasy z 1984 r., natomiast konstrukcyjnie są to wagony z przełomu lat 60. i 70. Dokładnie jakie? Nie wiemy, ponieważ ministerstwo odmówiło na pytanie grup społecznych i organizacji społecznych udostępnienia specyfikacji technicznej tych zakupów. Najpierw spanikowane stwierdziło, że przy zakupie nie dokonano ekspertyzy technicznej i przeglądu technicznego, a później prostowało swoją wypowiedź, stwierdzając, że przedstawiciele PKP przed zakupem dokonali oględzin technicznych.

Szanowni państwo, rok 1984 to czasy głębokiego podziału Niemiec. Na wschodzie rządzi Erich Honecker, na zachodzie – Helmut Kohl. W produkcji konstrukcyjnej tych wagonów powszechnie jako materiały izolacyjne, cieplne, akustyczne, jako płyty, uszczelnienia i osłony stosuje się azbest. W związku z tym w najlepszym wypadku mamy w tym momencie wprowadzane do komunikacji publicznej transportu kolejowego wagony poazbestowe, ale nie mamy pewności, czy nie są to wagony, które w swojej konstrukcji zawierają azbest. Za chwilę powiem państwu, jakie muszą być spełnione warunki, żeby to wykluczyć.

W związku z tym pojawiają się pytania. Dlaczego, panie ministrze, warunki umowy do chwili obecnej są tak naprawdę tajne? Dlaczego ministerstwo, aby zdementować – bo tak przecież ochoczo państwo dementowali, że wagony nie zawierają azbestu – nie opublikowało szczegółów technicznych i przeglądów technicznych, które powinny być wykonane? Jest w końcu proste pytanie: Czy polscy pasażerowie nie zasługują na nic lepszego niż niemiecki złom z 1984 r.?

Szanowni państwo, tu byłaby potrzeba bardzo prostej rzeczy: wykazu numerów EVN tych wagonów plus ich dokumentacji utrzymaniowej i modernizacyjnej ze szczególnym uwzględnieniem zakresu prac, które rzekomo były wykonane w latach 1998–2004. Czy zakres prac obejmował demontaż materiałów izolacyjnych i uszczelnień, które w tych wagonach były powszechnie stosowane? W związku z tym potrzebna byłaby następna rzecz, mianowicie inwentaryzacja materiałów potencjalnie azbestowych, czyli *asbestos survey* wykonany przez uprawnioną jednostkę, która dokonałaby poboru próbek z miejsc, gdzie konstrukcyjnie w tych wagonach był stosowany azbest. Jak już wspomniałem, to były izolacje cieplne, akustyczne, płyty, uszczelnienia, osłony. W końcu potrzebne byłyby badania laboratoryjne próbek w akredytowanym laboratorium, które jednoznacznie stwierdziłyby, że te wagony są bezpieczne dla polskich pasażerów.

Brak takowych informacji, sprzeczne zeznania, sprzeczne informacje, wskazywanie na kwestie dotyczące braku przeglądów technicznych, później zmiana narracji i stwierdzenie, że jednak PKP Intercity dokonała przeglądów technicznych przed zakupem, wskazuje na to, że w tej sprawie ministerstwo popełniło rażące zaniedbania i błędy. Chciałbym, aby ministerstwo przekazało te informacje opinii publicznej, aby można było niezależnie zweryfikować dane oraz kwestie dotyczące specyfikacji technicznej tych wagonów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, naszą dyskusję w zaproponowanych przez państwa posłów tematach podzielimy na dwie części. Pierwsza część to jest temat zakupu wagonów, druga część to jest kwestia dotycząca punktualności na kolei. Zaczęlibyśmy od tematu taboru, bo wydaje się, że te kwestie można dosyć sprawnie wyjaśnić, tak że bardzo proszę, panie ministrze. Udzielam głosu panu ministrowi oraz współpracownikom w temacie wagonów, po czym przeprowadzimy dyskusję, jeżeli po wyjaśnieniach będzie taka potrzeba. Jeżeli nie będzie trzeba, przejdziemy do drugiej części, czyli kwestii punktualności. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, żeby zrozumieć i podsumować kwestie zakupu 50 używanych wagonów od kolei niemieckich, musimy skoncentrować się na liczbach i zobaczyć, jakie decyzje nie zostały podjęte w latach 2021, 2022, 2023, jakie decyzje zostały podjęte w latach 2024, 2025 i jakie są podejmowane teraz, żeby zobaczyć kolej w wydaniu dalekobieżnym na liczbach i żeby zobaczyć, dlaczego potrzebujemy dzisiaj taboru po to, żeby zaspokoić popyt, z jakim się mierzymy w wydaniu PKP Intercity.

89 mln pasażerów to wynik PKP Intercity w 2025 r. To jest o 31% więcej niż w 2023 r. W 2023 r. zarząd Intercity, ministerstwo zakładało, że PKP Intercity przewiezie 88 mln pasażerów w 2030 r. Ten wynik zrobiliśmy w ubiegłym roku, wynik, który był jeszcze w 2023 r. powszechnie reklamowany na wyświetlaczach. Również w wagonach PKP Intercity pojawiała się wartość 88 mln pasażerów w 2030 r.

Co by się stało, gdybyśmy nie podejmowali działań w kierunku nowych wagonów, nowych połączeń, i co się stało? Dlaczego te działania dzisiaj musimy podejmować? Bo, szanowni państwo, 50 wagonów oferujących łącznie ok. 10 tys. miejsc dobowo to jest dzisiaj kropla w morzu potrzeb, z jakimi mierzymy się w Intercity, bo de facto potrzebowalibyśmy – szczególnie na sezon letni, na sezon ciepły – kilkuset wagonów, żeby zaspokoić popyt, z którym się mierzymy.

Te liczby bardzo wyraźnie pokazują, że dzisiaj potrzebujemy tych wagonów, dlatego że nie podjęto decyzji w 2021 r. Nie kupiono taboru wysokopojemnego. Warto tutaj przypomnieć pewne daty związane z 2021 r., gdy ogłoszono przetarg na tabor wysokopojemny, gdzie zgłosiła się tylko jedno konsorcjum: PESA-NEWAG. Lipiec 2021 r. to ogłoszenie postępowania na tabor wysokopojemny: 38 pociągów, 650 miejsc na pokładzie. To jest 25 tys. miejsc dobowo, licząc 38 pociągów. Licząc oczywiście, że każdy pociąg przejeżdża trasę przynajmniej dwa razy, licząc rotację miejsc, to 70–80 tys. miejsc.

Wtedy tej decyzji zabrakło. Zabrakło zakupu pojazdów wysokopojemnych. Jak długo zwlekano z tą decyzją? Do lipca 2023 r. Przez dwa lata brakowało decyzji. Z tym spotykamy się w różnych kwestiach: GSM-R-u, tunelu łódzkiego. Jest otwarcie ofert, przekroczenie budżetu o 45% i konsternacja. Co robimy? Zwlekamy. Brakuje decyzji. Od otwarcia ofert na tabor wysokopojemny mijają dwa lata. Dzisiaj miały być dostarczane ostatnie pociągi. Gdyby wtedy podjęto decyzję, taki byłby harmonogram dostaw. Do 30 czerwca tego roku wszystkie pociągi z 38 miały być w konsorcjum PESA-NEWAG. Wszystkie miały być dostarczone do 30 czerwca.

To 25 tys. miejsc, licząc tylko 38 pociągów, bez przelicznika ich wykorzystania dobowego, bez przelicznika liczby miejsc.

Co dzieje się dalej, bo o tym warto przypomnieć, to konsternacja, unieważnienie przetargu, ogłoszenie ponownego przetargu. Ponownie startuje konsorcjum PESA-NEWAG, ponownie składa ofertę. Podwyższono budżet. Nadal w powtórzonym przetargu jest przekroczenie budżetu, tym razem o 28%. Jeszcze stary zarząd PKP Intercity w marcu 2024 r. unieważnił ten przetarg. Szanowni państwo, podkreślmy to raz jeszcze. Nie kupiono polskich pociągów wysokopojemnych, które dobowo oferowały do 80 tys. miejsc w podaży. To się nie wydarzyło.

Idziemy dalej, jeśli chodzi o kolejne liczby. Co dzieje się szczególnie w latach po covidzie? To nie są tylko lata 2024, 2025, ale już po covidzie odbicie było bardzo gwałtowne. Wzrost liczby pasażerów był szybki. 2023 r. to 68 mln pasażerów, ale podkreślam, że 2023 r. zakłada, że liczba pasażerów w 2030 r. będzie na poziomie 88 mln. Przychodzi nowy zarząd, nowe decyzje, nowe podejście i zaczynamy skokowy wzrost liczby pasażerów. Jest on związany oczywiście ze skokowym wzrostem pracy eksploatacyjnej, bo to jest wzrost pracy eksploatacyjnej w dwa lata o 26% – samej liczby pociągów o 27% – i wzrost liczby pasażerów o 31%. W dwa lata. Przewidywania 2023 r. zrealizowano w 2025 r. Plan na 2026 r. zakłada już zbliżenie się do poziomu 100 mln pasażerów.

Szanowni państwo, dlaczego potrzebujemy tych wagonów? 244 tys. pasażerów dobowo to jest wynik średniodobowy za ubiegły rok. Dzisiaj nasze pociągi, biorąc pod uwagę ich liczbę, miejsce i przelicznik rotacji miejsc, oferują 270–280 tys. miejsc dobowo. To oznacza, że w okresie letnim – a ubiegłoroczny okres letni to było średnio 305 tys. pasażerów – każdego dnia wozimy pasażerów na stojąco, wozimy ich praktycznie każdego dnia, bo nie zapewnimy im liczby miejsc, podaży miejsc, która pozwala przewieźć wszystkich pasażerów na siedząco, a w okresach najbardziej intensywnych, długich weekendów letnich liczba pasażerów jest już na poziomie 350 tys. i więcej.

To pokazuje, że dzisiaj nie potrzebujemy 50 wagonów, które są gotowe szybko do wzięcia. Potrzebowalibyśmy 200 takich wagonów. Potrzebowalibyśmy nawet więcej takich wagonów, żeby przewieźć pasażerów na siedząco, a nie na stojąco. Podkreślam raz jeszcze, decyzje niepodjęte w 2021 r., przeciągnięte do 2023 r., finalnie zakończone w marcu 2024 r. skutkują dzisiaj tym, co mamy. Jeśli chcemy rozwijać ofertę i wozić pasażerów, to musimy optymalizować, maksymalizować wykorzystanie taboru, żeby taki pociąg jak Pesa Dart przejeżdżał 300 tys. km rocznie, a nie 220–230 tys. km, jak było wcześniej, żeby Flirty przejeżdżały więcej i żeby Pendolino, które są najlepszym taborem, jaki kursuje dzisiaj po polskich torach, przejeżdżały ponad 400 tys. km rocznie. To też pokazuje, że mamy do czynienia z taborem wiarygodnym, o wysokiej wiarygodności i wysokiej dostępności.

Szanowni państwo, 244 tys. pasażerów dobowo... Spodziewamy się, że tegoroczny wynik będzie już w okolicach 260–265 tys. pasażerów średniodobowo. Ta przewidywana liczba pasażerów w 100% wypełnia oferowaną podaż miejsc. Każdy wagon jest nam dzisiaj potrzebny. Każdy wagon przysłowiowo wyciągany z krzaków i remontowany – chociaż zgadzam się, że ten proces jest długotrwały, to nie jest wyciąganie wagonów z krzaków – to jest długotrwały proces ogłoszenia przetargu i fizycznego remontu tych wagonów. Nie może być jednak tak, że najlepsze wagony Z1 na prędkość 200 km/h stoją w krzakach przez pięć lat, a z takimi sytuacjami mieliśmy do czynienia.

Mam do państwa pytanie, bo jako regularny pasażer kolei w Europie i w Polsce tymi wagonami niemieckimi przejechałem kilka, może kilkanaście tysięcy kilometrów. Czy ktoś z państwa jechał takim wagonem, ma jakieś doświadczenia w podróży takimi wagonami? To mnie interesuje, bo żeby coś krytykować, trzeba z czymś się zmierzyć, trzeba z czymś się zapoznać. Jako regularnie podróżujący mogę państwu powiedzieć, że chciałbym, żeby tzw. krótkie wagony, które modernizujemy od ponad 10 lat po koszcie 5 mln zł za sztukę, oferowały taki poziom komfortu dla pasażera, jaki zaoferują wagony niemieckie.

Co z tego, że one mają 40 lat? Polskie wagony, które zmodernizowaliśmy, też mają 40 lat. Masowo modernizowaliśmy wagony z lat 80. Mamy 883 takie wagony pozostawione na starych wózkach, nieoferujące dobrego komfortu podróżowania przy prędkości 160 km/h. Kupiliśmy je w niewielkiej liczbie za 13% wartości nowego wagonu od Cegielskiego. 13% wartości! Kupiliśmy wagony, które, jak zakładamy, będą jeździły jeszcze kolejnych 15 lat, czyli kupiliśmy je de facto za ułamek kwoty, którą trzeba dzisiaj przeznaczyć na nowe wagony, których nie możemy po prostu sobie zamówić i na które nie możemy ogłosić przetargu, bo Cegielski ma robotę na kolejnych osiem lat. Dzisiaj nie jest w stanie wyprodukować więcej, bo ma pewne problemy

z tym, żeby wyprodukować to, co zostało już wcześniej zamówione. To samo dotyczy Pesy, to samo dotyczy Newagu. Oni są zarobieni. Oni mają produkcję zapewnioną na następnych kilka lat, a my dzisiaj musimy zmierzyć się z tym, żeby w okresie letnim móc swobodnie przewieźć ponad 300 tys. pasażerów dobowo.

Szanowni państwo, myślę, że pan prezes Malinowski wyjaśni z prezesem Wawrzyniakiem kwestie techniczne, kwestię azbestu, tych bzdur, które pojawiły się w mediach. Chciałem wyjaśnić to państwu na liczbach, pokazując, że gdybyśmy mogli, kupilibyśmy więcej, bo sprawdzamy stan techniczny wagonów, znamy te wagony, wiemy, że były utrzymywane w dobrym stanie technicznym i dzisiaj mają przed sobą jeszcze wiele lat życia na naszych torach. W marcu będzie okazja, żeby tymi wagonami się przejechać, bo będą już dołączane do pierwszych pociągów. Zapewniam państwa, że chciałbym, żeby nasze stare wagony z lat 80. po modernizacjach zapewniały taki komfort podróżowania jak te, które kupimy.

Panie przewodniczący, to tyle w kwestii wyjaśnienia. Myślę, że kwestia wagonów niemieckich... To nie jest tylko nasza specyfika, że PKP Intercity kupiło tabor używany, że PKP Intercity wynajmuje tabor używany. Koleje czeskie kupują tabor używany, koleje niemieckie ostatnio odkupiły od kolei austriackich. To jest specyfika europejska. Jeśli ktoś ma tabor, który jemu nie jest potrzebny, a ktoś tego taboru potrzebuje, bo ma szybko rosnące przewozy, to w Europie dzieje się tak, że ten tabor szybko znajduje nowego właściciela. Podkreślam ten wątek raz jeszcze. Gdybyśmy dzisiaj mieli ponad 30 pociągów produkcji PESA-NEWAG niezamówionych w 2021 r., to nie siedzielibyśmy tutaj i nie rozmawialibyśmy o 50 niemieckich wagonach, które, podkreślam raz jeszcze, są kroplą w morzu potrzeb w skali przewozów, które dzisiaj realizujemy, i nieprzewidywanych wcześniej – i to jeszcze trzy lata temu – wzrostów, które realizujemy.

Panie przewodniczący, jeśli można, oddałbym głos prezesom Intercity w kontekście czysto technicznych zagadnień związanych z tymi wagonami.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Zauważyłem, że jeden z panów posłów, którzy zabierali głos na początku, mówił, że jechał właśnie tymi wagonami obcego przewoźnika. To są te niemieckie wagony. Panowie posłowie, myślę, że kontrola tamtego przewoźnika i tego, czy tam nie ma przypadkiem wagonów, które są z zawartością azbestu, byłaby dla opinii publicznej interesująca, ale to panowie posłowie jechali już tymi wagonami niemieckimi, które jeżdżą po polskich drogach, to może podzieli się z nami swoimi...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo słaby dowcip.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale nie, mówię całkiem poważnie. Mówię całkiem poważnie. Jeden z panów posłów mówił o tym na początku, dlatego o tym mówię.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, na pewno pan poseł Kmita jechał.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Właśnie nie wiem, któryś z panów posłów. Nie chcę...

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Tak, ja.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan poseł? No to może się podzieli.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Austriackimi wagonami?

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Chętnie wypowiem się na ten temat w wypowiedzi. Muszę powiedzieć, że czerpanie wzorców z...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Super, w dyskusji, dobrze.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

To może państwo kupicie 20-letnie samochody do obsługi zarządu i będziecie mówili, że są tak samo komfortowe jak niemieckie nowe pojazdy. Nie bądźmy śmieszni.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zapiszę pana posła do dyskusji w takim razie.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Ale rzeczywiście, panie ministrze, w przeciwieństwie do pana pojechałem na własny koszt, ponieważ posłowie nie mają zwracanych środków za przejazd RegioJetem. Mógłbym wystąpić do kancelarii, ale...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

A, to pan poseł jechał RegioJetem?

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Miedzy innymi właśnie dlatego, że przeprowadzałem kontrolę, i to na własny koszt.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

I to są te niemieckie wagony? To z przyjemnością wysłucham opinii na temat komfortu, panie pośle. Zapisuję pana do dyskusji.

Bardzo proszę, pan prezes Malinowski. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Szanowni państwo, udzielę części odpowiedzi na pytania, które padły. Dalszą część przedstawi pan prezes Adam Wawrzyniak.

PKP Intercity bardzo dobrze zna te wagony. W ramach kontroli poselskiej u nas można sprawdzić, ile delegacji, w jakim składzie, jakie raporty są z oględzin wagonów, które oglądaliśmy w Niemczech, ile było badań stanu technicznego, jak szerokie są te delegacje, łącznie z firmami, które docelowo miały przygotować te wagony do ruchu. Jest to do sprawdzenia. Naprawdę, jest bardzo obszerny materiał z badania tych wagonów.

Kolejna kwestia: Dlaczego nie przedstawiliśmy wszystkich danych? Proszę państwa, nie będę działał na szkodę spółki. 50 wagonów wygraliśmy w przetargu. Chcieliśmy wygrać 109 wagonów. 59 nie wygraliśmy. Wygrała je nasza konkurencja. PKP Intercity SA nie będzie się tutaj odkrywała ze wszystkimi danymi, gdy konkurujemy z konkurencją, która walczy o te same wagony i konkuruje na tym samym rynku, na którym jeździmy. Nie oczekujcie tego od nas.

W kwestii azbestu powiem, że w tej chwili do Polski przyjechało 18 wagonów. Część wagonów jest już w barwach PKP Intercity. W tych wagonach nie ma żadnego azbestu. Opinie, wypowiedzi o azbecie w tych wagonach traktujemy jako działanie na szkodę spółki PKP Intercity. Żeby to było jasne, tam nie ma żadnego azbestu. Te wagony są bardzo dokładnie sprawdzone przez naszych komisarzy i potwierdzam, głośno mówię, w 18 wagonach, które w tej chwili dotarły do Polski i są dokładnie przejrane, sprawdzone, nie ma azbestu. Myślę, że wiek wagonów mogę podać, bo to nie jest wielka tajemnica. Wagony pochodzą z lat 1975–2003. Modernizację przechodziły w latach 1997–2003.

Myślę, że to są podstawowe informacje, które chciałem przekazać. Dalszą część przedstawi pan prezes Adam Wawrzyniak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu PKP Intercity SA Adam Wawrzyniak:

Szanowni państwo, oto kilka danych stricte o tym, co robimy z zabezpieczeniem taboru. W tej chwili w polskich zakładach mamy zakontraktowane ponad 18 mld zł na zakup nowego taboru, częściowo także na modernizację. Na tej mapie widać, w jakich lokalizacjach te zakłady dla nas pracują. Te zakłady są tak dociążone, że, proszę mi wierzyć, nie są w stanie przyjąć kolejnych zamówień, nawet gdyby były na to środki.

Wagony używane, które kupiliśmy – zaledwie 50 – stanowią... o, to taki pomarańczowy paseczek. To jest udział naszych wydatków we wszystkich inwestycjach taborowych. Ten pomarańczowy paseczek to 0,09 mld zł, czyli trochę ponad 0,4%. Tyle wydaliśmy na zakup tych wagonów, a budzą one największe emocje. Tak jak już wspomniał prezes Janusz Malinowski, te wagony są w dobrym stanie, są naprawdę komfortowe. Zakupiliśmy je za 10–15% wartości

nowego wagonu. 18 tych wagonów jest już w Polsce. W tej chwili są one we Wrocławiu i w Opolu, gdzie przechodzą niezbędne przeglądy techniczne, a także mają – co możecie państwo zobaczyć w lewym górnym rogu – malaturę PKP Intercity. Niewprawne oko lub ktoś, kto nie jest ekspertem kolejowym, z zewnątrz nie odróżni tych wagonów od pozostałego taboru wagonowego PKP Intercity.

Jeżeli chodzi o ich stan techniczny, czyli o to, czego pasażer nie widzi, tu macie państwo przykładowe zdjęcie przetwornicy. Bardzo chciałbym, żeby wszystkie używane wagony były w tak doskonałym stanie. Wszystkie te przetwornice zostały uruchomione, wszystkie instalacje w tych wagonach są sprawne. Robimy ich przeglądy, sprawdzenia i, jak już wspomniano, będziemy chcieli, żeby w marcu pierwsze z tych wagonów były w naszych pociągach.

Tyle w temacie wagonów. Proszę państwa, to, co powiem, jest przykre, ale te wagony są lepsze od naszych wagonów. Taka jest prawda. To komfort podróży, cichość biegu. Pewnie sami państwo zauważycie, że te wagony są po prostu lepsze.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Otwieram dyskusję w tym temacie. Bardzo proszę, jako pierwsza zgłosiła się pani przewodnicząca Krystyna Sibińska. Bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, 14 grudnia ubiegłego roku wszedł w życie nowy rozkład jazdy. Jak państwo pamiętacie – szczególnie członkowie Komisji, ale też niektórzy obecni tu państwo – w Komisji Infrastruktury wielokrotnie poruszałam temat wykluczenia komunikacyjnego w województwie lubuskim, szczególnie jeśli chodzi o Gorzów Wielkopolski i okolice. Bardzo narzekaliśmy na POLREGIO. Jest tu z nami pan prezes, który doskonale zna sytuację. Rzeczywiście ten przewoźnik zawodził na każdym kroku i mieliśmy mnóstwo zgłoszeń. Sami państwo nie raz i nie dwa byliście świadkami wystąpień na posiedzeniach Komisji. Urząd dozoru niejednokrotnie prowadził kontrolę. Były też różne kary nakładane na POLREGIO. Sytuacja nie zmieniała się. Mieliśmy nieustający problem z połączeniem, z dojazdem do Poznania, do pracy, do szkół. To był temat, który nie był rozwiązany. Poprzednie rządy – państwa rządy – spowodowały, że ta sytuacja tylko pogłębiała się. Nie było niczego nowego.

14 grudnia natomiast zostało wprowadzonych pięć par pociągów PKP Intercity na trasie Gorzów Wielkopolski – Poznań, które komunikują Gorzów Wielkopolski z Poznaniem w ciągu 90 minut. Tam te pociągi jeżdżą. Pierwszy miesiąc, który był zweryfikowany, od 14 grudnia do połowy stycznia 2026 r., wygenerował na tej trasie 25 tys. pasażerów. Obłożenie tych pociągów było prawie stu procentowe.

W imieniu tych 25 tys. pasażerów w pierwszym miesiącu – mamy drugi miesiąc, za chwilę kolejny, więc ta liczba na pewno utrzymała się – chcę podziękować, panie ministrze, panie prezesie, za wprowadzenie tych pociągów, dlatego że, jak pasażerowie określają, to połączenie i wprowadzenie tych pociągów to jest hit, to jest strzał w dziesiątkę, to jest właśnie to, o czym powinniśmy mówić, czyli to, co spowodowało, że można normalnie funkcjonować, można jechać, można podróżować, można komunikować się z resztą kraju. Tak jak powiedziałam, mogę powiedzieć tylko: dziękuję i proszę o więcej.

Jestem przekonana, że to rozwiązanie jest dobre, bo innego po prostu nie było. Nie było innych możliwości, tak jak przedstawił to pan minister, tak jak przedstawił to pan prezes. Po prostu nie kupiliście tych pociągów, nie zapewniliście odpowiedniego do tego taboru, nie zapewniliście również odpowiedniej siatki połączeń, żeby można było mówić o normalnym funkcjonowaniu i normalnym transporcie zbiorowym.

Jeszcze raz wyrażam naprawdę wielkie podziękowania. Panie ministrze, prosimy o więcej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję szanownej pani przewodniczącej.

Teraz głos zabierze pan poseł Łukasz Kmita. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Dzień dobry wszystkim. Szanowni państwo, najpierw drobna errata do wypowiedzi pani przewodniczącej Sibińskiej. Można mieć wrażenie, że na tę trasę zostały skierowane wagony, które zostały kupione z Niemiec. Po pierwsze, na tę trasę zostały skierowane składy spalinowe, które

PKP Intercity wydzierzawiła od SKPL. Nie słyszałem żadnej wypowiedzi ze strony Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość atakującej tę formę wypożyczenia taboru. Taka forma była też wcześniej stosowana przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, szczególnie w szczytach przewozowych. Akurat ja, będąc także na posiedzeniu Komisji w lubuskim, rozmawiałem i zauważyłem, że jest to dobry kierunek działania, więc nie potępiamy w czambuł wszystkiego.

Jeśli natomiast w odpowiedzi na moją interpelację piszecie państwo, że średni wiek taboru wynosi 42 lata, bo w sumie ta dyskusja od tego się zaczęła, wypowiedź w odpowiedzi na interpelację nie jest precyzyjna, bo słyszymy teraz, że... Pytałem dokładnie o rok produkcji taboru poszczególnych wagonów. Państwo to uśredniliście. Dzisiaj słyszymy, że to są już wagony powstałe od 1975 r.

Panie ministrze, panie prezesie, dam panom przykład. To, że w budynku czy w takiej sali jak ta ładnie pomalujemy i wymienimy krzesła na nowe, może nawet wygodniejsze niż te, które były dotychczas, nie oznacza, że ten budynek nie nadaje się do generalnego remontu albo, co więcej, może być wyłączony z użytkowania. Jeśli dla państwa szczytem rozwoju komunikacji jest to, że są wygodne siedzenia – potwierdzam, te fotele są w miarę wygodne, nawet wygodniejsze niż te, które są po modernizacji w PKP Intercity – nie oznacza to, że to, czego dotyczy pasażer, zapewnia mu bezpieczeństwo. Jednak ten tabor – jak dzisiaj usłyszeliśmy, najstarszy z 1975 r., czyli to pociągi mające już 50 lat – na pewno jest wyeksploatowany, na pewno jego konstrukcja także uległa zużyciu. Nikt mi nie powie, że nowe wagony są tak samo bezpieczne jak wagony 50-letnie.

Szanowni państwo, rzuciłem jeszcze okiem, na szybko robiąc sobie *résumé* tego, jaki tabor kupują Czesi. Czesi obecnie nie kupują taboru z lat 70. i 80., tylko kupują na przykład używane wagony motorowe z końcówki lat 90. czy z lat 2000. Czy słyszeliście państwo z mojej strony albo ze strony klubu parlamentarnego ataki na POLREGIO za to, że kupiło Linty i Talenty z końcówki lat 90. i 2000.? Rozumiemy potrzeby taborowe POLREGIO, rozumiemy, że pojawiły się dostępne na rynku pojazdy, staramy się zrozumieć tę politykę taborową, jednak dla nas szokujące jest to, że pociągi, a konkretnie wagony z lat 70. wyjechały, czy mają wyjechać na polskie tory. Nie jestem przekonany, czy one są bezpieczne, ale jeśli państwo mnie przekonacie, to do tego zachęcam.

Jeszcze raz kończąc moją wypowiedź: to, że zostały wymienione fotele, to, że te fotele są wygodne, i to, że obicia są w wagonach zmienione na nowe, nie oznacza, że wagon jest nowy. Jeśli chcemy wchodzić w szczegóły, zachęcam do tego, żeby wejść do toalet do już wspomnianego pociągu RegioJet, o którym mi tutaj insynuowano... Tak, pojechałem tym pociągiem na kontrolę i muszę powiedzieć, że podobnie jak wagony, które kupiło PKP Intercity, to są wagony stare, w moim przekonaniu nawet 50-letnie. Zostały tam częściowo wymienione fotele, ale chociażby wchodząc do toalety, widzimy, że konstrukcyjnie to są rozwiązania z lat 80. i 90. i nie zapewniają one komfortu chociażby w tym obszarze.

Myślę więc, że jako Komisja chętnie zapoznamy się ze stanem technicznym. Prosiłbym o to, żeby pan prezes zaprosił nas na prezentację tych wagonów, ale bardziej interesuje nas kwestia dotycząca bezpieczeństwa pasażerów, bezpieczeństwa polskiej kolei. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Krzysztof Habura. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, krytyka zakupu tych 50 wagonów wyrażona przez wnioskodawców opiera się właściwie na trzech filarach: na wieku – jest sugerowane i podnoszone, że są za stare – na tym, że posiadają azbest, a przede wszystkim oczywiście na tym, że są kupowane od Niemców, bo od kogo innego możemy kupować, jak nie od Niemców. Tak naprawdę jednak wyjaśnienia pana ministra i panów prezesów rozbiły w puch całą tę krytykę, bo oparte są na rzetelnych, udokumentowanych faktach. Mam wrażenie, słuchając panów, którzy krytykują, że my mówimy o chlebie, a panowie o niebie, że panowie dajecie twarde argumenty, a przeciwnicy polityczni oczywiście wszystko przekręcają na swoją modłę, która nie ma nic wspólnego albo ma niewiele wspólnego z faktami.

Przecież było jasno powiedziane, że wagony nie zostały kupione ad hoc, bo ktoś sobie wymyślił, że kupujemy od Niemców wagony po 40 lat. Jest to następstwo tego, że te zakupy nie były zrobione wcześniej. Liczba pasażerów rośnie, trzeba ich wozić, bo gdyby nie było kupione,

to krytyka polegałaby na tym, że ludzie jeżdżą na stojąco, i też byłoby źle. Jak nie kijem go, to pałą.

Fakt, że wagony nie posiadają azbestu, został tu powiedziany, bo był też poruszony wątek zdrowotny: Jak będziemy teraz truć Polaków azbestem? To nieprawda, ale dym można zrobić z każdego powodu. To, że zostało to poprzedzone oględzinami fachowców, też świadczy o tym, że nie są kupione wraki, tylko wagony, które, jak też było tu powiedziane, jeszcze przez kilkanaście lat będą nam służyć i są w bardzo dobrym stanie technicznym. O cenie nie wspomnę... albo wspomnę, bo kupione są za 13% wartości nowych wagonów, których i tak nie moglibyśmy kupić, bo nasi rodzimi producenci są zawaleni robotą i mają zamówienia na kilka lat. Mało tego, potrzebujemy tych wagonów więcej. Jak słyszę, w przetargu było 109, udało nam się kupić tylko 50, a potrzebne nam jest dużo, dużo więcej. Nawet padła liczba 200.

Drodzy państwo, ważne jest, żeby opinia publiczna usłyszała, że to jest celowy zakup, który ma na celu przede wszystkim poprawę jakości i komfortu podróżowania naszych pasażerów. Nie ma niebezpieczeństwa z powodu złego stanu technicznego, nie ma niebezpieczeństwa polegającego na tym, że jest tam gdzieś azbest, nie ma niebezpieczeństwa, że Polacy, którzy podróżują tymi wagonami, będą narażeni na utratę zdrowia w jakichś ekstremalnych warunkach życia. To jest zakup, jak powiedziałem, celowy i uzasadniony. Myślę, że tą drogą należy dalej podążać, jeśli ma to poprawić jakość i komfort podróżowania naszych rodaków. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

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

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeden z kolegów posłów rekomendował, abyśmy się wytłumaczyli na zwołanym w trybie art. 152 posiedzeniu Komisji, bo mamy z czego się tłumaczyć, a szczególnie po słowach pana ministra Malepszaka i pana przewodniczącego Suchonia, ale pozwólcie państwo, że nie przejdę do takiej metody uprawiania żeglarstwa w balii z wodą, czyli prowadzenia polityki na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, bo jestem przekonany, że lwia część osób, które tutaj przyszły, które są obecne na posiedzeniu Komisji i oglądają transmisję z posiedzenia Komisji, jest zainteresowana przede wszystkim bezpieczeństwem i możliwością rozwijania przewozów kolejowych w Polsce. To jest, szanowni państwo, cel zwołania posiedzenia Komisji w trybie art. 152.

Tak realizowaliśmy te projekty przez ponad 20 ostatnich lat. Myślę, że osoby, które brały udział w takich posiedzeniach przed 2015 r., to potwierdzą – spojrzałam tutaj chociażby na ministra Jerzego Polaczka – ale są tutaj też inni, chociażby pan przewodniczący Lamczyk, który doskonale pamięta merytoryczne dyskusje. Taka dyskusja powinna być, a nie, jeszcze raz powtórzę, uprawianie polityki, które przypomina uprawianie żeglarstwa w balii z wodą.

Szanowni państwo, to posiedzenie Komisji nie jest podzielone tylko i wyłącznie na dwa elementy: wagony z Niemiec i odwołane pociągi. To również bezpieczeństwo przejazdów wynikające ze stanu infrastruktury kolejowej, bo to jest olbrzymi problem. Myślę jednak, że o tym będziemy mieli okazję rozmawiać na kolejnym posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury zwołanym w trybie art. 152. Mam nadzieję, że pan przewodniczący jeszcze w tym tygodniu otrzyma taki wniosek. W imieniu wnioskodawców, koleżanek i kolegów z Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość oraz jednej pani poseł niezrzeszonej, z góry państwa zapraszam.

Teraz kwestia związana ze wspaniałymi wynikami. Przepraszam, tutaj jest cudzysłów i wyzłosliwianie, ale odnoszę się do słów pana ministra na jednym z poprzednich posiedzeń Komisji Infrastruktury, kiedy pan mówił o rekordowych osiągnięciach historycznych, jeżeli chodzi o punktualność przejazdów pociągów pasażerskich w Polsce. Pamiętam, panie ministrze, kiedy mówił pan, że poprzednicy i następcy powinni obserwować to zjawisko, bo ono jest zjawiskiem idealnym w zasadzie, na którym powinny opierać się wzorce zarządzania w przyszłości, a co do przyszłości powinno być powodem wzbudzenia poczucia winy w tych, którzy nie byli w stanie zarządzać tak, aby te przewozy odbywały się punktualnie. Tutaj uzasadnienie.

Wstęp już był w wielu wypowiedziach, więc ja poproszę o odpowiedź na pytania. Te odpowiedzi proszę opatrzyć pisemnie, ponieważ nie znajdujemy odpowiedzi na pytanie, ile pociągów przewoźnik odwołał w okresie grudnia, a szczególnie stycznia i lutego. Nie wiedziałem, że to niemiecka metoda, ale już tak wyszło, że niemiecka. Niemcy, ażeby zmniejszyć poziom... albo inaczej: aby nie szokować wysokością opóźnień pociągów, nie wliczają w opóźnienia pociągów odwołanych. Próbowaliśmy odszukać informacje na temat liczby odwołanych pociągów i tej

informacji nie ma. Wiem, że nie jest dostępna w Urzędzie Transportu Kolejowego. Państwo nie zgłaszacie tej informacji do UTK.

Pytanie kierowane do przewoźnika narodowego PKP Intercity, ale także do pana ministra Malepszaka, do resortu: Jaka jest liczba odwołanych pociągów na przestrzeni ostatnich kilku tygodni? Czy prawdą jest, że jednego dnia byliście państwo w stanie odwołać więcej pociągów, aniżeli w czasie rządów Prawa i Sprawiedliwości odwołało tych pociągów PKP Intercity w przeciągu jednego roku? Prawdopodobnie tak właśnie jest.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie ministrze, niech pan nie opowiada bzdur, bo nie dysponuje pan żadnymi liczbami.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale proszę mi nie pomagać.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Liczbę nas interesują, a nie słowotok.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Cóż to za zachowanie?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Można głądzić godzinami o niczym.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę kontynuować.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Najlepiej wpadać w euforię, tak jak państwo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę kontynuować, panie przewodniczący.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie ministrze, pan ma problem?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący, bardzo proszę kontynuować. Dobrze? Dziękuję.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, bardzo proszę, aby zapanował pan nad tą sytuacją, bo jest niespotykana.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak. Bardzo proszę kontynuować, panie przewodniczący.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Jest więc pytanie o liczbę odwołanych pociągów. Ile pociągów było odwołanych w latach 2023 – kolejna informacja – i 2024 oraz ile było odwołanych pociągów w styczniu 2026 r. i w lutym 2026 r.?

Kolejne pytanie z prośbą o udzielenie odpowiedzi werbalnie na dzisiejszym posiedzeniu, ale także na piśmie, jest takie. Jakie podjęto decyzje, aby zapewnić dojazd pasażerów do stacji docelowych za odwołane pociągi? Kolejne pytanie: Ile było w tym przejazdów innymi przewoźnikami z co najmniej dwiema przesiadkami? Kolejne pytanie: Ile odwołanych pociągów było w całej relacji, a ile w poszczególnych odcinkach w grudniu, styczniu i lutym? To są bardzo ważne dane i to są liczby, które będą nam obrazowały realny wymiar sytuacji, która nas dotyczy.

Kolejne pytanie z prośbą o odpowiedź werbalną jest takie. Jeżeli to jest niemożliwe w dniu dzisiejszym, bardzo proszę o informację, ile składów w rozbiciu na wagonowe i EZT było zabezpieczonych środkami przeciw oblodzeniu i odśnieżaniem podwozi w poszczególnych lokalizacjach w stosunku do liczby uruchamianych pociągów. Te liczby pozwolą wypełnić algorytm, który będzie obrazował sytuację w przewozach pasażerskich. Pan minister Malepszak wie, czego dotyczą te pytania, bo jest pan kolejjarzem, więc wie pan, skąd tak szczegółowe pytania, które zobrazują sytuację.

Nie życzę żadnemu przewoźnikowi źle, ale to pytanie kierowane do ministerstwa: Jakie były kary naliczone przez Ministerstwo Infrastruktury z tytułu usługi powszechnej PSC w związku z odwołaniami i opóźnieniami pociągów oraz nieprawidłowymi składami w styczniu 2026 r.?

Czy prawdą jest, że to mogła być spora kwota? Proszę nie traktować tego pytania jako próby nawoływania do nakładania dodatkowych obciążeń przewoźnikowi. Chcielibyśmy po prostu wiedzieć, jaka była reakcja ministerstwa w tamtym czasie.

Teraz kwestia związana z zakupionymi wagonami. Oczywiście można budować opowieść o potrzebnych wagonach, które usprawiedliwiają decyzję zakupową, ale najbardziej będą tę decyzję usprawiedliwiały proste analizy ekonomiczne. Pytanie pierwsze: Jakiego poziomu przeglądów wymagają zakupione wagony oraz jaki jest przewidywany koszt tych przeglądów? Według ocen wielu powinno to być P4 lub P5. Oczywiście w drugą stronę docierają informacje, że ani P4, ani P5, tylko zdecydowanie P3. Jeżeli cokolwiek więcej, to koszt wagonu to jest ok. 15 mln zł. Przegląd P5 to jest ok. 7 mln zł. To jest połowa wartości wagonów. Proszę skorygować, jeżeli się mylę – spoglądam na pana prezesa Malinowskiego – ale myślę, że nie przeszedłem. Jeżeli chodzi o P4, to jest ok. 2 mln zł. To są takie relacje przy założeniu, że wagon nie jeździ dłużej niż 60 lat. To jest jego maksymalny czas eksploatacji na torach. Czy pytałem o wiek wagonów oraz przewidywany czas eksploatacji wagonów po przeglądach? Nie, tego pytania nie zadałem, więc bardzo proszę o odpowiedź. Jeżeli jest niemożliwa w formie werbalnej, to proszę o odpowiedź na piśmie, bo te odpowiedzi są niezbędne właśnie do – pobieżnej, ale jednak – analizy ekonomicznej.

Zakupione wagony, azbest... Ufam temu, co mówi pan prezes Malinowski, że te wagony są pozbawione azbestu, ale według informacji ekspertów znających się na rzeczy powszechną technologią produkcji wagonów lat 70. i 80. w Niemczech było używanie azbestu do wykładzin wewnętrznych chroniących przede wszystkim przed ogniem. To jakieś antypirenowe, niepalne materiały. To, jak mówię, jest głos ekspertów i to są informacje eksperckie. Ufam, że jest tak, jak mówi pan prezes Malinowski.

Bardzo ważne pytanie, na które nie znajdujemy odpowiedzi pomimo próby zadawania pytań, jest takie. Kiedy te wagony miały ostatnio wykonane przeglądy przed zakupem i jakiego poziomu to były przeglądy? Prosimy o konkretną odpowiedź. Myślę, że tutaj nie ma znaczenia tajemnica handlowa i nie usłyszymy w odpowiedzi, że tajemnica handlowa jest powodem braku odpowiedzi na to pytanie.

Teraz pytanie o harmonogram uruchamiania tych wagonów. W jakim czasie będą one uruchamiane? Pytanie kolejne: Do jakiej kategorii pociągów planowane jest włączenie tych wagonów?

Szanowni państwo, te pytania są tak szczegółowe, ponieważ były próby pozyskania wiedzy na temat tych zakupów. Koleżanki i koledzy posłowie – i nie tylko – próbowali zdobyć cokolwiek więcej wiedzy na ten temat i po prostu brakowało możliwości uzyskania tej odpowiedzi. Stąd tak szczegółowe pytania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, bardzo proszę zmierzać już do...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, oczywiście. Co do punktualności, mam do pana ministra pytanie o powód opóźnień, jakim był brak drużyny konduktorskiej. Czy prawdą jest, że mimo tego, że pociąg był sprawny, miał maszynistę, a pasażerowie byli na pokładzie, on nie odjeżdżał o czasie, bo nie było drużyny konduktorskiej? Co jest wynikiem złego zarządzania oraz napiętych obiegów?

Teraz kwestia, o której mówił pan poseł Mariusz Krystian. Szanowni państwo, deprecjonowanie PKP Intercity, deprecjonowanie usługi realizowanej przez PKP Intercity jest zdaniem wielu powszechne w ostatnich tygodniach i miesiącach. Proszę pamiętać o tym, że nie pozwolimy na to, żeby deprecjonować usługi PKP Intercity, tak jak to miało miejsce przed 2015 r., kiedy powszechne było zdanie: PKP Intercity trzeba sprzedać, niech kupi, kto chce, byle tylko jeździło punktualnie, byle były wagony, byle w zimie w wagonach było ciepło, a latem można było w sposób normalny przejechać. Na to na pewno nie pozwolimy.

Trudno dzisiaj udowadniać tezę podniesioną przez pana posła Mariusza Krystiana, ale takie informacje do nas docierają, a to, co się dzieje, co zaobserwował pan poseł Krystian, jest zjawiskiem powszechnym. Wracaliśmy z panem posłem w inny dzień z Warszawy do Krakowa pociągiem, wskazał mi sytuację z zagranicznym przewoźnikiem i powiedział, co będzie się działo, i faktycznie stało się tak, że nasz przewoźnik, PKP Intercity... czegoś zabrakło. Tej usługi nie wykonał tak, jak by się chciało. Oczywiście nie mamy o to pretensji do PKP Intercity, ale będziemy dociekali, dlaczego tak jest, czy to jest dzieło przypadku, czy też nie.

Jest wreszcie kwestia liczb, które stały się lejtymotywem odpowiedzi pana ministra w sprawie zakupu wagonów, które zdaniem jednego z moich szacownych przedmówców, pana posła, w pył rozbiły narrację opozycji. Otóż pan prezes Malinowski użył sformułowania „nie może działać na szkodę spółki”, w innym kontekście, ale pan użył takiego sformułowania. Pytanie, dlaczego pierwszy przetarg został unieważniony. On faktycznie został unieważniony z przyczyn znacznego przekroczenia budżetu zamawiającego. Wówczas zarząd PKP Intercity przeprowadził konsultacje z producentami taboru i w wyniku tego zmodyfikowano zapisy umowne. Tam była kwestia zaliczkowania, to miało obniżyć koszt zamówienia. Podniesiono również kosztorys zamawiającego. Mimo tego po drugim przetargu znów otrzymano jedną ofertę ze znacznym przekroczeniem kosztorysu. Zgodzenie się na takie warunki byłoby niegospodarnością. To nie była kwestia materiałów staroużytecznych, tylko kwestia zamówienia idącego w setki milionów złotych, dziesiątki milionów złotych i miliardy. O tym wiemy. Decyzje były więc podejmowane przez zarząd PKP Intercity w takim, a nie innym trybie.

Przypomnę państwu jeszcze jedną rzecz. Push-pulle miały być sfinansowane z KPO. Czy argumentacja użyta przez pana ministra w pył rozbiła wątpliwości opozycji? Pamiętacie państwo, kto blokował KPO w tamtym czasie? Pamiętacie swoje koleżanki i kolegów, którzy robili figury w Brukseli, aby nie dawać środków, nie przyznawać środków KPO, bo PiS to weźmie i wykorzysta przeciwko społeczeństwu? Jak sobie teraz wyobrażacie zakup pociągów z KPO, którego nie było? Drodzy państwo, to są fakty. Trudno było wówczas oczekiwać zaciągnięcia wielomiliardowego zobowiązania finansowego związanego z push-pullami bez zapewnienia źródeł finansowania.

Jeszcze jedna kwestia. Pan minister, wydaje się, narzeka na tę obfitość pasażerów. To proszę spojrzeć, jakie kwoty związane z dotacją roczną w ramach umowy PSC trafiały do Intercity w 2023 r. i 2024 r. To była kwota 1,9 mld zł. W 2025 r. może pan już przeznaczyć 2,5 mld zł. Wie pan dlaczego? Bo bodajże w 2021 albo 2022 r. podpisaliśmy umowę PSC właśnie na takie kwoty, o których przez 2015 r. nawet nie marzyliście. Brakowało wam wyobraźni. Mówię „wam”, bo przecież pan też odpowiadał w tamtym czasie za infrastrukturę kolejową. Mówię o ekipie. Pan był w tamtej szeroko pojętej ekipie PKP przed 2015 r. Nawet nie wyobrażaliście sobie, że 2,5 mld zł w ramach PSC można przeznaczyć na usługę powszechną.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Zaraz, przepraszam bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam, panie pośle, bo...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Wnoszę więc o informacje na piśmie, bo to dzisiaj jest najważniejsze. Możecie państwo się licytować, hamletyzować, używać różnorodnych sformułowań, oskarżać. Proszę o podanie tych liczb. Proszę o podanie tych danych, podanie których postulowałem. Staralem się wyrazić zrozumiale. Proszę ewentualnie odtworzyć nagranie z tego posiedzenia i proszę dostarczyć członkom Komisji Infrastruktury informacje według zadawanych pytań. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pani posłanka Barbara Oliwiecka.

Posel Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie, panie przewodniczący. Ja bardzo krótko, bo szanuję państwa czas. Rozumiem, że dzisiejsze spotkanie... właśnie trochę nie rozumiem tego, że dzisiejsze spotkanie jest zwołane z art. 152, żeby porozmawiać o wagonach zakupionych dla polskich pasażerów i o punktualności połączeń, jak rozumiem, w tym roku, bo chodzi o ten rok. Mamy luty. Szanowni państwo, w końcówce 2023 r., kiedy przejęliśmy władzę w państwie, ponad 40% taboru PKP Intercity stało na bocznicach. W krzakach, panie pośle, stały wagony PKP Cargo. One tam stały i za to PKP Cargo oczywiście płaciło jeszcze opłaty. Wasza niegospodarność była więc kolosalna. Taką zastaliśmy sytuację.

Do tego doszły oczywiście opóźnienia, o których mówił tutaj pan minister, opóźnienia w zamówieniach nowych pojazdów i opóźnienia w KPO, o których wspomniał pan przewodniczący Adamczyk. Naprawdę nie chcecie tutaj otwierać tego tematu, szanowni państwo. To między innymi

przez wasze opóźnienia w pozyskaniu środków z KPO wiele kolei regionalnych nie podjęło się zakupu nowego taboru, bo niestety nie zmieściliby się w czasie. Było tak tylko dlatego, że przedkładaliście sprawy polityczne Zbigniewa Ziobry, dewastację praworządności nad infrastrukturę.

Szanowni państwo, naprawdę z uwagą słuchałam pytań pana przewodniczącego Adamczyka. Oczywiście każde pytanie jest ważne, ciekawe, natomiast dla usprawnienia pewnie łatwiej byłoby nam rozmawiać o odpowiedziach, gdyby te pytania były już zadane na piśmie i mieliśmy odpowiedzi, zamiast zwoływać posiedzenie Komisji po to, żeby składać interpelacje, ale ja też dopytam. Dopytam o to i też złożę interpelację, ale już na piśmie.

Wiecie państwo, w 2022 r. punktualność PKP Intercity, jeśli dobrze pamiętam, była poniżej 70%. W 2021 r. było trochę lepiej, ale to też było rekordowo nisko, bo ok. 88%. Cały czas rok do roku ta punktualność wzrasta. Za to dziękuję PKP Intercity i panu ministrowi Malepszakowi i bardzo się cieszę, bo jako mieszkanka Kalisza również doświadczam tego, że brakuje taboru. Pociągi są przepełnione, nie ma co jeździć, więc bardzo się cieszę, że chociaż w taki sposób, kupując używany tabor dobrej jakości, rozwiązujemy problemy, które niestety narosły przez ostatnie 10 lat rządów Prawa i Sprawiedliwości.

Na tym posiedzeniu Komisji wszyscy powinniśmy dzisiaj patrzeć na to, jakie korzyści przynosi to dla pasażerów. Naprawdę nie rozumiem tematu zwołania dzisiejszego posiedzenia Komisji. Przepraszam, powiem to dzisiaj po raz drugi, bo to samo już powiedziałam w komisji środowiska: marnujecie państwo nasz czas. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, pragnąłbym wyjaśnić kwestię pociągów z krzaków.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie dopuszczam, panie przewodniczący.

Bardzo proszę, pani posłanka Paulina Matysiak.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pan minister Klimczak byłby wdzięczny, bo go ktoś po prostu wkręcił... Przepraszam bardzo, jeżeli pan pozwoli wyjaśnić...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To już na boku. Panie przewodniczący, po 21 minutach wypowiedzi pana przewodniczącego dajmy też innym paniom posłankom i panom posłom szansę na zabranie głosu.

Bardzo proszę, pani posłanka Paulina Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Dziękuję bardzo za umożliwienie zabrania głosu. Może krótkie sprostowanie do posłanki Oliwieckiej. Ona już wyszła, ale chciałam powiedzieć państwu, że punktualność pociągów...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ma inne obowiązki.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

...oczywiście... że punktualność pociągów w roku 2020... Punktualnie do stacji końcowej dojechało niemal 95% pociągów pasażerskich. To są dane Urzędu Transportu Kolejowego. Operujemy faktami, operujemy liczbami i do tego się odnośmy. To są dane ze strony UTK.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Ale musimy powiedzieć, że to był rok covidowy ze spadkiem liczby pasażerów.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Panie przewodniczący, bardzo proszę nie wchodzić mi w słowo. Odniosłam się do tego, co przed chwilą mówiła pani poseł, i wydaje mi się, że jeżeli wszyscy będziemy operować danymi, będzie lepiej.

Chciałabym poruszyć dwie kwestie. Jedna rzecz jest taka, że bardzo się cieszę, że zakupione zostały pociągi i nowe wagony, które będą służyły pasażerom. Żałuję, że tak mało. Wiemy, że to jest kroplówka na teraz, do czasu, aż zaczną trafiać do spółki zamówione pociągi. To jest jedna rzecz.

Druga rzecz to kontynuacja wątku, który pojawił się w czasie posiedzenia po głosie pani przewodniczącej Sibińskiej, która mówiła o tym, co dzieje się w lubuskim. Chciałabym dopytać, w jakim trybie są uruchomione te pociągi na trasie Gorzów – Poznań. Czy one pojawiły się na wniosek województwa? Kto płaci za to połączenie? Czy to połączenie jest w planie transportowym? Czy jest w planie transportowym województwa, czy w planie transportowym kraju? Czy na te połączenia był może przetarg zgodny z zasadami IV Pakietu Kolejowego? Prosiłabym o wyjaśnienie.

Jak rozumiem, panie przewodniczący – tu proszę mnie sprostować – jesteśmy w części dotyczącej taboru, a potem będzie część dotycząca opóźnień. Mam też szereg pytań związanych z drugą częścią. Na to przede wszystkim dzisiaj się szykowałam, ale rozumiem, że wysłuchamy prezentacji pana prezesa, wysłuchamy informacji ministra i wtedy będzie znowu dyskusja i możliwość zadawania pytań. Dobrze to rozumiem?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, rzeczywiście na początku taką decyzję podjąłem...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

No to wrócimy?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...natomiast część z pań posłanek i panów posłów w tej części zabrała głos w sprawach dotyczących opóźnień. Mamy jakąś formułę. Być może następnym razem poproszę, żeby jednak kierować dwa wnioski, bo to tak naprawdę są dwa różne tematy i to dla uporządkowania dyskusji byłoby korzystniejsze, ale jeżeli taka jest wola wnioskodawców, to oczywiście zrobimy to także na jednym posiedzeniu. Dzisiaj, tak jak pani posłanka zauważyła, w tej części mówimy głównie o taborze.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

I za chwilę wrócimy, i będą opóźnienia, i będzie dyskusja?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

I za chwileczkę wrócimy, będzie prezentacja ze strony PKP Intercity.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Tylko dopytam, ponieważ o godz. 20.30 mamy głosowanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

O 20.30 są głosowania.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Jeżeli będzie potrzeba, to wrócimy po głosowaniu?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Oczywiście salę mamy zarezerwowaną, tak że wrócimy. Mamy dużo czasu. Jutro...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

OK, dobrze, to dziękuję. To tyle.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jutro o godz. 9.00 rozpoczyna się posiedzenie.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

To poproszę w takim razie o kwestie pociągów Gorzów – Poznań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Szanowni państwo, jako kolejny głos zabierze pan poseł Marcin Horała. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Bardzo dziękuję. Ja z niezwykle krótką uwagą. Słuchałem wywodu pana ministra o tym, jak poprzednicy nie kupili taboru od konsorcjum PESA-NEWAG, polskich producentów. Trafiło to do mojego serca, bardzo się tym przejąłem. Niestety zabrakło mi puenty, że po zmianie rządów to państwo kupili tabor od Pesy i od Newagu, a puenta jest taka, że kupiliście od francuskiego Alstomu, co tego rodzaju zarzuty wobec poprzedników czyni jednak nieco kabaretowymi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejna głos zabierze pani posłanka Jolanta Niezgodzka. Bardzo proszę.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, niestety nie ma znaczenia, jak wiele faktów pan przytoczy i danych nam dzisiaj przedstawi, bo wnioskodawcy przyszli z konkretną agendą, ale mam nadzieję, że po tym posiedzeniu przestaną chociaż rozprzestrzeniać plotki dotyczące azbestu, bo pan prezes wypowiedział się tutaj jednoznacznie. Trzeba jednak zaznaczyć, że państwo te plotki rozprzestrzenianie głównie po to, żeby straszyć Polki i Polaków, bo to jest nic innego jak działanie na szkodę spółki, na szkodę pasażerów. Próbujecie im państwo wmówić, że przejazd konkretnym taborom będzie zagrażał ich zdrowiu, ich bezpieczeństwu.

Trzeba jeszcze przypomnieć dane, o których powiedział pan minister, o tym, że 18 mld zł to jest wartość inwestycji taborowych w ostatnich dwóch latach. Osiem lat państwa rządów to jest połowa tej kwoty. Dzisiaj pomimo danych, które przedstawił pan minister, dalej podajecie państwo w wątpliwość zakup tego taboru, chociaż jasno zostało przedstawione, dlaczego tak szybko musimy ten tabor pozyskać.

Mam do państwa pytanie. Kto wam bronił kupować i dlaczego nie kupiliście lepszego taboru? Dlaczego tego nie robiliście i dlaczego wydawaliście o połowę mniej środków niż w ciągu ostatnich dwóch lat Ministerstwo Infrastruktury zaplanowało? Myślę, że powinniście najpierw uderzyć się w pierś, zanim zaczniecie krytykować to, co dzisiaj robi ministerstwo. Jednocześnie na danych pan minister pokazał, że w ciągu dwóch lat osiągnęliśmy to, co wy planowaliście do 2030 r. Myślę, że to jest powód, dla którego dzisiaj krytykujecie ministerstwo: dlatego że po prostu działa sprawnie i skutecznie, a wy nie potrafiliście w ciągu ośmiu lat zrobić tego, co my zrobiliśmy w dwa.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję pani posłance.

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Jerzy Polaczek. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja może krótko, żeby nie rozwijać wielu nowych wątków. Chciałbym tylko skomentować – przynajmniej do tej pory – prezentację, jaką zaprezentował pan minister Piotr Malepszak. To jest oczywiście prezentacja pisana z perspektywy przewoźnika, natomiast niewiele miejsca poświęciliśmy kwestii zarządzania kryzysowego w warunkach zimowych w Polskich Linjach Kolejowych, a wiele można na ten temat mówić przykładów. Myślę, że również one mają wpływ na to, w jaki sposób ten przewoźnik i inni realizują swoje usługi publiczne.

Skupię się tylko na jednym przykładzie. Poprosiłem Ministerstwo Infrastruktury, żeby ta odpowiedź została przygotowana na piśmie do Komisji Infrastruktury. Chodzi mi o to. Pytanie, jaki jest aktualnie stan ustaleń dotyczących przyczyn katastrofy kolejowej na przejeździe kolejowym w Błoniu w styczniu bieżącego roku, gdzie mieliśmy do czynienia z przypadkiem, w którym pojazd osobowy wjechał przy otwartych rogatkach, zakleszczył się na przejeździe. Została wezwana Policja, która przyjechała po jakimś czasie. Policja razem z uczestnikiem ruchu nie mogła doprowadzić do tego, żeby pojazd został usunięty. Efektem było zniszczenie lokomotywy PKP Intercity. Gdyby porównać skalę, nie jestem w stanie sobie wyobrazić, jakie byłoby to uderzenie, gdyby utknął na tym przejeździe tir, natomiast brakuje tutaj informacji o tym, w jaki sposób przy tego rodzaju sytuacjach kryzysowych podejmowane są decyzje na poziomie PLK, czy była reakcja właściwego dyżurnego, czy o tym fakcie wiedział, jakie podjął w tej sprawie działania. Mówiąc w najbardziej dużym uproszczeniu, gdyby ktoś ze świadków tego wydarzenia przynajmniej naruszył rogatkę, to załączyłby się radio-stop i nie doszłoby do tej katastrofy.

To jest jednak komentarz ad hoc do tego, co wiemy na chwilę obecną. Jest to jeden z przykładów tego, w jaki sposób prawdopodobnie nie zadziałały procedury w relacjach pomiędzy PLK jako zarządcą infrastruktury, PKP Intercity jako przewoźnikiem i Policją. Z tego, co wiemy publicznie, uczestnik tego nieszczęścia zadzwonił się na numer 112, ale efektem tego po wielu, wielu minutach nie było zatrzymanie pociągu. Efektem tego są szkody. Mam więc prośbę do pana ministra o aktualny stan wiedzy na temat ustaleń dla tego rodzaju przypadku.

Mógłbym zadać jeszcze kilka innych pytań bardziej może w kontekście PLK niż Intercity, natomiast obok tematów, które są przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, tylko sygnalizuję w imieniu koleżanek i kolegów, że bardzo przyglądamy się informacjom dotyczącym

procedury ofertowej i wyboru głównego inżyniera kontraktu dla budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, panie ministrze. To jest największy w historii Polski przetarg na wybór inżyniera kontraktu dla najważniejszego projektu infrastrukturalnego w Polsce. Obserwujemy wybitnie mocną nadaktywność, jeśli chodzi o pewne nieformalne albo mniej formalne działania dotyczące jednego z konsorcjów, które złożyło w tej sprawie ofertę, a dotyczy to konsorcjum, które jest zarządzane przez byłego ministra skarbu w rządzie Platformy Obywatelskiej, pana Aleksandra Grada.

Myślę więc, że ten temat stanie – mam nadzieję, w najbliższych tygodniach – m.in. na forum Komisji Infrastruktury. Mam również nadzieję, że strona rządowa, Ministerstwo Infrastruktury poinformuje nas o aktualnym stanie tego postępowania i w bardzo miarodajny sposób wyjaśni niektóre okoliczności, które zaistniały do tej pory, a które zostały skomentowane w przestrzeni publicznej, w mediach. Jest to temat wyjątkowo ważny z punktu widzenia interesów państwa, prawidłowej realizacji tego projektu w przyszłości i oczywiście kontynuacji tego projektu i jego realizacji.

To jest mój komentarz dodatkowy, poza treścią dzisiejszego posiedzenia, ale w tej pierwszej kwestii prosiłbym o informację pisemną ze strony Ministerstwa Infrastruktury, dbając również o dobre imię i referencyjność PKP Intercity, które operowało w trudnych warunkach zimowych. Brakuje kontekstu zarządzania kryzysowego PLK w sytuacji, w której na tej sieci poza Intercity operują również przewozy regionalne, inne spółki regionalne. Nie poświęciliśmy temu specjalnej uwagi, a tam też były gigantyczne napięcia i opóźnienia. Można analizować to również z perspektywy regionalnej. Integralną częścią niektórych zawinionych opóźnień jest sfera zarządzania, która jest ulokowana w zarządcy infrastruktury kolejowej. Tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Piotr Król. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, ja w odniesieniu do drugiej części, czyli punktualności. Z góry uprzedzam, zależy mi na kompetentnych informacjach opartych na danych, więc jeżeli byłby kłopot z odpowiedzią dzisiaj na posiedzeniu Komisji, to proszę o odpowiedź na piśmie.

Zacznijmy od stycznia, bo styczeń, jeżeli chodzi o warunki pogodowe, to rzeczywiście marzący deszcz, gołoledź, silne oblodzenie sieci trakcyjnej i infrastruktury, które powodowały kłopoty dla przewoźników nie tylko w Polsce, ale i w Europie. Może to jest najwyższy czas, żeby przestać wierzyć w zakłęcia o tym, że zimy już nie będzie. Ten styczeń chyba najbardziej pokazał, że zima jest i będzie, i to dla przewoźników kolejowych stanowi duże utrudnienie. Dlatego chciałem zweryfikować informację i prosić pana ministra o odpowiedź.

Co do obiektywnych czynników nikt przy zdrowych zmysłach nie będzie państwu stawiał zarzutów, natomiast jeżeli prawdą jest – tu jeszcze raz zastrzegam – jeżeli prawdą jest, że w styczniu punktualność POLREGIO wyniosła 82%, a punktualność Intercity to ok. 50%, to znaczyłoby to, że coś jest nie tak, bo POLREGIO poradziłoby sobie w takim razie z zimą na gorzej utrzymanych trasach regionalnych niż Intercity na głównych, lepiej utrzymanych szlakach. Dlatego bardzo zależałoby mi na tym, żeby pan minister był łaskaw tę informację zweryfikować. To jest dla mnie punkt wyjścia do rozwiązania tego dylematu.

Jestem posłem z Bydgoszczy, więc pewnie nie będzie zaskoczeniem dla pana ministra, że nasza bydgoska Pesa jest dla nas dumą. Chciałbym pana ministra zapytać, z czego wynikało, oczywiście o ile to jest cytat... Chciałbym się odnieść do pana wypowiedzi, która została umieszczona na Portalu Kolejowym. Tam pan minister – o ile to jest cytat, jeszcze raz zastrzegam – był łaskaw odnieść się czy może wskazać palcem na składy produkowane właśnie przez bydgoską Pesę, co było jakoby jedną z głównych przyczyn państwa kłopotów zimą.

Dla równowagi chciałem panu ministrowi powiedzieć – oczywiście w czasach AI może być z tym różnie, chociaż weryfikowałem to – że jest bardzo złośliwe zdjęcie w polskim internecie: stara polska lokomotywa ciągnie pociąg Pendolino, ale jakoś tam pan minister uznał, że tego przypadku nie należy uwzględniać jako problemów po stronie producenta taboru. Z punktu widzenia kogoś, kto jest z miasta, gdzie obecnie, co chciałbym panu ministrowi przypomnieć, ta firma jest własnością państwa polskiego za pośrednictwem pewnej agencji – można użyć sformułowania „spółką córką Skarbu Państwa” – takie wskazywanie palcem jednego producenta, tym bardziej polskiego, jest dość zaskakujące.

Przejdźmy jednak do konkretnych pytań. Zmotywował mnie wywiad pana ministra, bo było dla mnie zaskakujące, że palcem wskazuje pan akurat jednego polskiego producenta i w taki sposób stawia go w złym świetle. Czy w związku z tym problemy, szczególnie w okresie zimowym, szczególnie w styczniu, dotknęły wszystkich przewoźników i wszystkich producentów taboru elektrycznego? Czy dotyczyły wszystkich pojazdów, czy tylko niektórych? Prosiłbym o precyzyjną odpowiedź. Czy cały tabor, którym państwo dysponują, i wszyscy producenci zmagali się z tymi problemami? Czy były również opóźnienia innych składów? Zapytam konkretnie: Czy były również opóźnienia Flirtów i Pendolino?

W prasie pojawiła się informacja o problemach z infrastrukturą, z zasypanymi nieodśnieżonymi torami. Czy to również mogło być przyczyną problemów pociągów pasażerskich? Czy miało to wpływ na oblodzenie podwozi i w konsekwencji na układ montowanych przy... czy wózkach? Czy liczba składów zastępczych uruchamianych przez państwa na Flirty i Darty w okresie ciężkich mrozów bardzo się różniła, czy też była podobna? Tutaj ponownie pytam w kontekście wywiadu, którego pan minister udzielił, bo jeżeli prawdą jest, panie ministrze, że one były podobne, czyli od dwóch do czterech składów zastępczych, to takie wskazywanie i mówienie negatywnie tylko na temat jednego procenta wydaje się po pierwsze nieoparte na faktach, a po drugie po prostu niesprawiedliwe.

Staram się mówić merytorycznie. Mam nadzieję, że uzyskam równie merytoryczne odpowiedzi. Czy PKP Intercity mogło liczyć na dodatkowe wsparcie producentów taboru ze względu na tę ekstremalnie trudną sytuację? Uważam, że z punktu widzenia pasażerów i osób z branży, które nas słuchają, to też jest istotne. Zapytam już konkretnie. Czy Pesa i inni producenci taboru, którym obecnie państwo dysponują, uruchomili na przykład dodatkowe zespoły serwisowe albo czy wspierali państwa jako przewoźnika w inny sposób? Jeżeli tak, to prosiłbym o podanie konkretnych przykładów tego, jak to wsparcie wyglądało.

Jeśli pojazdy nie jeżdżą – na to też trzeba uczciwie spojrzeć – to musimy znać przyczyny tego, że pojazdy nie poruszają się po torach. Ile w awariach, które wystąpiły na przykład w okresie zimowym – szczególnie skupiam się na styczniu – było z winy producenta, a ile było awarii po stronie przewoźnika? Pytam o proporcje. Chciałbym wiedzieć, czego jest więcej: pojazdów stojących z powodu wypadków i przeglądów czy z powodu awarii. To jest w mojej ocenie bardzo obiektywne kryterium do tego, żeby ocenić przewoźnika i to, jak dysponuje tym, co ma, bo o ile teza mówiąca o tym, że jak rośnie liczba pasażerów, to musi zwiększać się ilość taboru, wydaje się logiczna, o tyle każdy, kto zarządza jakimkolwiek taboru, wie, że to, czym dysponuje, i to, jak tym zarządza, wpływa na to, czy potrzeby taborowe są odpowiednio zagospodarowane.

Jeszcze raz muszę się odnieść do tego nieszczęśliwego wywiadu. Mam nadzieję, że pan minister uzna go za nieszczęśliwy. Jeżeli chodzi o Darty i o Flirty, czy stosowali państwo też inną metodologię oceny, żeby było uczciwie wobec obu producentów, czyli na przykład średnie przebiegi roczne? W związku z tym, że pan minister był łaskaw użyć Darta jako negatywnego przykładu, chciałbym zapytać, czy Dart spełnia wymogi zimowe. Jeśli tak, to jak jest z innymi pojazdami, które państwo również posiadacie?

Kwestia ostatnia. Rozumiem pewien rodzaj... Znaczący przyjmuję do wiadomości – może tak to określić – pewien rodzaj słabości do pewnego kraju i produkowanego przez niego taboru, nawet dość wiekowo zaawansowanego, natomiast, panie ministrze, może warto być w tej polityce konsekwentnym, bo kraj, który tak staracie się państwo wspierać i dobrze z nim współpracować, stosuje skrajnie różną... a powiedziałbym, że geograficznie i jeżeli chodzi o pogodę, jest dość zbliżony, więc wydawałoby się, że można by naśladować... Nie uważam, że należałoby w czambuł negować wszystkie rozwiązania niemieckie, ale jeżeli oni stosują następującą zasadę, że skoro są długoterminowe prognozy pogody i mają długoterminowe trasy, wolą odwołać na przykład na kilka dni przed tabor z długoterminowej trasy po to, żeby zwiększyć swoją rezerwę i uruchomić krótsze połączenia, a państwo tego kompletnie nie robicie – chyba że się mylę, to proszę o weryfikację – tzn. długo w ogóle nie odwoływaliście tych długich tras... Tutaj mam jakieś rozeznanie, bo gros tych tras przejeżdża m.in. przez Bydgoszcz, który jest dużym węzłem kolejowym. Efekt był taki, że jak ten pociąg uległ awarii albo nie pojechał, to chaos na kolei powiększał się. Z punktu widzenia pasażera wolałbym wiedzieć trzy dni wcześniej, że pociąg, na który kupiłem bilet, nie pojedzie – wtedy mam jakieś alternatywy, możliwości innego dojazdu albo zmiany terminu przebookowania biletu – niż przyjść na dworzec i siedzieć tam kilka godzin, żeby się dowiedzieć, że tego pociągu nie będzie.

Jeżeli chodzi o wątek niemiecki, może stosujecie państwo takie rozwiązanie, które oni stosują i które z punktu widzenia pasażera... Przecież nikt przy zdrowych zmysłach nie będzie miał pretensji do Intercity czy jakiegokolwiek przewoźnika kolejowego o to, że są skrajnie trudne warunki pogodowe. Każdy to rozumie, ale zrozumienie tego, że ktoś nie odwołuje pociągów, które ulegają awarii i na dalekobieżnych trasach nie jadą, co się dzieje dzień za dniem, dzień za dniem, dzień za dniem... Proszę nie dziwić się pasażerom. Nasz głos tutaj w dużej mierze jest wynikiem tych głosów pasażerów, bo ludzie do nas z tym docierają i pytają, jak to jest zarządzane.

Jeszcze raz chciałbym podkreślić, że jeśli dzisiaj nie dałoby się odpowiedzieć na wszystkie pytania w oparciu o liczby, to oczywiście proszę o odpowiedź na piśmie. Będę na tę odpowiedź na piśmie czekał. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Rafał Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję. Szanowni państwo, mam jedno pytanie do wszystkich entuzjastów tego zakupu, jak się dzisiaj okazuje, też 50-letnich używanych wagonów z Niemiec. Czy dają sobie państwo rękę uciąć, że te wagony za trzy, cztery lata nie będą awaryjne? To jest zasadnicze i kluczowe pytanie w kontekście tej zimy. To dlatego oba tematy są połączone. Jeżeli tej zimy mieliśmy do czynienia z odwołaniem ponad 350 pociągów, też ze względu na awarię taboru, a czasami konkretnie wskazane awarie wagonów, to czy po kupnie 50-letnich czy nawet 40-letnich używanych wagonów z Niemiec za dwa, trzy lata nie będziemy mieli do czynienia z taką sytuacją? Obawiam się, że niestety możemy mieć do czynienia z taką sytuacją. To jest, szanowni państwo, clou naszego wniosku i to jest clou połączenia obu tematów. Mam więc pytanie, szczególnie do pana ministra. Czy pan minister jest w stanie położyć... nie mówię o dłoni, nie mówię o ręce, ale chociażby palec i zapewnić nas, że za dwa, trzy lata te wagony nie będą ulegały awariom?

Jeszcze jeden komentarz do prezentacji, która została pokazana w tej części posiedzenia Komisji, i do wzrostu liczby pasażerów w ostatnich latach. Jeżeli dobrze zapamiętałem, najwyższy wzrost był w 2024 r. w porównaniu do 2023 r. Ten wzrost był wyższy niż wzrost 2025 r. do 2024 r., z tym że, szanowni państwo, rozkład jazdy na 2024 r. był przygotowany jeszcze przez poprzedni zarząd PKP Intercity. Autorski rozkład jazdy obecnego zarządu to grudzień 2024 r., czyli de facto obowiązuje na cały 2025 r. Oczywiście w 2024 r. korekty, jak to jest w zwyczaju, odbyły się i jeżeli chodzi o okres wakacji i okres letni, zapewne była drobna korekta jesienią, ale generalnie ten przyrost w 2024 r., o którym państwo mówili, jest wynikiem przygotowania rozkładu jazdy jeszcze przez poprzednią ekipę PKP Intercity. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan Leszek Miętek.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Dziękuję. Widzę, że wątki już zaczęły się mieszać: zakupy taboru z punktualnością. Chcę powiedzieć tak, szanowni państwo. Odpowiedź na pytanie, dlaczego tyle pociągów było odwołanych, dlaczego jest problem z punktualnością, znajdziecie państwo w lekturze stenogramów z posiedzeń sejmowej Komisji Infrastruktury. Chcę tylko przypomnieć, jak pan minister Malepszak na sejmowych Komisjach Infrastruktury opowiadał, że jest z Gniezna, że ogląda złotówkę z każdej strony, że tymi samymi zasobami, które otrzymaliśmy, realizujemy dużo więcej połączeń kolejowych... napchana przepustowość do granic możliwości... Zima to zweryfikowała. Jeżeli jeździ się bez rezerwy, jeżeli jeździ się w przepustowości napchanej do granic możliwości, to świat kolejowy to weryfikuje. Widzę, jak pan minister strasznie się denerwuje, jak tutaj mówi się o rzemiośle kolejowym. Każdy kolejarz o tym wie, natomiast pan minister zawsze się opiera i mówi o złotówkach. Dzisiaj też słyszeliśmy „złotówki, złotówki”. Zdaje się, do pana ministra... było takie dość duże wzburzenie, że tu są dane, konkretne dane.

Trzeba troszeczkę wiedzieć, jak funkcjonuje system kolejowy, żeby go prowadzić w taki sposób, żeby polska kolej jeździła, żeby jeździła bezpiecznie i żebyśmy nie zniechęcali podróżnych do korzystania z kolei. To chociażby to, o czym pan poseł mówił ostatnio. Proszę zobaczyć, jakie są negatywne skutki społeczne tego, że pociągi zostały odwoływane, jak naruszyliśmy to zaufanie podróżnych do kolei przez taką sytuację. Jestem ciekawy, jak to w tych danych

jest, w tych cyferkach. To wszystko tam się mieści. To jest efekt przepustowości, to jest efekt wykorzystania taboru ponad miarę.

Chcę również powiedzieć, że już są skutki presji na punktualność robionej przez ministra infrastruktury, pana Piotra Malepszaka, w postaci ofiar wśród podróżnych, którzy albo nie zdążyli wsiąść do pociągu, albo wysiadali.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, muszę przerwać, bo mamy do czynienia z kalumniami...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Pan się uspokoi, panie ministrze. Panie Malepszak, pan tu nikogo nie poucza.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

...bo jest jakiś zarzut, że podróżni ucierpieli z powodu rozkładu jazdy czy połączeń, zarzut pod moim adresem. Proszę uważać na słowa, panie prezydencie.

Prezydent ZZMKwP Leszek Miętek:

Ja mówię... Proszę... Ale panie...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Proszę uważać na słowa, na to, co pan mówi, bo wygaduje pan głupoty regularnie.

Prezydent ZZMKwP Leszek Miętek:

Panie ministrze, niech mnie pan nie straszy. Pan już telefonicznie w stosunku do mnie jako minister dzwoniący do związkowca odgrażał się, tak że...

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Ale niech pan bierze odpowiedzialność za słowa, naprawę, bo tutaj...

Prezydent ZZMKwP Leszek Miętek:

Czy mogę się wypowiedzieć? Chcę to spuentować. Za chwilę spuentuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Chciałbym, żeby były sprawy merytoryczne.

Prezydent ZZMKwP Leszek Miętek:

Przecież to minister się wtrącił, nie ja. Ja mówię o merytoryce.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Ale pan przerzuca odpowiedzialność za jakieś...

Prezydent ZZMKwP Leszek Miętek:

Tak, szanowni państwo, bo jest presja. Za chwilę to udowodnię, bez nerwów. Jest presja na punktualność. Proszę przeczytać z danych Urzędu Transportu Kolejowego, ile było ostatnimi czasy wypadków przy wsiadaniu i wysiadaniu podróżnych. Proszę na to zwrócić uwagę. To jest jedna rzecz.

Druga rzecz: presja na przepustowość. Czy wyobrażacie sobie państwo, że przy kodzie CHARLIE, gdzie są zamachy terrorystyczne, jest taka presja na dyżurnych ruchu, że po informacji od maszynisty, że jest uszkodzenie toru, dalej prowadzi się pociągi z normalnym rozkładem jazdy, aż to się wywali? Szanowni państwo, jesteśmy na ścieżce. Ja to na piśmie panu napisałem, nawet nie mówiłem tego – na piśmie pan dostał, jeszcze do dzisiaj nie zdążył pan odpowiedzieć – że to jest pańska odpowiedzialność za kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Szanowni państwo, jedziemy scenariuszem hiszpańskim. Maszyniści hiszpańscy też informowali, mówili o zagrożeniach bezpieczeństwa. Powinny być wnioski do prokuratury za te wypadki, nawet po tym wypadku terrorystycznym. Ile pociągów przejechało po informacji maszynisty, że jest uszkodzenie szyny? To, co się stało w Krakowie... Tylko św. Katarzyna Aleksandryjska nad nami czuwa, ale ona ma też ograniczone oddziaływanie. Tego więcej nie będzie.

Co więcej? Dziękuję za informację, że będzie dyskusja o bezpieczeństwie ruchu kolejowego, bo myślę, szanowni państwo posłanki i posłowie, że może jest pozytywny efekt tego, że infrastruktura jest nieprzygotowana do zimy, że się szuka złotych w oszczędności, w przeglądach linii kolejowych itd. Może to dobrze, że te pociągi nie pojechały, bo wydarzyła się katastrofa...

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Prezydent ZZMKwP Leszek Miętek:

...bo może jakby one pojechały, to bylibyśmy już dzisiaj po katastrofie.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Prezydent ZZMKwP Leszek Miętek:

Nie wiem, szanowni państwo, jakich jeszcze mam użyć argumentów na to, żebyśmy wszyscy... bo wszyscy będziemy mieli w tym udział, że dojdzie do katastrofy przez właśnie taką... To jest polityka sabotażu systemu kolejowego, bo wysiłkiem państwa miliardy idą na kolej, miliardy, ale przez takie zarządzanie, przez takie presje na kolejarzach, przez takie niemądre... Likwidacja ograniczeń prędkości bez inwestycji, słabej jakości linia kolejowa, na której podnoszone są prędkości pociągów, to wszystko prowadzi do jakiegoś absurdu. My, kolejarze, widzimy to i robimy wszystko, co jest możliwe, żeby do katastrofy nie doszło, ale, szanowni państwo, nie będziemy i nie możemy bez końca bronić się przed taką polityką.

Panie ministrze – jeszcze raz mówię – straszył mnie pan telefonicznie, na Komisji Infrastruktury również.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Prezydent ZZMKwP Leszek Miętek:

Jestem do państwa dyspozycji.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Wie pan, to jest jakaś osobista kruczata przeciwko ministrowi. Pan ministra osobiście...

Poseł Jolanta Niezgódzka (KO):

Panie pośle, nie pan prowadzi Komisję. Chyba nie pan jest od tego, żeby szarpać mikrofon.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Proszę się uspokoić. Pan minister Adamczyk pilnuje porządku.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To jest dyskusja w prezydium, proszę panią.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Proszę tam nie szarpać, panie przewodniczący Lamczyk, ministra Adamczyka. Co to za zachowanie? Żeby ja musiał starszemu człowiekowi zwracać uwagę? To jakiś skandal jest.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

...zwracać mi uwagi. Tak?

Poseł Jolanta Niezgódzka (KO):

Nikt panu nie dał głosu.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Proszę się zachowywać.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Proszę, pan ma głos, tak?

Członek Koła ds. Transportu Partii Razem Konrad Nülken:

Tak. Mam pytanie do pana prezesa Wyborskiego z PKP PLK.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czy może się pan przedstawić?

Członek Koła ds. Transportu Partii Razem Konrad Nülken:

Tak, przepraszam. Konrad Nülken, Koło Transportu Partii Razem.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Kto?

Członek Koła ds. Transportu Partii Razem Konrad Nülken:

Konrad Nülken, Koło Transportu Partii Razem.

Mam pytanie odnośnie do LCS-ów, czyli lokalnych centrów sterowania. Jak wiemy, polityka infrastruktury kolejowej to tak naprawdę długoterminowa polityka.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Członek Koła ds. Transportu Partii Razem Konrad Nülken:

Mogę mówić czy nie? Sam nie mam pewności, czy teraz jest moja kolej, czy nie.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Teraz oddaję głos panu ministrowi. Temat następny: składy i wagony.

Członek Koła ds. Transportu Partii Razem Konrad Nülken:

Tak. Kontynuując, jest taka kwestia. W przeszłości wiele takich inwestycji realizowano w ten sposób, że budowano gdzieś lokalne centra sterowania, podpięte były różne stacje na linii kolejowej, a nie wszystkie te stacje mają możliwość przyjęcia lokalnej kontroli, lokalnego sterowania, bo tam nie ma pulpitów. Efektem tego jest to, że nie zawsze każda stacja ma odpowiednich ludzi, odpowiednich dyżurnych ruchu. Jak spojrzymy do naszych sąsiadów, do Czech, widzimy, że oni mają dwa obszarowe centra sterowania, jedno w Przerowie, drugie w Pradze, ale stacje na liniach...

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Ale co pan robi? Przerywa pan osobie ze strony społecznej. Co pan właśnie robi? Pan nie prowadzi tej debaty.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Właśnie wyczerpał się czas pana...

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Ale przewodniczący oddał prowadzenie panu Lamczykowi, nie panu. Dlaczego pan się wtrąca?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Szanowni państwo, to jest pierwszy raz w historii tej Komisji, jaką pamiętam przez 20 lat, że przedstawiciel partii politycznej zabiera głos i występuje tutaj... Nie wiem... Pan reprezentuje branżę, środowisko, stronę społeczną?

Członek Koła ds. Transportu Partii Razem Konrad Nülken:

Ja reprezentuję...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Ma pan swoich parlamentarzystów, niech oni występują w imieniu Partii Razem, nie działacz Partii Razem. Dziękuję bardzo.

Posel Krzysztof Habura (KO):

No ale kto to prowadzi?

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Ale kto prowadzi? Nie pan prowadzi posiedzenie Komisji, tylko pan poseł Lamczyk.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Prowadzimy wspólnie, razem.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Nie, bo pan przewodniczący nie panu oddał głos, więc nie pan ma prawo odbierać głos osobom, które mają prawo zgłosić się i wystąpić na posiedzeniu Komisji.

Posel Rafał Weber (PiS):

Przewodniczący Lamczyk udziela...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Przewodniczący partii politycznej nie ma prawa wystąpić na Komisji.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Przedstawiciel partii politycznej jest stroną społeczną i też może być osobą, która może się wypowiedzieć na posiedzeniu Komisji.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamezyk (KO):

Proszę bardzo, niech pan dokończy wątek.

Członek Koła ds. Transportu Partii Razem Konrad Nülken:

Tak, dokończę wątek. Sprawa jest taka, że w razie trudnych warunków atmosferycznych trzeba na bieżąco reagować i utrzymywać elementy infrastruktury kolejowej, żeby szybciej zapobiegać jakimś opóźnieniom. Czy w przyszłości inwestycje będą bardziej planowane tak, żeby prościej było pracownikom na gruncie sprawdzać ewentualne rozprucie rozjazdów, ewentualne problemy, braki położenia iglic, zwrotnic? Czy infrastruktura będzie bardziej odporna na takiego rodzaju uszkodzenia? To jest kluczowe już na etapie planowania.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamezyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Teraz pan minister i temat następny: składy i wagony.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Nie mogłem nie odnieść się do insynuacji, jakoby zdarzenia na kolei, wypadki – znam te wypadki – były w jakikolwiek sposób przeze mnie zawinione. To jest absurdalny zarzut. To jest absurdalny zarzut. Panie prezydencie, wie pan dobrze, jakie mieliśmy rozmowy. Wie pan dobrze, że pańskie mówienie, że jest pan maszynistą, jest teoretyzowaniem. Nie jest pan maszynistą.

Prezydent ZZMKwP Leszek Miętek:

Panie ministrze, jak dojdzie do katastrofy, to się pan nie wywinie.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Niech pan mi teraz nie przerywa. Katastrofy są zawsze rozpoznawane. Sytuacja w Błoniu jest rozpoznawana. Są konkretne powody, przyczyny tej katastrofy. Jak pan mi zarzuca dzisiaj jakąś sytuację, że jest spowodowana moją działalnością, dlatego że pociąg jedzie punktualnie i maszynista chce utrzymać czas jazdy, kierownik pociągu chce utrzymać czas jazdy, popełniany jest jakiś błąd – nie będziemy szczegółowo tu o tym dzisiaj mówić, nie wiemy jeszcze dokładnie, nie znamy dokładnych przyczyn – i dzisiaj, nie mając nawet żadnego protokołu z tych zdarzeń, czyni pan jakiś zarzut na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w stosunku do mnie, to muszę zareagować. Trudno nie reagować emocjonalnie w sytuacjach takich zarzutów. Panie przewodniczący, nie chciałbym się do tego odnosić. Traktuję to jako absurd. Chciałbym odnieść się do kwestii czysto merytorycznych.

Szanowni państwo, zrobię pewne podsumowanie. Nie kupiliśmy w 2021 r. pociągów push-pull PESA-NEWAG, ponieważ te pociągi nie istniały. Nie można było kupić czegoś, co nie istnieje. Push-pull zakładał prędkość 200 km/h. Wtedy producenci nie mieli takich pojazdów, żeby mogli położyć technologię i położyć ofertę, którą można by zrealizować w tym czasie. Musieli założyć znaczące przekroczenie budżetu, żeby schodzić w karach umownych z tego kontraktu, jeśli ten kontrakt byłby podpisany. Nie ma tutaj żadnej tajemnicy. Nie kupuje się czegoś, co nie istnieje.

To samo dotyczyło zresztą siedmiu zapowiedzi na przestrzeni lat 2021–2023, siedmiu zapowiedzi kupienia pociągów na 250 km/h. Nie można było kupić czegoś, czego polscy producenci nie posiadają, dlatego też nie ogłoszono przetargu na takie pociągi, bo polscy producenci nie mogliby do takiego przetargu przystąpić. To w kwestii taboru wysokiej pojemności, taboru nowego, nowoczesnego.

Odniosę się do kwestii taboru używanego. Szanowni państwo, jeśli przejedziemy się koleją po Europie, i to takiej w najlepszym wydaniu, to zobaczymy 40-letnie pociągi i 50-letnie wagony. U tych, którzy gospodarują najlepiej, u Austriaków, u Szwajcarów, nie jest rzadkością, że jest 50-letni wagon. 300 km/h jeżdżą pociągi we Francji, które mają 40 lat. 250 km/h jeżdżą pociągi w Niemczech, które mają 35 lat i będą jeździć kolejne 10 lat. To nie jest nic niezwykłego. Nie porównujemy pociągów do samochodów, bo to są pojazdy nastawione na zupełnie inne przebiegi. Pociągi dużych prędkości czy generalnie pociągi osiągają przebiegi po 15–16 mln km. Koleje niemieckie obecnie zakładają nawet eksploatację pociągów do 20 mln km. Stąd nie porównujemy samochodów wyprodukowanych w latach 80. do pociągów wyprodukowanych w latach 80.

Podróżuję, staram się regularnie podróżować po Europie i widzę te przykłady. Wagon z lat 70. cały czas jeżdżący we Francji, Szwajcarii, Austrii, Niemczech nie jest dzisiaj niczym niezwykłym. To się po prostu dzieje. To się użytkuje, jeśli utrzymuje się ten tabor we właściwym stanie.

To, co powiedział prezes Malinowski, to jest brutalna prawda. Panie przewodniczący, to jest brutalna prawda. Niestety to jest brutalna prawda. Te wagony są lepsze od naszych zmodernizowanych wagonów, które były produkowane w latach 80. Już w marcu będziemy mogli się o tym przekonać. Są lepsze dla pasażerów pod względem komfortu jazdy, lepsze pod względem wyciszenia wnętrza, lepsze pod względem tego, co dla pasażera istotne, czyli ogólnego odbioru, szczególnie pod kątem hałasu i spokojności jazdy.

Jeśli chodzi o kwestię myślenia życzeniowego, bo najczęściej do tego się odnoszę, z myślenia życzeniowego, które było powszechne wtedy, nic nie wyszło. Nie wyszły zakupy taboru wysokopojemnego, nie wyszły zakupy pociągów high-speed, bo życzeniowo zakładano, że będziemy mogli to kupić u polskich producentów, gdy faktycznie nie było to możliwe.

Pojedynczy przykład, który przytoczył pan poseł Krystian, jest bardzo ciekawy. Odniosę się krótko. Pociąg RegioJet startujący z Gdańska jest wyprzedzany przez pociąg Intercity na stacji Warszawa Wschodnia i już w dalszą drogę jedzie za pociągiem Intercity. Wtedy była taka sytuacja, że pociąg Intercity był opóźniony. Nie bazujemy więc na rozkładzie jazdy pojedynczych przykładów, nie budujemy na bazie pojedynczych przykładów jakichś teorii, bo jest to błąd logiczny, jest to błąd poznawczy. W takie błędy poznawcze nie warto brnąć.

Podkreślam raz jeszcze te kwestie, żeby zamknąć wątek taborowy. Chcemy użytkować używane, kupione za niewielki ułamek kosztów nowego taboru pojazdy nawet przez następne, jak zakładamy, 15 lat. Zakładamy, że jest to wsparcie parku wagonowego Intercity, żeby móc lepiej zrealizować tegoroczne przewozy, szczególnie w miesiącach, kiedy będziemy już bardzo regularnie przekraczać 300 tys. pasażerów dobowo. Po to jest ten zakup. Pan prezes Malinowski powiedział, że chcieliśmy kupić 109, kupiliśmy 50. Prawdopodobnie, gdy będą kolejne oferty, będziemy tymi ofertami zainteresowani. Nie ma tutaj niczego niezwykłego. Spójrzcie państwo tylko na 10 ostatnich lat tego, co działo się w Europie. Kupowanie używanych pojazdów – nie tylko przez nowe prywatne podmioty, ale też przez koleje narodowe – jest standardem. To się po prostu dzieje. Podkreślam raz jeszcze, to, co ma 40 czy nawet 50 lat, cały czas może jeździć 300 km/h. Można się o tym przekonać. Tak wygląda kolej w Europie. Dziękuję. Tyle, jeśli chodzi o kwestie taborowe.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Pani posłanka ma jedno krótkie pytanko, tak? Bardzo proszę.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam pytanie do pana prezesa Malinowskiego, bo ma rozeznanie. Ile wagonów, naszych polskich wagonów, o wiele młodszych, bo sądzę, że dwudziestoparoletnich, stoi i czeka na swój remont? Dzisiaj zachwycamy się tymi 50-letnimi i 40-letnimi. Wiemy, że też produkowaliśmy i produkujemy świetne wagony. Wiemy, że wiele z nich stoi i czeka, a gdyby pewne decyzje podejmowane odnośnie do remontu, rozbudowy zakładów remontowych, których Intercity – mam tu na myśli Remtrak – jest właścicielem... Wiecie państwo, że bylibyśmy w jeszcze gorszej sytuacji niż to, o czym dzisiaj rozmawiamy. Z całym szacunkiem dla panów, panie ministrze, panie prezesie, panie przewodniczący, tutaj też bardzo dziękuję za wypowiedź panu przewodniczącemu, bo nie tylko pan przewodniczący zna na wylot brać kolejarską, ale wiele osób z nas, pani poseł Paulina Matysiak, która z tą branżą jest na ty...

Rzeczywiście dzieje się coś niepokojącego. Myślę, że rządzący politycy muszą to wziąć pod uwagę, jeżeli chodzi o presję na kolei. Tu chodzi o bezpieczeństwo, ale ta presja w wielu spółkach Skarbu Państwa, proszę państwa, niestety jest dzisiaj taka, że dochodzi do takich wypadków – mówię o innych odcinkach, nie mówię tutaj o Intercity, mówię w ogóle o innych zakładach produkcyjnych, innych spółkach, czy to związanych z górnictwem, czy z energetyką – że poprzez mobbing, zaszczuwanie, inwigilację, najohydniejsze emocjonalne zachowania, które można wydobyć z niektórych ludzi, stosuje się teraz w państwie polskim... To jest bardzo niebezpieczne, ale myślę, że to na inną dyskusję i może niekoniecznie na tę Komisję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan minister.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Krótko, panie przewodniczący. Dziękuję. To już tutaj padło, ten temat się pojawił i chciałbym go bardzo pochwalić. Szanowni państwo, POLREGIO kupiło 9 używanych szynobusów z Niemiec. To kapitalna decyzja. Koszt tego pojazdu – prezes Dinges mógłby nam powiedzieć coś więcej – był wielokrotnie niższy od nowych pojazdów. Jeśli chcemy realnie rozwijać przewozy, musimy działać realnie, kupować tabor, który jest dostępny. Dzisiaj nie kupimy tych pojazdów tak dużo, bo nowy szynobus kosztuje 30 mln zł. Kupujemy wielokrotnie tańszy, żeby móc rozwijać przewozy tu i teraz. Nie ma już unijnego dofinansowania do pojazdów spalinowych. Przez wiele lat było wysokie, można było te pojazdy kupować. Teraz musimy i będziemy posiłkować się... i to są bardzo racjonalne działania, żeby kupować dobry tabor dwudziestokilkuletni, może nawet trzydziestoletni, ten tabor polonizować za ułamek kosztów nowych pojazdów. To, panie przewodniczący, jest element rozwijania połączeń. Tutaj nie ma nic odkrywczego. Tak po prostu trzeba działać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Obiecałem na koniec tej części głos panu Piotrowi Nowickiemu z Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej w sprawie zakupu taboru dla kolei wąskotorowej. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej – Grupa W7 Piotr Nowicki:

Dobry wieczór państwu. Szanowna Komisjo, przemawiam dzisiaj w imieniu siedmiu operatorów kolei wąskotorowych. Bardzo, bardzo chcielibyśmy prowadzić takie dyskusje jak państwo o tym, czy kupować tabor nowy, czy kupować tabor używany, 40-letni, czy młodszy.

Jak zapewne państwo wiecie, na horyzoncie pojawiła się bardzo realna szansa na to, że najbardziej palący problem kolei wąskotorowych, czyli infrastruktura, otrzyma dofinansowanie z budżetu państwa, co pomoże uratować koleje wąskotorowe przed absolutną śmiercią techniczną. Kolejnym krokiem jest tabor. Jak może niektórzy z państwa wiedzą, operujemy na taborze rumuńskim, najmłodszym z lat 70. Bardzo chcielibyśmy kupować tabor zagraniczny, ponieważ takie możliwości się pojawiają. Ścieżka prawna do takiego zakupu jest bardzo skomplikowana, certyfikacja takiego taboru przerasta możliwości kolei wąskotorowych.

Apelujemy, aby już zacząć rozmowy na temat tego, żeby koleje wąskotorowe mogły kupować tabor z zagranicy, nie idąc ścieżką pełnej certyfikacji jak dla taboru normalnotorowego, ponieważ nie są to takie warunki. To jest infrastruktura wydzielona, prędkości są inne, naciski są inne, obciążenia są inne. W Żmigrodzie nie ma toru testowego na tor wąski, a jednocześnie nie mamy funduszy, żeby płacić kilkaset tysięcy złotych i czekać wiele lat na certyfikację taboru wąskotorowego.

Apeluję zatem w imieniu kilku, konkretnie siedmiu operatorów kolei wąskotorowych, abyśmy przystąpili do prac nad zmianą możliwości wprowadzenia taborów z obcych krajów na koleje wąskotorowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie prezesie, za bardzo merytoryczną wypowiedź. Na pewno zostało to odnotowane.

Szanowni państwo posłowie, ponieważ o godz. 20.30 mamy jedno głosowanie, za chwilę ogłoszę przerwę i pójdziemy na salę plenarną, żeby zagłosować. Poproszę pana ministra i współpracowników, panów prezesów ze współpracownikami o to, żeby wykazali panowie daleko idącą cierpliwość i na nas poczekali, ale zanim, jeszcze reasumując, ponieważ musiałem wyjść na posiedzenie plenarne, chcę tylko powiedzieć o sprawie wagonów.

Szanowni państwo, mam tylko jedną prośbę. Nie tylko nasz narodowy przewoźnik zakupił tego rodzaju wagony. Te wagony jeżdżą po Polsce u innego zagranicznego przewoźnika. Proszę tylko o to, żeby, jeżeli publicznie mówią państwo o jakimś temacie, tutaj konkretnie o azbieście, jednak starali się państwo nie podważać w tych wypowiedziach działalności naszego narodowego przewoźnika, pamiętając o tym, że nie tylko ten przewoźnik korzysta z takich wagonów

na naszych torach. Mówię o tym, żebyśmy nie byli świadkami takiej sytuacji, że w może niezamierzony sposób kładziemy kłody na tory naszego narodowego przewoźnika, chociaż nie jest jedynym, który korzysta z takiego taboru. Tylko o to proszę.

Bardzo dziękuję. Ogłaszam przerwę. Zapraszam państwa po zakończeniu głosowań. Niezwłocznie po zakończeniu głosowań rozpoczniemy drugą część naszego posiedzenia. Dziękuję bardzo.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, wznawiam posiedzenie Komisji Infrastruktury po przerwie, która była konieczna ze względu na głosowanie na sali plenarnej. Zgodnie z zapowiedzią przechodzimy do drugiej części naszego posiedzenia, czyli kwestii związanych ze znakomitymi wynikami w zakresie punktualności PKP Intercity.

Bardzo proszę pana prezesa Janusza Malinowskiego o przedstawienie informacji w tym zakresie. Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Szanowni państwo, przygotowaliśmy dla państwa bardzo obszerną prezentację. Jeżeli będzie za długo, to oczywiście przyspieszymy. Myślę, że na znakomitą większość pytań, które padły z sali od państwa, będziemy w stanie odpowiedzieć od razu z głowy czy z dokumentów, które mamy. Część odpowiedzi jest w tej prezentacji.

Wracając do wagonów, powiem tylko jedno zdanie, bo już nie chcę tego rozdrapywać. Narodowy przewoźnik francuski, SNCF, podjął decyzję, że modernizuje 40-letnie pociągi TGV. Dlaczego? Bo uznał, że jest to bezpieczne, że to da się zrobić. Po drugie, nie ma mocy produkcyjnych. Wszędzie w Europie nie ma mocy produkcyjnej, bo jest bum, bo kolej przeżywa renesans, wszyscy chcą jeździć i brakuje tego taboru. My mamy identyczną sytuację.

Już przechodzę do prezentacji. O skali opóźnień będziemy przedstawiać konkretne dane. Punktualność pociągów na uruchomieniu w latach 2022–2025 delikatnie cały czas się dźwiga, idzie do góry. Najważniejsze jest jednak to, proszę państwa, że uruchamiamy tych pociągów znacznie, znacznie więcej. Porównując to na przykład do 2023 r., to jest o ponad 21% pociągów więcej. Myślę, że nie muszę tłumaczyć, że im więcej pociągów, tym trudniejsze jest utrzymanie punktualności, bo wystarczy, że coś się stanie. Jak jest mniej pociągów, to dotknie to mniejszej ilości pociągów. Jeżeli pociągów jest więcej, to jest cały łańcuszek św. Antoniego i opóźnionych pociągów jest więcej. Punktualność pociągów na przybyciu za lata 2022–2025 przedstawia ten drugi wykres.

Teraz przejdziemy do interesującego nas okresu, a mianowicie do tego, co jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia Komisji. Niebieska linia to jest punktualność od 26 grudnia do 23 lutego. Za taki okres są te dane. Krzywa pomarańczowa to jest ten rok, ten sam okres. Widzimy różnicę. Na uruchomieniu jest o 11% gorzej, na przybyciu jest o 21% gorzej. W dalszej części prezentacji będziemy to pokazywać. W niektórych dniach widzimy totalne zjazdy punktualności. Wy tłumaczmy, z czego to wynika.

Chciałbym powiedzieć, że odwołane pociągi nie wynikają przede wszystkim z usterek taboru. Przyczyna jest zupełnie inna. Oczywiście są przypadki, jest wiele takich przypadków, że pociąg jest odwołany z powodu usterki lokomotywy, wagonu czy zespołu trakcyjnego, ale największą masakrę w tym wykresie zrobiło oblodzenie, które w styczniu pojawiała się parokrotnie. Pokażemy to.

Wracając do oblodzenia, będę tutaj bronił zarządcy infrastruktury, będę bronił energetyki, bo na to nie ma lekarstwa. Sieć trakcyjna potrafi oblodzić się w ciągu czterech minut. Pociąg może przejechać, może być dobrze, a za cztery minuty następny pociąg już nie przejedzie, bo ta sieć będzie oblodzona.

Udział opóźnień PKP Intercity w globalnej skali opóźnień za 2025 r. to niespełna 35%. Pozostałe opóźnienia to oczywiście infrastruktura, ale także opóźnienia pociągów z zagranicy i inne przypadki. My odpowiadamy za 35%. Oczywiście 35% później rozbierzemy na bardziej drobne elementy. Udział pracy eksploatacyjnej w całym ruchu pasażerskim w Polsce to jest 36%. PKP Intercity wykonuje 36% pracy eksploatacyjnej.

Było pytanie o skalę odwołań. W międzyczasie będę się do tego odnosił. W styczniu PKP Intercity zgodnie z planem, zgodnie z rozkładem jazdy powinno zrealizować pracę eksploatacyjną

na poziomie 7117 tys. pociągokilometrów. Zrealizowaliśmy pracę na poziomie 7105 tys. pociągokilometrów, czyli nie zrealizowaliśmy 2‰, nie procent, tylko promili. Mówiąc dokładnie, w okresie 26–31 grudnia 2025 r. w całej relacji – mówię o pociągach odwołanych w całej relacji – to osiem pociągów. Pociągi w całej relacji od 1 stycznia do 31 stycznia to 127 pociągów. Od 1 lutego do 17 lutego, bo takie mam dane, to są 32 pociągi. PKP Intercity w styczniu uruchomiło 15 645 pociągów. Proszę zobaczyć, jaka to jest skala.

Pan poseł Król mówił: Czy nie lepiej odwoływać? Szczerze mówiąc, w pełni się z panem zgadzam. Ma pan rację, powinniśmy odwoływać, tylko widzicie państwo, że sami nie jesteście zgodni. Z jednej strony jesteście krytykowani, jeżeli odwołujemy pociągi. Myślę, że jeszcze troszkę czasu minie, zanim będziemy stosowali te standardy co w Holandii i w Niemczech, że będziemy lawinowo...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie prezesie, opóźnienia w Niemczech są gigantyczne.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Ale ja nie mówię o opóźnieniach, tylko jeżeli w Niemczech czy w Holandii jest obłożenie, to pociągi po prostu nie jadą. Odwołuje się wszystkie *en bloc*. U nas się tego nie robi. Za wszelką cenę staramy się jednak realizować te przewozy. W momencie, kiedy już naprawdę nie ma możliwości, pociąg jest odwoływany. Oczywiście to też nas naraża na falę krytyki.

Oczywiście bardzo przepraszam wszystkich pasażerów PKP Intercity, że byli narażeni na taką niedogodność, a z drugiej strony bardzo dziękuję wszystkim pracownikom PKP Intercity, pracownikom PLK i pracownikom energetyki, że dzięki nim ten ruch udawało się prowadzić. Na kolejnych slajdach zobaczcie państwo, jak tytaniczną pracę trzeba wykonać, żeby pociąg mógł wyjechać, mógł wyjechać nawet z opóźnieniem, ale bezpiecznie wyjechać. Bezpieczeństwo jest najważniejsze. Żaden rewident, żaden pracownik Intercity nie wypuści pociągu, który jest niesprawdzony pod kątem układu biegowego. Może się zdarzyć, że czasami strzeli ogrzewanie i ktoś nie dopatry, ale układ biegowy to jest święta rzecz. Układ biegowy jest zawsze sprawdzany.

Padło porównanie punktualności przewoźników regionalnych i przewoźnika dalekobieżnego. Tego się nie porównuje. Polska nie jest wyjątkiem. W całej Europie, na całym świecie punktualność pociągów regionalnych czy aglomeracyjnych jest na zdecydowanie wyższym poziomie. Czy to są Niemcy, czy Szwajcaria, czy Austria, czy Francja, pociągi dalekobieżne charakteryzują się najniższą punktualnością. Ten slajd pokazuje dlaczego. Jeżeli pociąg jedzie ponad 1 tys. km, to ma największe prawdopodobieństwo, że na coś trafi. Albo trafi na kolizję ze zwierzęciem, albo na coś gorszego. Na tak długiej trasie zdarza się wiele rzeczy. To, że pociągi dalekobieżne mają zdecydowanie niższą punktualność, nie jest casusem Polski, tylko jest to casus każdego kraju europejskiego. Dla nas punktualność jest jedną z najważniejszych rzeczy. Co interesuje polskiego pasażera? Jak najwięcej połączeń, przystępna cena i to, żeby pociągi były punktualne. To jest kluczowe. Dokładamy do tego starań, przy czym im więcej pociągów uruchamiamy, tym większym sukcesem będzie utrzymywanie punktualności. Utrzymywanie tej punktualności to oczywiście nie jest nasz cel. Nie ukrywam, że wszystkim nam zależy, żeby punktualność rosła.

Tak jak mówiłem, przyczyny są zależne od nas. To są oczywiście usterki taboru, wydłużona obsługa pociągów ze względu na bezpieczeństwo i właśnie opóźnienie na uruchomieniu, to, że pociąg niby startuje i jest opóźniony. To jest oczywiście nasza wina. Często wynika ona z różnych obiektywnych faktów – to będziemy tłumaczyli – ale to jest oczywiście nasza wina, bo uruchomiliśmy ten pociąg niezgodnie z planem. Są oczywiście wtórne opóźnienia pociągów z uruchomienia. Mamy oczywiście krótsze przejścia, niż były parę lat temu, ale przejścia na EZT są w granicach godziny i 40 minut. To w ogóle nie ma znaczenia. Dlatego kierunkowo cała Polska, jak i Europa, powinna przejść na pociągi zespołowe. Wymagają one najmniej obsługi, najszybciej można je obrócić. Najwięcej kłopotów jest z pociągami wagonowymi. One wymagają najwięcej obsługi, są najtrudniejsze. Nie ukrywajmy, Francja, Niemcy odchodzą od wagonów. Dlaczego odchodzą? Bo bardziej ekonomiczne jest korzystanie z pociągów zespołowych. Jesteśmy na początku drogi, nie stać nas na wymianę całej floty na pociągi zespołowe. Bardzo chciałbym mieć pociągi zespołowe, bo to dużo tańsze, prostsze w obsłudze, bo próbę hamulca wykona maszynista z pulpitu, a do składu wagonowego potrzebujemy dodatkowych ludzi, trzeba wagon po wagonie oglądać. To sam kłopot.

Przyczyny niezależne od nas to są nieuprawnione osoby na torach. To jest największy problem i ten problem będzie narastał, bo jeżeli ruch kolejowy będzie rósł, to, nie oszukujmy się, pod

pociągi będzie wpadało więcej osób. Prawda, którą mówię, jest brutalna, ale tak będzie. Widzimy to. Pociągów jest więcej, pociągi są bardziej ciche, niezauważalne i takie wypadki się zdarzają. Zaraz zobaczymy coś w tabeli.

To także kwestia przejazdów, oblodzenia. Oblodzenie, tak jak mówiłem, to jest najtrudniejszy element, wobec którego de facto jesteśmy bezradni. O ile na oszronienie możemy smarować sieć, o tyle na oblodzenie nie ma dobrego lekarstwa. Później zostaje tylko usuwanie tego mechanicznie czy prostym młotkiem. Opady śniegu, mrozy to jest oczywiście kwestia większego ryzyka uszkodzenia infrastruktury, powalone drzewa, wiatr czy duże opady śniegu. Mieliliśmy taki casus w Sylwestra na linii nr 216 Nidzica. Tam były takie koszmarnie opady śniegu. Myślę, że wszyscy pamiętamy te obrazki z telewizji.

Teraz poważne zdarzenia ogółem. Proszę państwa, w zeszłym roku w styczniu było 16 potrażeń pieszych. W tym roku w styczniu było 27 potrażeń pieszych. Proszę mi wierzyć, że przy potraśnięciu pieszego opóźnienie zaczyna się od trzech godzin w górę. Tyle trwają czynności. To nie jest kwestia jednego pociągu. Jeżeli ten ruch jest duży, to jest łańcuszek pociągów. Oczywiście kolejne pociągi, które są dalej od kolizji, zarządca infrastruktury próbuje z naszą dyspozycją puszczać objazdami, ale to też są bardzo duże opóźnienia. Szczęście tych pasażerów to to, że widzą, że jadą, nie stoją, tylko jadą, ale to wszystko zaczyna się od trzech godzin w górę. To jest dla nas ogromny problem. Jeżeli udałoby się zmienić procedury, żeby to trwało dwie godziny, godzinę, to byłaby rewolucja. Powiem szczerze, jako Intercity o to błagamy.

Wypadki na przejazdach... Widzimy tu Błonie, widzimy, że było tego więcej. To kolizje, starcia innych przewoźników. Było też wykolejenie w Miechowie, były uszkodzenia sieci trakcyjnej. Proszę zobaczyć, co stało się tej zimy ze zwierzętami. W zeszłym roku było 180 kolizji, w tym roku było 270. Po prostu ta zwierzyna wychodziła za chlebem i pociągi się rozbijają. Często to jest mała kolizja i wiąże się z opóźnieniem 15 minut, ale zdarza się, że pociąg nie jest w stanie kontynuować jazdy. Pokażemy taki jeden obrazek, jak potrafi wyglądać pociąg po zderzeniu z łośiem. Po zderzeniu z łośiem pociąg nie nadaje się do jazdy. Tak najczęściej jest.

Teraz oddam głos Adamowi Wawrzyniakowi, członkowi zarządu ds. operacyjnych. Ewentualnie będziemy się uzupełniać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Bardzo proszę.

Członek zarządu PKP Intercity SA Adam Wawrzyniak:

Szanowni państwo, rozbierzemy teraz to wszystko na detale. Tu przykład poruszonego już wypadku w Błoniu na przejeździe kolejowo-drogowym: jeden samochód, a dwa pociągi PKP Intercity zostały uszkodzone. Jeszcze nie wiemy, czy jedna z lokomotyw będzie nadawała się do naprawy. Być może będzie musiała zostać skasowana. Jest tak wypalona, że w zasadzie z jednej jej strony niewiele tam zostało. Ten wypadek wygenerował opóźnienia na łączną liczbę 93 godzin, tylko w pociągach Intercity.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jak ten pociąg się nazywał?

Członek zarządu PKP Intercity SA Adam Wawrzyniak:

To jest lokomotywa Husarz.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Nie, pociąg. Jakiej relacji?

Członek zarządu PKP Intercity SA Adam Wawrzyniak:

To był pociąg do Berlina lub z Berlina. Tam były dwa pociągi. To trasa Warszawa – Poznań, nasza lokomotywa. Było 29 pociągów opóźnionych tylko w związku z tym wydarzeniem na tej linii i dalszych 67 opóźnionych wtórnie pociągów, które nie jechały po tej linii, ale były na przykład skomunikowane albo których tabor musiał przejść na inne pociągi i też nie mógł punktualnie przejść. To łącznie 93 godziny opóźnień tylko na to jedno zdarzenie.

Kolejny przykład to Miechów – Słomniki: pęknięta szyna. Tam na czas naprawy musieliśmy jeździć objazdami. 10 pociągów odwołaliśmy. Zamówiliśmy ZKA, czyli autobusy, łącznie 25 autokarów. Za 4 inne odwołane pociągi przesadzaliśmy pasażerów do naszych innych pociągów. Trasą okrężną skierowaliśmy 39 pociągów. Na całej trasie odwołaliśmy kolejnych 5, a w części

trasy 14 pociągów. Tylko to wydarzenie bezpośrednio opóźniło 79 pociągów Intercity, a wtórnie 211. Łączna suma opóźnień naszych pociągów z tytułu tego zdarzenia to 134 godzin.

Dalej, pęknięcie szyny na linii nr 25. To taka łącznica pod Koluszkami. Tam akurat dużego ruchu naszych pociągów nie ma, ale ta jednostka została już skutecznie zablokowana na dłuższy czas i też wygenerowała znaczące opóźnienia, a także uruchamianie składów zastępczych w kolejnych dniach, bo musiała zostać szczegółowo sprawdzona.

Tutaj jest linia nr 216 i zdjęcia ze stacji Nidzica, pociąg Mazury, przepalona sieć trakcyjna w stacji. Dzięki współpracy z lokalnymi samorządowcami udało się zaopiekować pasażerami. Oczekiwanie na naprawę to wiele godzin. Pokażę jeszcze jedną rzecz, ruchomy obrazek. Zobaczycie państwo, jak wygląda uszkodzenie pantografu w przypadku współpracy z siecią trakcyjną, w której był obniżony wieszak. Tego pantografu już nie ma, pociąg nie jedzie dalej, sieć jest zerwana, cały pantograf jest zerwany i jest to koniec jazdy. Pod taki pociąg musi przyjechać lokomotywa spalinowa. Straty po stronie przewoźnika to dziesiątki tysięcy złotych. Mówię tylko o stratach w taborze, nie liczę tu jeszcze strat związanych z wpływem na ruch pociągu.

Dalej, stacja Katowice, przepalenie sieci trakcyjnej. To 9 stycznia. Tylko z tytułu tego wydarzenia 27 pociągów było opóźnionych. Wtórności na sieci dotknęły 55 pociągów. Łącznie było 45 godzin opóźnień pociągów Intercity.

Dalej, linia nr 3 Zbąszynek. To sieć uszkodzona, ale uszkodzona przez innego przewoźnika. Tutaj odwołaliśmy całkowicie 1 pociąg międzynarodowy oraz 6 krajowych. W części relacji 9 pociągów międzynarodowych i 4 krajowe zostały odwołane. Wprowadziliśmy zastępczą komunikację autobusową. Przywrócenie ruchu nastąpiło kolejnego dnia. Z tytułu tego zdarzenia opóźnieniu uległy 32 pociągi bezpośrednio, a wtórności na sieci to kolejnych 38 pociągów Intercity. Łączna liczba opóźnień to 157 godzin.

Stacja Żurawica to również obniżona sieć trakcyjna. Już bez wchodzenia w szczegóły, 19 pociągów na tym wydarzeniu było opóźnionych, 22 pociągi wtórnie. To 33 godziny opóźnień.

Kolizji ze zwierzętami było oczywiście bardzo dużo: 270 na całej sieci tylko w styczniu tego roku. Tu macie państwo przykład Pendolino po kolizji z łosiem. Poza tym, że jest pęknięty laminat, można zauważyć, że cały sprzęg samoczynny jest zniszczony. On nadaje się do wymiany. Proces naprawy takiego pojazdu rozpoczyna się od usunięcia szczątek biologicznych. Dopiero później przystępuje się do naprawy. Taka naprawa trwa od tygodnia do dwóch.

Teraz kilka słów o oblodzeniach i oszronieniach sieci trakcyjnej. Sam mechanizm jest bardzo prosty. Kiedy mamy niską temperaturę powietrza i pada deszcz, ten deszcz jest marznący. Zresztą często w prognozach pogody słysząc ostrzeżenia przed marznącym deszczem. Taki deszcz na przewodach jezdnych sieci trakcyjnej potrafi oblodzić ją łącznie z powstaniem sopli w ciągu czterech minut. Tak oblodzona sieć trakcyjna nie podaje prądu do pantografu. Nie ma możliwości jazdy trakcją elektryczną pod taką siecią trakcyjną. To przykład tego, jak wygląda jazda pod oblodzoną siecią trakcyjną. Tu jeszcze możemy jechać, bo to oblodzenie nie jest duże, natomiast nakładki stykowe na tym pantografie nie nadają się już do niczego. Po zjeździe do stacji końcowej lokomotywa jest wyłączana i kierowana do naprawy. Trzeba wejść na dach i wymienić nakładki.

Kilka przykładów. Tylko 14 stycznia w wyniku oblodzeń... Na górze jest mapka, która pokazuje, w jakich rejonach Polski te zjawiska wtedy występowały: na północy, kujawsko-pomorskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie. Tylko po wydarzeniach 14 stycznia bezpośrednio opóźnionych było 70 pociągów Intercity, 101 opóźnionych wtórnie. Łącznie to 325 godzin opóźnień w związku z oblodzoną siecią trakcyjną.

Dalej, 26 stycznia. To województwa dolnośląskie i wielkopolskie, linia nr 271, szlak Leszno – Kościan. Tutaj na wydarzeniu związane z oblodzeniem sieci trakcyjnej 22 pociągi Intercity były opóźnione, 43 opóźnione wtórnie. Łącznie to 152 godziny opóźnień tylko pociągów PKP Intercity. Przy okazji tego zdarzenia w całej relacji odwołaliśmy 2 pociągi, a w części relacji 5 pociągów. „W części relacji” oznacza, że ta relacja została na przykład skrócona.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Może pan wrócić jeszcze do slajdu? Tam jest ciekawa informacja: „brak możliwości zorganizowania zastępczej komunikacji autobusowej z powodu odmowy przewoźników”?

Członek zarządu PKP Intercity SA Adam Wawrzyniak:

Tak. Jeżeli dochodzi do marznącego deszczu, to oblodzeniu tylko nie tylko sieć trakcyjna, ale także drogi. W efekcie przewoźnicy autobusowi nie wyjeżdżają również na drogi, bo, mówiąc

kolokwialnie, nie chcą skończyć w rowie. Bardzo często przewoźnicy autobusowi przy oblodzonych drogach po takim marznącym deszczu ze względów bezpieczeństwa odmawiają wyjazdu na drogi. Trudno im się dziwić, prawda?

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Dodam tylko, że PKP Intercity ma zawarte umowy ramowe na terenie całego kraju i generalnie nie ma z tym problemu, ale jeżeli jest oblodzenie, to żaden autokar nie chce wyjechać. Jak była śnieżycza w rejonie Nidzicy, to też był ten problem. Akurat mam okazję, to jeszcze raz podziękuję tamtym władzom samorządowym, że nam pomogły, zaopiekowały się naszymi pasażerami, wzięły ich do budynku, mieli tam ciepło. Jeszcze raz dziękujemy.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Panie prezesie, to nie może być takiego rozwiązania, że pociąg zatrzymuje się...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale momencik, panie pośle.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Sekundka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, chwileczkę. Szanowni państwo, nie prowadzimy tego typu dyskusji. Bardzo proszę kontynuować. Później będzie runda w dyskusji i wtedy będzie można swobodnie wyrazić swoją opinię. Bardzo proszę o kontynuację prezentacji.

Członek zarządu PKP Intercity SA Adam Wawrzyniak:

Tu jest 26 stycznia, północna Polska, województwo pomorskie, zachodniopomorskie, wielkopolskie, dolnośląskie. W Szczecinie było oblodzenie sieci trakcyjnej. Wszystkie pociągi były wyciągane z grupy postojowej PKP Intercity lokomotywą spalinową. To jest grupa postojowa zelektryfikowana, więc normalnie wszystkie pociągi pod trakcją elektryczną ze Szczecina wyjeżdżają. Tu trzeba było jeden po drugim wyciągać lokomotywą spalinową. Tego dnia od godz. 7.00 oblodzeniom ulegały kolejno linie nr 351, 273, 404, 405, 401, 202. To wszystko pokazuje, że po prostu przechodził front atmosferyczny i skutecznie obładzał tę sieć trakcyjną, powodując brak możliwości jazdy trakcją elektryczną.

Dalej, także 26 stycznia, tylko inne rejony kraju. Tutaj są linie nr 358 i 405. Suma opóźnień wynosiła odpowiednio 48 godzin i 180 godzin. Pociągów opóźnionych bezpośrednio było 6 i 14, a wtórności na sieci to kolejne 13 i 32 pociągi, które doznały opóźnień. Mimo że nie jechały przez tamto miejsce, też doznały opóźnień wtórnych.

Tu również 26 stycznia, bo to był bardzo trudny dzień, linia nr 3 między Zbąszyniem a Rzepinem. Przerwa w ruchu była od godz. 5.49 do 12.40. Również była spowodowana oblodzeniem sieci trakcyjnej. Tu odwoływaliśmy pociągi międzynarodowe na części trasy, niektóre w całości. Uruchamialiśmy zastępczą komunikację autobusową, ale nie wszędzie, bo kilku przewoźników ze względów bezpieczeństwa wobec oblodzenia dróg odmówiło wyjazdu na drogi. Łączna suma opóźnień to 52 godziny.

Dalej, końcówka stycznia: 26–30 stycznia. To linia nr 273, czyli znów zachodnia i północna Polska. Na szlaku Kowalów – Mieszkowice sieć była oblodzona, były także problemy z rozjazdami. Od stacji Rzepin uruchomiliśmy zastępczą komunikację autobusową. Bezpośrednio opóźnionych pociągów było 20, wtórnie opóźnionych było 16 pociągów. Łącznie to 104 godziny opóźnień.

Dalej, województwo wielkopolskie i trudna sytuacja na węźle poznańskim w dniach 26–27 stycznia. Tutaj też częściowo skracaliśmy relacje pociągów. Bezpośredniemu opóźnieniu uległo 66 pociągów Intercity i 59 pociągów wtórnie. Łącznie to 250 godzin opóźnień.

Podsumowując, w wyniku samych tylko oszronień, oblodzeń sieci trakcyjnej, bezpośrednio opóźnionych było 497 pociągów, blisko pół tysiąca, kolejne 500 pociągów było opóźnionych wtórnie. Łączna liczba godzin to 1469. Tylko w styczniu 1469 godzin opóźnień to jest oblodzona sieć trakcyjna.

Kolejne przyczyny to śnieg i lód na infrastrukturze. 31 grudnia na terenie województwa warmińsko-mazurskiego było ostrzeżenie III stopnia, intensywne opady śniegu. Chyba wszyscy pamiętamy, co tam się działo nie tylko na kolei, ale także na drodze ekspresowej nr 7. Mocno zaśnieżone tory, ale także zaśnieżone lasy przy trasie kolejowej powodowały tam istotne problemy i utrudnienia. Po tym wydarzeniu opóźnionych było 5 pociągów na 218 minut i kolejnych

13 pociągów opóźnionych wtórnie na 466 minut. W związku z trudnościami na linii nr 216 zaczęliśmy kierować nasze pociągi objazdami do Olsztyna. Jeździły one nie przez Nidzicę – Waplewo, tylko górą przez Iławę, więc musieliśmy wydłużyć ich drogę, musieliśmy zastosować objazdy, a skoro były objazdy, to te pociągi do stacji końcowej przyjechały później, mimo że tabor – tak jak we wszystkich poprzednich pokazanych tu przypadkach – był sprawny.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

...sprawna, ale infrastruktura nieodśnieżona.

Członek zarządu PKP Intercity SA Adam Wawrzyniak:

Nie do końca tak, bo jeżeli oblodzenie sieci trakcyjnej powstanie w cztery minuty, to...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Nie no, przykład Iławy pokazuje, że służby nie zadziałały tak, jak trzeba, i nie ma czego bronić.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie dyrektorze, bardzo proszę o kontynuowanie, bo mamy czwartą godzinę posiedzenia.

Członek zarządu PKP Intercity SA Adam Wawrzyniak:

Intensywne opady śniegu... Tak jak wspomniałem, łączna suma opóźnień za wszystkie zdarzenia w tej okolicy to 93 godziny.

Tu jest jeszcze kilka obrazków: elektryczny zespół trakcyjny uszkodzony przez powalone drzewo. Teraz przejdziemy do kwestii stricte taborowych, usterkowości i sprawności taboru.

Jeżeli chodzi o dostępność wagonów, to styczeń 2025 r. do stycznia 2026 r. ma się tak, że mieliśmy o ponad 100 wagonów więcej: 1389 w 2025 r. W styczniu 2026 r. było to 1527 wagonów z ważnym świadectwem. Liczba uszkodzeń w styczniu na podwoziach w wagonach to 2354 versus 965 rok wcześniej. To pokazuje, jak duża jest skala uszkodzeń spowodowanych śniegiem i lodem. Jeżeli na podwoziu jest zniszczona przetwornica, oznacza to tyle, że ten wagon nie ma już ogrzewania, nie ma wentylacji, nie ma oświetlenia. Instalacja sanitarna to 3150 przypadków versus 857 rok wcześniej. W przypadku hamulców jest dużo lepiej, bo 447 versus 275. Przypadki uszkodzeń drzwi to 6465 versus 3244. Drzwi uszkodzają się też na skutek marznącego deszczu, bo taki lód podczas szybszej jazdy potrafi je skutecznie oblodzić i zablokować.

Była mowa o dostępności taboru i były pytania o to, jaką usterkowością charakteryzują się poszczególne serie taboru. Widzicie państwo od lewej poszczególne grupy. Pojazdów ED74 jest tylko 14, ale ich usterkowość jest mniejsza. To produkcja PESA Bydgoszcz. Te pojazdy zostały zmodernizowane w latach 2019–2023 i to była bardzo dobra modernizacja – też przez Pesę została zmodernizowana – bo na skutek tej modernizacji usunięto wady z czasów pierwszej produkcji. Kto pamięta, jak wyglądała eksploatacja tych pojazdów w porze zimowej na trasie Łódź – Warszawa jeszcze w czasach przewozów regionalnych w latach 2008–2009, ten wie, że to była tragedia. Po modernizacji w latach 2019–2023 te pojazdy są o wiele mniej awaryjne.

Dalej, seria ED160 Flirty to najwyższy wskaźnik usterkowości. Kolejne w grupie mamy ED161 Darty, a na samym końcu ED250 przy 20 pojazdach. Trzeba jeszcze do tego dodać, jaka jest skala eksploatacyjna. Pojazdy serii ED250 robią najwięcej kilometrów w roku, bo średnio na pojazd jest to ponad 400 tys. km. Patrząc więc na intensywność ich eksploatacji, ta seria jest najbardziej bezusterkowa, najmniej awaryjna.

Podam jeszcze kilka liczb, których w prezentacji nie ma. Ile było składów zastępczych? O to też państwo pytaliście. Dla serii ED161 w styczniu 2025 r. uruchomiliśmy 91 składów zastępczych, w tym roku 267. Dla serii ED160 w zeszłym roku uruchomiliśmy 67 składów zastępczych, 198 w tym roku. Dla serii ED74 uruchomiliśmy 3 w ubiegłym roku, 8 w tym. Dla serii ED250, czyli naszych najszybszych pociągów, w 2025 r. uruchomiliśmy 56 składów zastępczych, a w tym roku 52. To jest jedyna seria, która w tym roku zaliczyła spadek uruchamianych składów zastępczych, co świadczy o jej wysokiej jakości.

Tutaj możecie państwo zobaczyć, jak wygląda podwozie wagonu po zjeździe od pociągu na halę utrzymania. Z jednego pociągu pracownicy PKP Intercity oraz PKP Intercity Remtrak – bo Remtrak też zaangażowaliśmy w styczniu w walkę o dostępność taboru – muszą odkuć kilka ton lodu i śniegu. To kilka ton lodu i śniegu z podwozia zebranego na trasie przebiegu pociągu.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Dodam tylko, że jeżeli pociąg jedzie w śniegu, tak jak jest Nidzica, glikol nic nie pomoże. Po prostu skutecznie ten pociąg obklei.

Członek zarządu PKP Intercity SA Adam Wawrzyniak:

Śnieg gromadzony jest na całym podwoziu. W zasadzie nie widać tu nic. Nie widać zestawów kołowych, nie widać hamulców. Żeby móc tego typu pojazd zweryfikować pod względem bezpieczeństwa, należy go odmrozić. To odmrożenie jest realizowane w naszych halach naprawczych, a także w halach naprawczych Remtraka.

Tutaj rewident nie jest w stanie ich stwierdzić. Jak już taki skład odmrozimy, naszym oczom ukazują się usterki spowodowane śniegiem i lodem. W tym czerwonym okręgu zawór odwadniający mamy oderwany od zbiornika. Taki wagon już nie pojedzie w trasę. Tutaj mamy urwany przestawnik hamulca. Taki wagon też już dalej nie pojedzie w trasę. To uszkodzenie kanału nawiewu. Ten wagon już nie grzeje i nie pojedzie w trasę. To powyginane osłony modułu klimatyzacji, uszkodzony dalej klimatyzator. Klimatyzator zimą zapewnia też ogrzewanie. Taki wagon nie pojedzie. Dalej, kanał nawiewu, to samo. Tutaj są upalone wtyki przewodów przetwornicy. Łód uszkodził wtyczkę, wyrwał przewody, doszło do zwarcia. Taki wagon też już nie ma oświetlenia, nie ma ogrzewania.

Dalej, lód spadający z przejeżdżających pociągów po sąsiednich torach wybija szyby. Takich przypadków mieliśmy ok. 30 w styczniu. Tabor z takimi powybijanymi oknami też musi zostać odstawiony. Nie można z czymś takim dalej eksploatować pojazdów. Trzeba puścić na warsztat, trzeba też wymienić. W większości nowoczesnych pojazdów szyby są wklejane na takie chemo-utwardzalne masy, a to oznacza, że ta operacja musi być wykonana w ogrzewanym warsztacie. Nie może być zrobiona pod przysłowiową chmurką. Po dalszych odmrożeniach – co też możecie państwo zobaczyć – taki wagon nie ma już ogrzewania i oświetlenia, pouszkodzane są zawory układu hamulcowego. Taki wagon już nie hamuje. On musi być wyłączony na naprawę. Nie pojedzie dalej w trasę.

Tutaj jest silnik wentylatora, osłona została rozerwana. W tym wagonie nie działa już ogrzewanie. Na filmie widzieli państwo iskrzenie pantografu. Tak wygląda nakładka po przejechaniu przez oblodzoną sieć trakcyjną. Ona już jest wypalona. Taki pojazd trakcyjny też już dalej nie pojedzie.

Co robimy? Dla pasażerów, których dotknęły utrudnienia, nasza dyspozytura główna Centrum Wsparcia Klienta zapewnia hotele i taksówki. Zapewniamy nocleg, jeżeli ten pasażer nie jest w stanie kontynuować podróży, lub dowozimy takiego pasażera taksówką do miejsca docelowego. Uruchamiamy zastępczą komunikację autobusową. Mamy szereg porozumień z innymi przewoźnikami w Polsce, którzy honorują nasze bilety i odbierają naszych pasażerów swoimi pociągami. Na bieżąco współpracujemy ze służbami, ze Strażą Pożarną, z lokalnymi samorządami. Jak już prezes Janusz Malinowski podkreślał, w Nidzicy ta współpraca doskonale zadziałała.

Co robimy dla taboru? Przystawiliśmy naszą spółkę córkę Remtrak z pracy naprawczej na bieżące odmrażanie i utrzymanie wagonów. Wszystkie hale naprawcze Remtraka przestały robić naprawy rewizyjne w styczniu, a zaczęły odmrażać nasz tabor po to, żebyśmy mogli utrzymać zdolności operacyjne. Glikolujemy. Każdy pociąg jest glikolowany, ale w takich warunkach glikolowanie wystarcza na dobę. Nie jest skuteczne przy takich warunkach pogodowych. Odladzamy w naszych zapleczach, na kluczowych węzłach, ponieważ w zeszłym roku i w tym roku mamy bardzo dużą rezerwę lokomotyw. Na wszystkich kluczowych węzłach kolejowych mamy rezerwowe lokomotywy z obsadą.

Tu możecie państwo zobaczyć przykład całorocznej myjni. To jest długi budynek na warszawskim Grochowie, który służy do mycia pojazdów w normalnych warunkach, ale my tę myjnię przyzbiliśmy, zrobiliśmy z niej rozmrażalnię. Wynajęliśmy wielką maszynę ogrzewczą na olej opałowy i w tej hali/myjni przez całą dobę odmrażaliśmy nasze pociągi.

To kilka obrazków przedstawiających, w jaki sposób próbujemy sobie radzić z warunkami zimowymi. Myślę, że obrazy przemówią lepiej niż słowa.

[Prezentacja filmu]

Członek zarządu PKP Intercity SA Adam Wawrzyniak:

Wszystkie nasze pociągi przechodzące przez stacje zwrotne w styczniu miały wydłużoną obsługę z uwagi na to, że musieliśmy wzmoczyć kontrolę układów hamulcowych, zasilania, ogrzewania, wszystkich istotnych układów gwarantujących bezpieczeństwo naszych pasażerów i załogi. Późny wyjazd naszych torów postojowych w wyniku przeprowadzenia tych czynności to 945 przypadków w 2025 r., a w tym roku 3580 przypadków. W minutach to odpowiednio: ponad 9 tys. rok temu i ponad 37 tys. w tym roku. Pociąg bez takiego szczegółowego sprawdzenia nie

ma prawa wyjechać w trasę, bo to jest dla nas wartością nadrzędną: bezpieczeństwo naszych pasażerów.

Jeżeli chodzi o dostępność taboru, na tym wykresie możecie państwo zobaczyć dane dla lokomotyw i zespołów trakcyjnych. Te wartości dla tego roku i dla roku ubiegłego są już zdecydowanie wyższe niż w latach poprzednich. Jeszcze nie tak dawno – być może część z państwa pamięta – nasze pociągi prowadziły lokomotywy wynajmowane z PKP Cargo. Dziś nie dość, że nie mamy już takich potrzeb, to mamy jeszcze na tyle dużą rezerwę, że jesteśmy w stanie zagwarantować obsadę lokomotyw zastępczych na kluczowych węzłach kolejowych.

W zakresie wagonów także zanotowaliśmy istotne wzrosty. Tutaj widziecie państwo, jak rok do roku w poszczególnych miesiącach ta dostępność rosła. W styczniu jest ona naprawdę duża.

Jeszcze przedstawię być może znany państwu slajd, bo co jakiś czas go prezentujemy, co kwartał podsumowujemy naszą dostępność wagonów w ujęciu rocznym w podziale na wagony, które są odstawione, są w naprawach. Czerwony pasek to wagony trwale odstawione. To jest 6,9% za III kwartał 2025 r. Ten zielony pasek to wagony, które są w eksploatacji, które wożą pasażerów lub są w planowych przeglądach utrzymaniowych. Jak państwo widziecie, ten zielony udział cały czas rośnie. Pomarańczowy pasek też jest istotny, bo są to wagony w polskich zakładach naprawczych, czyli te, które naprawiamy po to, żeby tych wagonów było jeszcze więcej.

Dziękujemy bardzo. Dalsza część prezentacji to część wagonowa, którą już omawialiśmy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Czy pan prezes już...

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Nie, myśle, że...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...że w pytaniach i odpowiedziach? Czy pan minister na koniec? Nie, też nie.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, oczywiście tu jest jeszcze bardzo istotna kwestia podsumowania procentowego. Prezes Wyborski ma liczby dotyczące tego całościowo, bo naturalnie to jest zadanie PKP PLK, żeby gromadzić wszelkie opóźnienia, sumować te opóźnienia. Proponuję kilka słów od prezesa Wyborskiego i krótkie podsumowanie z mojej strony.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotr Wyborski:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Zanim przejdę do statystyk, kilka słów o warunkach pogodowych, z jakimi mieliśmy do czynienia w ostatnich tygodniach. Trzeba powiedzieć, że były to warunki ekstremalne. W styczniu 2026 r. przeciętna temperatura w Polsce wyniosła $-4,1^{\circ}\text{C}$. Jest to najniższa temperatura od kilkunastu lat, niższa od średniej wieloletniej z lat ostatnich o kilka stopni. W okresie, o którym mówimy, od końca grudnia do początku lutego mieliśmy do czynienia z wieloma ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej ponad 20 razy ogłaszał komunikaty czy ostrzeżenia drugiego i trzeciego stopnia w skali trzystopniowej. Ostrzeżenia drugiego stopnia są już więc ostrzeżeniami poważnymi, mówiącymi o dużym wpływie warunków pogodowych na komunikację, zarówno drogową, jak i kolejową oraz lotniczą.

Mieliśmy do czynienia z ostrzeżeniami trzeciego stopnia. To była końcówka grudnia i początek stycznia. Było to związane z dużymi opadami śniegu, głównie na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, północnej części województwa mazowieckiego, a także województwa pomorskiego na początku roku. Były to opady bardzo intensywne i rzadko spotykane w tej części kraju, dochodzące do kilkudziesięciu centymetrów na dobę, co generowało bardzo duże utrudnienia zarówno w komunikacji drogowej, jak i w komunikacji kolejowej.

Związanych ze śniegiem ostrzeżeń drugiego i trzeciego stopnia było łącznie 10 sztuk i to była końcówka grudnia i początek stycznia, natomiast później mieliśmy do czynienia z ostrzeżeniami drugiego stopnia przed marznącym deszczem i mrozem. Tych ostrzeżeń było łącznie 13. Najbardziej dotkliwe konsekwencje ostrzeżeń miały miejsce w województwie zachodniopomorskim, gdzie doszło do trwającego kilka dni oblodzenia sieci trakcyjnej o bardzo istotnych skutkach,

rzutujących na możliwość prowadzenia ruchu pociągów trakcją elektryczną i wymagających od podwykonawcy współpracującego z Polskimi Liniami Kolejowymi czy PGE Energetyką Kolejową bardzo żmudnych i manualnych prac związanych z usunięciem oblodzenia.

Jeśli chodzi o statystyki za styczeń, jeśli chodzi o minuty opóźnień pociągów pasażerskich, które przybyły do stacji końcowej z opóźnieniem powyżej pięciu minut, podsumowując opóźnienia z winy przewoźników, z winy pozostałych – w tym są pogodowe i z winy zarządcy infrastruktury, czyli PLK – było to prawie 900 tys. minut. Z tej ilości najbardziej istotnym elementem były opóźnienia związane z pogodą, które rzutowały na możliwość prowadzenia ruchu zgodnie z rozkładem czy prowadzenia ruchu na niektórych liniach. To jest 231 tys. minut, czyli 27%. Opóźnienia z winy przewoźnika PKP Intercity to 234 tys. minut, czyli 26%. Opóźnienia z winy pozostałych przewoźników pasażerskich to 190 tys. minut, czyli 21%. Opóźnienia pozostałe z kategorii „inni” to 152 tys. minut, czyli 17%. Tu są m.in. kolizje ze zwierzętami, wypadki z ludźmi i inne działania stron trzecich w obszarze kolejowym. Opóźnienia z winy PLK to 72 tys. minut, czyli 8% całej populacji, o której mówiłem. Łącznie 886 tys. minut to jest 14 tys. 766 godzin, w konsekwencji 615 dni, jeżeli podliczyć to w skali dni.

Jeśli chodzi o stronę PLK, najczęstszymi usterkami, które pojawiały się podczas niesprzyjającej pogody, były usterki urządzeń sterowania ruchem kolejowym, usterki napędów, usterki związane z brakiem możliwości przekładania rozjazdów, co w konsekwencji generowało opóźnienia związane z krzyżowaniem pociągów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam. Przepraszam, panie prezesie. Szanowni państwo posłowie, bardzo proszę umożliwić panu prezesowi przedstawienie informacji. Dziękuję uprzejmie.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Prosimy też bliżej mikrofon.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, panie prezesie, poproszę bliżej mikrofonu.

Prezes zarządu PKP PLK SA Piotr Wyborski:

W ramach usterek infrastruktury po stronie PLK były również usterki związane z drogą kolejową, czyli pojedyncze przypadki pękniętych szyn, które – z tego, co widzimy statystycznie w porównaniu z poprzednimi latami – nie odchylają się istotnie w porównaniu do średniej wieloletniej.

Polskie Linie Kolejowe natychmiast reagowały czy zwiększały zasoby w momencie, kiedy widzieliśmy, jakie ostrzeżenia pogodowe są ogłaszane. Przypominam, że PLK zatrudnia ponad 35 tys. pracowników w skali całego kraju. Oprócz zasobów własnych do usuwania skutków zimy zmobilizowane zostały firmy zewnętrzne, także firmy odpowiedzialne za usuwanie peronów. Tu chciałbym powiedzieć, że z firmami, które nie dopełniały tych obowiązków, nie stosowały się do wymogów, które mieliśmy, umowy rozwiązujemy lub umów nie przedłużamy. To już się zadziało albo będzie się działo w najbliższych dniach, głównie na terenie północnej Polski.

Oprócz tego dodatkowo zmobilizowaliśmy zasoby naszych spółek zależnych, które zajmują się na bieżąco utrzymaniem infrastruktury, czasami również uczestniczą w pracach inwestycyjnych. W najbardziej trudnych warunkach również te osoby, te zasoby były oddelegowane przede wszystkim do odśnieżania rozjazdów, aby umożliwić jazdę pociągów, krzyżowanie pociągów i prowadzenie ruchu kolejowego, a w drugiej kolejności do odśnieżania peronów.

Dziękuję. Tyle ode mnie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam. Państwa posłów nie będę upominał, ale szanownych państwa, którzy są gośćmi naszej Komisji, tym bardziej proszę o powstrzymanie się od zbyt wielu deliberacji, kiedy inni zabierają głos. Stąd doskonale wszystko widać. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Szanowni państwo, to był zdecydowanie słabszy styczeń od standardowego stycznia w ostatnich 10 latach, patrząc na przekrojową statystykę. Całościowa punktualność pociągów w styczniu to było niecałe 84% w stosunku do średniej na poziomie 91–92%. Gdybyśmy pominęli punktualność Intercity, która jest bardzo istotna w całej kalkulacji, to ta punktualność była nieco wyższa, na poziomie 87%, a nie licząc Intercity, na poziomie ok. 93%. Jak dzisiaj powiedzieliśmy, Intercity ma najtrudniej, dlatego że ma największą pracę eksploatacyjną, ma też największą pracę przewozową, pokonuje setki kilometrów w skali kraju i ten przejazd zawsze będzie obciążony wyższym ryzykiem niepunctualności. Musimy jednak o tę punktualność walczyć. Punktualność styczniowa w Intercity w ciągu ostatnich pięciu lat najwyższa była w styczniu 2025 r. Ona średnio jest na poziomie ok. 75–76%. Faktycznie, ta styczniowa w 2026 r. była zdecydowanie niższa: niecałe 54%.

Punktualność, podkreślam, w skali całej sieci spotkała się z największymi problemami, ale nie możemy o punktualność nie walczyć, bo to jest jeden z podstawowych mierników, który decyduje o tym, czy pasażerowie wybierają kolej. Jeśli Szwajcarzy mają i chwalą się 94% przy pracy 160 mln pociągokilometrów, to my, mając za ubiegły rok 91,3% przy pracy 225 mln pociągokilometrów, musimy otwarcie mówić o tym, że dążymy do tego, żeby ta punktualność była na poziomie najlepszych krajów.

Co pokazała ta zima? To jest bardzo istotne. Kluczowe jest wyciągnięcie wniosków systemowych. Bardzo duże problemy z taborem dotyczyły elementów, które wskazali panowie prezesi: sanitariatów i drzwi. To były główne przyczyny usterek niepowodowanych przez kwestie śniegu, który się oblepiał, albo częściowo powodowanych przez te usterki. Z tym faktycznie mamy problem. Szczególnie to zamarzające sanitariaty w wagonach. W warunkach -15°C przez dłuższy okres to staje się problemem.

W kwestiach systemowych musimy też poradzić sobie ze zjawiskami i zmianą przepisów. To szczególnie przykład linii nr 216: drzewa na torach, drzewa blisko torów, odsunięcie ściany lasu od torów. Lepiej wycinać drzewa przy torach niż wycinać gdzieś w środku drzewostanu, w środku lasu.

Kwestie dotyczące oblodzenia to są kwestie najtrudniejsze. Dzisiaj też zostało to powiedziane. Oblodzenie może powstać w cztery minuty i momentalnie, w przeciągu kilku minut przecieramy pantograf, nie jesteśmy w stanie dalej prowadzić ruchu. W tej sytuacji, gdy zasadniczo przechodzimy na kolej elektryczną z coraz większą pracą eksploatacyjną w ruchu elektrycznym, zapotrzebowanie na lokomotywy diesla jest po prostu mniejsze. To, czy tych lokomotyw diesla nie powinno być więcej, to też jest kwestia systemowa.

Kwestie, które zależą od nas... Bardzo dużo jest do poprawienia w obszarze procedur i elastyczności w kwestiach procedur awaryjnych, w kwestiach szybkiego reagowania na puszczania pociągów trasą alternatywną, jeśli coś wydarzy się na trasie podstawowej. To kwestia elastyczności podejmowania decyzji w sytuacjach opóźnień, żeby opóźnienia nie przenosiły się dalej albo żeby minimalizować skutki opóźnień. Część z tych zadań jest bardzo trudna w takich warunkach, jeśli pociąg ma na stacji zwrotnej godzinę, żeby przejść na pociąg w przeciwnym kierunku. W takim oblodzeniu, jak dzisiaj to zostało przekazane, nie można tego pociągu wypuścić, a nie sposób mieć taką rezerwę taborową, żeby w takich sytuacjach tę rezerwę zapewnić. Stąd kwestia odwoływania pociągów. Staraliśmy się tego nie robić, ale faktycznie jest to metoda, marna, bo marna, ale pozwalająca niwelować opóźnienia czy pozwalająca nawet pozbywać się pociągów systemowo chorych. Tak je nazywamy w sytuacjach, gdy punktualność niektórych pociągów jest bardzo wysoka.

Podkreślam kwestie, którymi musimy zarządzić systemowo. Drzewa na torach to jest jeden z takich elementów. Oblodzenie jest kwestią trudniejszą. Rosnącym problemem są niestety zdarzenia na torach z ludźmi. To też zostało dzisiaj powiedziane. One generują bardzo dużą liczbę opóźnień. Zdecydowanie po stronie PLK są kwestie, którym moglibyśmy poświęcić właściwie osobne posiedzenie Komisji, czyli kwestie utrzymania infrastruktury kolejowej, szczególnie toru kolejowego, który w przypadku małych usterek przy długotrwałe utrzymującej się temperaturze -15°C może gwałtownie urosnąć do dużego problemu. Taką sytuację mieliśmy na linii pod Krakowem, gdzie problem szynowy bardzo szybko przeistoczył się w problem poważnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i wykojenia pociągu pasażerskiego. Na ten element zwracam bardzo dużą uwagę w kwestiach utrzymania infrastruktury, aby małe problemy nie urastały do dużych. To dotyczy toru. To dotyczy też sieci trakcyjnej, bo problemy z pantografami to bardzo

często problemy jakichś usterek na sieci trakcyjnej, które mogą powodować uszkodzenia pantografów, przerwy w ruchu i wielogodzinne opóźnienia.

Reasumując, szanowni państwo, jest bardzo dużo wniosków do wyciągnięcia. Tę pracę trzeba odrobić. Nie jest tak, że będziemy się ludzić, że może za 15 lat przyjdzie kolejna zima i -15°C i nie trzeba nic robić. Trzeba lepiej przygotować się do zjawisk, które w warunkach zimowych 30 lat temu były niczym niezwykłym, a teraz nas zaskakują, i to zaskakują w tak negatywny sposób, że cierpią na tym pasażerowie, których chciałbym przeprosić za tysiące minut opóźnień w skali całej sieci kolejowej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Bardzo proszę o zgłaszanie się chętnych do zabrania głosu w tej części posiedzenia. Widzę pana posła Króla. Kto jeszcze z państwa chce? Widzę panów, panią posłankę Matysiak, pana posła Kmitę. Pan przewodniczący Adamczyk, tak? Mam państwa posłów. Jest pan poseł Król, pani posłanka Matysiak, pan poseł Weber, pan poseł Kmita, pan poseł przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę, kto jeszcze? Dobrze. Widzę pana posła Krystiana. Tak? Panie przewodniczący, w czym jest problem?

Poseł Rafał Weber (PiS):

My na końcu spuentujemy jako wnioskodawcy z posłem Krystianem, tak że nas proszę zawrzeć na samym końcu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie w dyskusji, tylko na koniec, dobrze, czyli pana posła Webera usuwam z kolejki na sam koniec jako podsumowanie. Dobrze. Kto jeszcze z państwa chce zabrać głos? Bardzo proszę wyżej podnieść rękę. Dobrze, pan przewodniczący Lamczyk też. Ja oczywiście też zabiorę głos. Kto jeszcze z państwa chce zabrać głos? Proszę, jeszcze pan prezydent Miętek. Kto z państwa jeszcze? Pan prezes Furgalski? Nie, nie zgłasza takiej chęci. Dobrze.

Szanowni państwo, zamykam listę osób biorących udział w tej części debaty. Wyznaczam czas na wypowiedź do pięciu minut. Bardzo proszę, pan poseł Król na początek.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałbym podziękować. Przepraszam, nie zapisałem sobie godności, ale starałem się bardzo dokładnie śledzić dane, które pan podawał. Chciałem za to podziękować. Panu ministrowi chciałem te dane dedykować, bo wynika z nich, że ED74 zwane Edytami są mniej awaryjne od Pendolino, Darty są mniej awaryjne od Flirtów. Pan minister rozpoczął swoją wypowiedź od liczb, od statystyki, od danych, więc na bazie danych, które pan prezes przedstawiał, panie ministrze, pana wypowiedź medialna dotycząca Dartów była po prostu nieoparta na faktach i była nie...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie pośle, chodziło o... Tam odniosłem się do...

Poseł Piotr Król (PiS):

Tylko chciałbym skończyć, bo, jak pan widzi, wypowiadam się w bardzo koncyliacyjnym tonie.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Tak.

Poseł Piotr Król (PiS):

Są tysiące ludzi, którzy ten sztyld tworzą, i to jest spółka Skarbu Państwa. Ileś tysięcy ludzi pracuje i oni dowiedzieli się z gazet, że produkują najbardziej w Polsce zimą awaryjne pociągi. Dane, które pan prezes podał, temu przeczą. Chciałbym więc ze zwykłej ludzkiej uczciwości, żeby wybrzmiało to na tym posiedzeniu Komisji. Nie jest prawdą to, co pan minister powiedział w tym konkretnym artykule. Tylko tego będę bronił. Jeżeli...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Odniosę się tylko na chwilę, bo to jest konkretna, precyzyjna wypowiedź. Chodziło o 15 stycznia. Mieliliśmy wtedy liczbę dostępnych Dartów na poziomie 7 z 20. Odniosłem się do tej bardzo niskiej dostępności, szczególnie z tego dnia.

Posel Piotr Król (PiS):

Niestety, panie ministrze, z tego artykułu nie wynikało, że omawiał pan jeden dzień, natomiast dane, które przedstawiał pan prezes, jak rozumiem, dotyczą określonego okresu czasu, czyli na przykład miesiąca. Dane, które podał, są w mojej ocenie wiarygodne i za to chciałem podziękować. Po prostu ta opinia mogła się przykleić zupełnie niesprawiedliwie, niesprawiedliwie traktując pracę tysięcy ludzi i budowanie dobrego polskiego kolejowego szyldu. Rozumiem, że pan prezes dał wyraz swojej autorefleksji i samokrytyce.

Pan minister bardzo mnie zaintrygował jednym zdaniem. Nawet sobie zapisałem, bo jest ono bardzo ciekawe. Mam nadzieję, że konsekwentnie będzie to pan realizował. Brzmiało ono tak: „nie można kupić czegoś, co nie istnieje”. Tu jestem pod dużym wrażeniem tego, co pan minister powiedział. Chciałem zapytać, jak to zdanie ma się do zaoferowanej Intercity... właśnie nie wiem, jak to określić: takiego projektu chyba, który się nazywa Siemens Velaro 2. Gdyby myśl pana ministra wprowadzić w czyn, oznaczałoby to, że tego projektu nie da się zrealizować. Rozumiem, że stosujemy tę samą politykę do produktów producentów polskich i producentów zagranicznych.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

A czy wybraliśmy jakiś taki produkt, Siemens Velaro 2?

Posel Piotr Król (PiS):

Nie no, ja tylko cytuję pana ministra: „nie można kupić czegoś, co nie istnieje”. To zmodyfikuję to pytanie. Czy zdaniem pana ministra obecnie istnieje taki produkt: Siemens Velaro 2?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

W serii odpowiedzi, jeżeli pan minister...

Posel Piotr Król (PiS):

To takie pytanie pozwolę sobie zadać.

Kwestia trzecia. Czynniki różnego rodzaju zdarzeń dzielimy na te, na które mamy wpływ, i na te, na które nie mamy wpływu. To bardzo mocno wynika z analizy, którą przedstawił pan prezes, który zajmuje się kwestiami bezpieczeństwa. Wydaje mi się, że można podjąć większą próbę wpływu na jedną kwestię, która tam jest. To kwestia wypadków i zdarzeń z udziałem zwierząt. To jest po prostu biologia. Zostało bardzo trafnie zdiagnozowane, że zwierzęta po prostu szukają pożywienia. To je motywuje do tego, żeby wychodzić na tory. Jedno jest oczywiście z punktu widzenia humanitarnego: szkoda każdego życia zwierzęcia, które pewnie pod tym pociągiem musiałoby zginąć. Drugie to jest potencjalne zagrożenie. Są zwierzęta, które są w stanie stworzyć zagrożenie również dla pasażerów przy bardzo niekorzystnym miejscu na trasie itd.

Nie będę tego analizował, ale wydaje mi się, że gdyby przeprowadzić głębszą analizę, to nawet przy dalekobieżnych pociągach będą pewne określone miejsca, gdzie tego typu zdarzenia mają specjalne nasilenie. Czy nie taniej, nie ekonomiczniej i nie racjonalniej byłoby – jeżeli mamy takie miejsca zdiagnozowane w Polsce czy mamy określoną trasę, gdzie zwierzęta szczególnie lubią na tory wychodzić – podjąć jakąś współpracę z Lasami Państwowymi? Nie twierdzę, że to mają być jakieś mechaniczne zapory, chociaż uważam, że akurat budowanie przejść dla zwierząt nad autostradami to najbardziej zmarnowane pieniądze w Polsce, bo zwierzęta je po prostu omijają. Jak jest las przecięty linią kolejową, to przecież zwierzęta nie będą automatycznie się zatrzymywać.

Czy we współpracy z Lasami Państwowymi nie byłoby możliwości, żeby takie miejsca zdiagnozować tam, gdzie państwo mają najwięcej wypadków, i podjąć jakąś próbę przeciwdziałania temu jednemu czynnikowi? W przypadku niskich temperatur, oblodzenia itd. są czynniki zewnętrzne. Praw fizyki nie zatrzymamy, ale w przypadku zwierząt i współpracy z Lasami Państwowymi czy dokarmiania w określonych miejscach, żeby te zwierzęta nie chciały wchodzić na tory, być może byłby to jakiś czynnik, który z jednej strony pozwoliłby zaoszczędzić życie tych zwierząt, a z drugiej państwu uniknąć wielu kłopotów, bo potem są jednak wielogodzinne postoje i kłopotliwe kwestie. Tą kwestią chciałem się podzielić do ewentualnego przemyślenia na koniec. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Pani posłanka Matysiak, proszę bardzo.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję. Mam kilka pytań. Czekałam na tę część, ta mnie najbardziej interesowała.

Może zacznę od tego, że coś krótko państwu przeczytam: „Gotowi do zimy! Polskie Linie Kolejowe stawiają na niezawodność i bezpieczeństwo. Zima na torach to wyzwanie, które podejmujemy z pełnym zaangażowaniem. Dzięki blisko 280 specjalistycznym pojazdom do odśnieżania torów i rozjazdów, stałemu monitoringowi oraz ponad 180 zespołom gotowym do szybkiego usuwania awarii i usterek zapewniamy jak najlepsze warunki podróży w trudnych warunkach pogodowych. Zimowe utrzymanie PLK obejmuje perony, kładki i dojścia dla pieszych, ponad 36 tys. km torów, ponad 37 tys. rozjazdów, ok. 13 tys. przejazdów kolejowo-drogowych”. To jest tylko fragment informacji prasowej spółki PKP PLK z 24 listopada.

Moje pierwsze pytanie: Jak będą brzmiały podsumowania sezonu zimowego w wykonaniu PKP PLK? Czy wszystko było, jak należy? Czy faktycznie byliście państwo przygotowani do sezonu zimowego i czy można byłoby coś zrobić lepiej? Oczywiście to jest pytanie, które pojawiało się we wcześniejszych wystąpieniach, na przykład... Jak to się ma do sytuacji na stacji Mława Miasto? Pamiętamy, jak wyglądała końcówka roku i jak pasażerowie brnęli w śniegu po kolana lub po pas, w zależności od tego, kto ma ile wzrostu. Myślę, że ja zapadłabym się po pas, a niektórzy brnęli po kolana z walizkami. Absolutnie trudno uznać, żeby spółka przygotowała się na taką sytuację jak nieodśnieżone perony. Jestem więc ciekawa, jak spółka ocenia czas od listopada, kiedy w bardzo wielu miejscach mogliśmy przeczytać, jak PKP PLK jest przygotowana do zimy. Wyszło chyba na to, że zima zaskoczyła nie tylko drogowców, jak co roku, ale także kolejarzy. To jest pierwsza rzecz. Proszę o odpowiedź ze strony spółki.

Jeśli chodzi o kolejne tematy, gdzieś wybrzmiewała – także w prezentacji spółki Intercity – kwestia chociażby glikolowania infrastruktury kolejowej. Już nie wiem, czy to pan prezes, czy pan minister pozwolił sobie na uwagę, że jeśli pociąg jedzie w śniegu, tak jak na trasie do Nidzicy, to glikol nic nie pomoże. Chciałabym dopytać, ile w ogóle jest na naszej sieci kolejowej sytuacji porównywalnych do tego konkretnego miejsca.

Mam też kilka konkretnych pytań. Ile instalacji do glikolowania składów jest w ogóle w posiadaniu spółki Intercity? Jakie są to lokalizacje? Czy w tych nowo budowanych zaplecach są instalacje do przyskania glikolem? Pojawiła się też ostatnio, chyba wczoraj czy przedwczoraj, informacja o nowym zapleczu w Białymstoku. Czy tam będzie taka stacja do glikolowania? Tak, oczywiście, trzeba to robić codziennie, ale warunki pogodowe zimą sprawiają, że pewne działania trzeba podejmować systematycznie, że nie wystarczy raz na jakiś czas podjąć jakieś działanie i mieć odhaczone w tabelce, że to zrobiliśmy, tylko trzeba systematycznie pracować na to, żeby infrastruktura była przygotowana na warunki zimowe, na lód, na zamarzające opady, żeby wyłączać jak najmniej pociągów. Dzięki temu osiągnęlibyśmy to.

Chciałabym poruszyć także temat utrzymania infrastruktury, bo tych zdarzeń na przestrzeni ostatnich tygodni było kilka. Myślę, że to jest dobre miejsce, żeby o pewne rzeczy dopytać. To przede wszystkim kwestia Miechowa i wykolejenia pociągu POLREGIO. Całe szczęście, że nikomu nic się nie stało. Mam pakiet informacji od spółki PKP PLK, bo zadałam bardzo wnikliwe pytania w zakresie tej sytuacji. Panie ministrze, infrastruktura sama się nie utrzyma. Jeżeli bagatelizujemy zgłoszenia od maszynistów, jeżeli jest długi czas wysłania w tor toromistra, to kończy się potem tak, jak w tamtym zdarzeniu. Po godz. 18.00 były pierwsze sygnały i zgłoszenia od maszynistów o nierównościach w torze. Nie będę może odczytywać państwu całej odpowiedzi. O godz. 21.00 nastąpiło wykolejenie pojazdu. Dopiero o godz. 19.40, po ponad godzinie od pierwszych zgłoszeń, był ktoś wysłany na tor, żeby to sprawdzić. Zasadne jest pytanie, ile takich miejsc jest w Polsce. Ile jest takich sytuacji, że są zgłoszenia, że coś jest nie tak, że jest nierówny tor, i nic się nie dzieje, tylko jest potem prośba od dyżurnego do kolejnych maszynistów: „proszę zwracać uwagę na sytuację”?

Prezydent ZZMKwP Leszek Miętek:

(wypowiedź poza mikrofonem)

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Tak, pan prezydent Miętek dobrze zauważył, że wtedy nie był podany sygnał, żeby obniżyć prędkość, przez kolejnych maszynistów. Naprawdę to jest igranie z ogniem, bo nikt tutaj nie da gwarancji, że w jakimś innym miejscu w kraju nie dojdzie do podobnej sytuacji. Nie wiem, może pan minister, może pan prezes Wyborski da taką gwarancję, że wszystko jest OK, że wszystko jest sprawdzane, że nie ma sytuacji zagrożenia. Igramy z ludzkim życiem. Tak jak mówię,

całe szczęście, że nikomu nic się nie stało. Naprawdę nie chciałabym sytuacji, w której dojdzie do jakiegokolwiek katastrofy. Wtedy będą szeroko zakrojone dyskusje: „no jak do tego doszło”, bo to jest po prostu nieodpowiedzialne.

Kolejna sprawa – ten temat podnosiłam także na sali plenarnej – to kwestia tragicznego wypadku w Pabianicach. Czy jako posłowie możemy dzisiaj coś na ten temat usłyszeć? To jest niewyobrażalna sytuacja, że pasażerka, która chce dojechać do sanatorium... W zasadzie trudno powiedzieć, co się stało, czy ona wysiadła z tego pociągu, czy nie zauważyła jej drużyna konduktorska. Jak wyglądają w ogóle obsady tych drużyn? Być może właśnie na takie nocne połączenia te obsady powinny być większe niż dwuosobowe. Nad tym może trzeba byłoby się zastanowić.

Ostatnia rzecz. Wiem, że nie jest to stricte dzisiejszy temat posiedzenia, ale poruszę temat zmian w planowaniu grafików dla drużyn konduktorskich. Skoro rozmawiamy dzisiaj o opóźnieniach, odwołaniach pociągów, czy jesteście państwo w stanie dzisiaj zadeklarować i zagwarantować, że marzec będzie spokojny, mimo że warunki pogodowe nie będą takie jak w styczniu? Nie będzie minusowych temperatur, będzie spokojniej. Czy wszystkie pociągi będą miały obsady? Do mnie piszą konduktorzy i kierownicy pociągów z całego kraju, z bardzo różnych miejsc, są ze mną w kontakcie i są po prostu załamani tym, że algorytm przygotował im taki grafik na kolejny miesiąc, że ludzie nie wiedzą, z kim mają zostawić dziecko pod opieką, kto ma się zająć starszymi rodzicami, że do tej pory byli w stanie to ustalić razem z planistą, a teraz nie. Nie wiedzą, jaka będzie odpowiedź na te zgłoszenia, na prośby o zmiany grafiku, które zgłaszają. Być może dowiedzą się na dwa dni przed. Panie prezesie, proszę się nie uśmiechać. Naprawdę, to jest wielkie wyzwanie dla wielu osób, które pracują w drużynach konduktorskich, są kierownikami, są konduktorami. Pracuje wiele małżeństw, dla których na przykład okazuje się, że teraz pokrywają im się służby. Jak oni mają zorganizować sobie życie? To są naprawdę proste rzeczy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę zmierzać do końca.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Panie przewodniczący, czy mamy jakieś ograniczenie, jeśli chodzi o salę?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, pani posłanko, wyznaczyłem czas...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Przepraszam, dlaczego tylko ja słyszę, że mam kończyć wypowiedź?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, nie, nie, nie pani jedyna, natomiast ustaliłem czas do pięciu minut, pani zabiera głos już 9. minutę. Rozumiem, że to są sprawy ważne, ale wydaje mi się, że można precyzować swoje myśli w taki sposób, żeby w wyznaczonym czasie powiedzieć o wszystkich sprawach, o których pani mówi, bez dokładania różnych spraw ocennych. Bardzo proszę zmierzać do końca.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Zmierzam do końca. Uważam, że jest skandaliczne, w jaki sposób prowadzi pan tę Komisję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, oczywiście. Bardzo proszę zmierzać do końca.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Mam jeszcze pytanie do pana prezesa Malinowskiego, dwa konkretne pytania. Czy może pan podać posłom, kto jest dyrektorem wykonawczym ds. technicznych w PKP Intercity i kto jest dyrektorem wykonawczym ds. operacyjnych? Nie znalazłam takiej informacji na stronie spółki. Poproszę o imię, nazwisko tych osób na tych stanowiskach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan poseł Kmita.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Bardzo dziękuję. Muszę przyznać, panie przewodniczący, że bardzo nieładnie przerywać akurat pani poseł Matysiak, dlatego że myślę, że ona od początku bardzo solidnie przygotowuje się do posiedzeń Komisji i stawia tylko merytoryczne pytania. To brzydko o panu świadczy. Myślę, że wiele osób słucha tej kwestii. Uważam, że próba uciszania głosu środowisk, które pracują

na rzecz spółki PKP Intercity, czyli na rzecz Polaków, transportu Polaków, jest niewłaściwa, ale miejmy nadzieję, że wyborcy to oceniają.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu posłowi za tę...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Ale ja panu nie przerywałem i mam pięć minut, więc proszę mi nie przerywać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...ocenę. Bardzo proszę, zachęcam pana posła, żeby pan poseł wrócił do meritum sprawy, a nie wyrażał tutaj swoje niezasadne opinie. Bardzo proszę.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Cieszę się bardzo. Myślę, że po dzisiejszym posiedzeniu Komisji wynik partii czy stowarzyszenia Centrum nie będzie wynosił 0,8, tylko 0,4.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Myślę, że powinien się pan martwić przede wszystkim o swój wynik, czy zejdzie poniżej 20, czy nie, i czy w najbliższym tygodniu, czy nie. Bardzo proszę.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Wie pan, takiego wyniku pan nigdy w historii nie będzie miał, więc niech pan się martwi o siebie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Wie pan, chcę pana zapewnić, że ten wynik wielokrotnie miał miejsce, natomiast na pana miejscu skupiłbym się na kwestiach merytorycznych, ponieważ część czasu przeznaczonego na pańską wypowiedź już minęła, tak że zachęcam pana do merytorycznej wypowiedzi, a nie do politykowania.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Nie politykuję, tylko zwracam panu uwagę na sposób prowadzenia posiedzenia Komisji, który jest skandaliczny.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę zwracać uwagę tam, gdzie jest to właściwe... absolutnie nie.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

No i właśnie zwracam panu uwagę, uznając, że pana zachowanie narusza powagę Komisji Infrastruktury. Proszę sobie wziąć to do serca.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przyjrzałbym się pańskiemu zachowaniu. Proszę kontynuować.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

To proszę się przyglądać w swoim czasie. Wróćmy do meritum sprawy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Najwyższy czas.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Usłyszeliśmy w pierwszej części wystąpienia pana ministra i pana prezesa, że przy wykorzystaniu tego taboru, który jest dostępny, została zwiększona liczba połączeń, co przekłada się na krótsze przebiegi. Pan prezes Malinowski lub pan minister – już nie pamiętam, który z panów – powiedział nawet o 40-minutowym przebiegu pociągu składającego się z elektrycznych zespołów trakcyjnych. Chwilę później na prezentacji dało się zobaczyć, że niektóre pociągi jadą powyżej 1,1 tys. km.

W ostatnim czasie spędziłem sporo – m.in. na skutek różnych interwencji – patrząc, jak wygląda sytuacja na dworcach, i muszę powiedzieć, że w tym trudnym czasie nastąpił kompletny chaos, szczególnie na południu Polski. Pociągi jadące do Przemyśla miały gigantyczne opóźnienia. Pociągi jadące z Przemyśla miały opóźnienia wtórne na poziomie trzech godzin. Brakowało jakiejkolwiek informacji dla pasażerów. Wydaje mi się, że wyciągając wnioski, pierwszym wnioskiem powinno być to, że pasażerowie kupujący bilet w formie elektronicznej powinni, jeśli wyrażą taką zgodę, otrzymywać od przewoźnika informacje o opóźnieniu pociągów. Bardzo

często też na mniejszych stacjach – takie informacje dostałem – dopiero w ostatnim momencie podawane są informacje o opóźnieniu pociągu rzędu trzech godzin.

Nie wiem, czy panowie macie świadomość, ale na Warszawie, Krakowie świat się nie kończy. Często w mniejszych miejscowościach, gdzie nie ma dynamicznego systemu informacji pasażerskiej, pasażerowie przyjeżdżają 15–20 minut przed czasem odjazdu pociągu i dopiero trzy czy pięć minut przed odjazdem pociągu dowiadują się o opóźnieniu rzędu 150 czy 180 minut. To nie jest właściwe rozwiązanie. Jeśli mamy wyjazd ze stacji początkowej w tym przysłowiowym Przemyśle i wsiadają pasażerowie na stacji, gdzie nie ma systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, to informacja o opóźnieniu powinna być podawana nawet z 15- czy 20-minutowym wyprzedzeniem, a nie powinno się czekać do końca. W moim przekonaniu to bardzo trudna sytuacja informacyjna i musimy zrobić jeszcze sporo dobrego, żeby przekonać pasażerów do kolei, jeśli są trudne warunki atmosferyczne.

Muszę jednak z pełnym szacunkiem powiedzieć, że doceniam działania techniczne, które państwo prowadziliście. Przekonały mnie one do tego, że spółka w jakiejś części zrealizowała te zadania w sposób właściwy. Tu przekonała mnie ta prezentacja, natomiast informowanie pasażerów moim zdaniem jest w dalszym ciągu do dopracowania.

Kolejna kwestia. Dwukrotnie w czasie tych trudnych warunków jechałem do i z Krakowa w ciągu jednego dnia i rozmawiałem z drużynami konduktorskimi. Okazuje się, że w związku z tym, że jest bardzo mało czasu na tzw. przejście, bo od tego składu zostały wyżyłowane czasy, czyli pociąg ze Szczecina w Przemyśle ma, jak słyszeliśmy, 40 minut czy godzinę czasu – nie wiem, ile dokładnie, ale słyszeliśmy wypowiedź o 40 minutach – w momencie opóźnienia pociągu o trzy godziny opóźnienia wtórne są tak duże, że ten pociąg teoretycznie powinien być już nawet odwołany, bo kolejny pociąg, który jedzie, ma jeszcze większe opóźnienie. Moim zdaniem przez takie wyżyłowanie tzw. przejścia komfort pasażerów dramatycznie się pogarsza.

Akurat jadąc w pociągu, miałem taką sposobność, bo jak podróżuję, to przejdę się też po całym składzie z ciekawości albo też dla obserwacji. Na osiem wagonów w sześciu były wyłączone toalety. Obniżenie komfortu dla podróżnych, którymi są często osoby starsze czy matki z małymi dziećmi, gdy nie są czynne toalety, też nie jest właściwe. Moim zdaniem musicie państwo przemysleć, czy jednak nie wydłużyć czasu na przejścia w taki sposób, aby w przypadku nawet godzinnego opóźnienia był czas na to, żeby ten skład został posprzątny, a drobne naprawy zostały zrealizowane. Myślę, że nikt z nas nie ma pretensji o to, że spadło 70 czy 80 cm śniegu i sytuacja ruchowa była trudna, ale odpowiednie przygotowanie się do takich zdarzeń lub omijanie takich komunikatów, które swoją drogą są kalką komunikatów być może wcześniejszych, budowanie przekazu, że jesteśmy gotowi na zimę, jak odczytała pani przewodnicząca Paulina Matysiak... a potem rzeczywistość skrzeczy i pasażerowie odwracają się od kolei.

Mam nadzieję, że wyciągnięcie państwo wnioski z tej moim zdaniem bardzo trudnej sytuacji. Rzeczywiście należą się podziękowania, bo pracownicy liniowi, którzy pracowali przy odmrażaniu składów PKP Intercity, pewnie mocno się napracowali. Myślę, że trzeba tym osobom podziękować, ale pod względem informacyjnym w moim przekonaniu strona związana ogólnie z PKP zawiodła. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przewodniczący Adamczyk, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Mam pytanie, które kieruję do ministra infrastruktury. Co pan minister miał na myśli, mówiąc, że wyjechały zardzewiałe pociągi i po naprawie jeżdżą z prędkością 200 km/h? To pytanie jest absolutnie zasadne, bo jeżeli minister mówi o takim zjawisku, to chcielibyśmy wiedzieć, z jakiego powodu te pociągi stały w krzakach, dlaczego zardzewiały, dlaczego doszło do ich zniszczenia, kiedy z tych krzaków wyjechały, gdzie to było i kto za to odpowiada.

Pamiętam, że w Krakowie Biechanowie stało 14 pociągów ED74. To były pociągi stosunkowo nowe, bo nie miały jeszcze 10 lat, kiedy zostały odstawione na bocznice w Biechanowie. One tam były kanibalizowane, tzn. jeżeli brakowało jakichś części do naprawy, to z pociągu, który już usterkowany stał na bocznicy, wymontowywano kolejne części, montując je w pociągach, w których doszło do usterki. Były po prostu kanibalizowane. W ostatecznym rozrachunku te pociągi z tych krzaków wyjechały. Decyzję podjęliśmy w 2016 r., bo w tych krzakach stały od ok. dwa tysiące... Oczywiście to absolutnie nie był problem pana prezesa Malinowskiego, tylko pana prezesa... nie, pana następcy, pana...

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Celejewskiego.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak. To był problem tego pana prezesa. Wiem, że nie wszystkie pociągi nadawały się już do P4. One czekały na P4. Nie wszystkie zakwalifikowano do P4. Te pociągi dalej wjechały na służbę i co najmniej w ostatnich czterech latach... tzn. po 2016 r. nic mi nie wiadomo na ten temat, że jakieś pociągi stały w tzw. krzakach, jak to poinformował minister infrastruktury. Zakładam więc, że albo doszło do dużego problemu z taboru kolejowym, albo po prostu ktoś zrobił na złość ministrowi konstytucyjnemu, briefując go, wskazując mu, że taka operacja miała miejsce, a ten z przekonaniem stwierdził, że udało się wyjechać zardzewiałymi pociągami z krzaków i jeździć nimi 200 km/h.

Proszę o informację na ten temat. Nie trywializuję ani się z tego nie śmieję. Nie jest to powód do żartów. Jest to wręcz sprawa niezmiernie poważna, więc proszę o wyjaśnienie tego problemu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Krystian. Bardzo proszę.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Panie przewodniczący, ja na końcu, w podsumowaniu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panowie Krystian i Weber w podsumowaniu, OK, dobra. Bardzo proszę, pan przewodniczący Stanisław Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Przede wszystkim chciałbym podziękować, bo zima nie tylko tutaj nas zaskoczyła, bo dawno nie było takich śniegów i mrozów, a państwo dobrze sobie z tym poradzili. W kwestii taboru i spraw związanych z oblodzeniem cieszę się, że właśnie tak rządzą. Nie jestem ciekawy, jak poradziliby sobie z tym poprzednicy. Sądzę, że dużo gorzej. Jestem świadomy, że coraz więcej ludzi jeździ pociągami. Ja mogę powiedzieć o Gdańsku: wystarczy na skomunikowanie... osiem minut się przechodzi i zawsze się zdąży... czy regionalne dojadą do tego Intercity, tak że tutaj nie ma żadnego problemu.

Oczywiście jeden z punktów to były awarie taboru, które się przeciągają. Gdybyście przez osiem lat kupowali cały czas sprzęt, gdybyście kupowali tabor, nie byłoby tych problemów. Jeżeli jest renesans kolei, to mówię: chwała, że sobie tak poradzili, że sprzęt jest wyremontowany.

Odnosnie do azbestu, jak czyta się analizę, jak są robione jakiegokolwiek remonty w Niemczech, azbest jest likwidowany. U nas też było dużo azbestu w pociągach i też w remontach są likwidowane. Wiem, że jak SKM Trójmiasto miała 50-letnie pociągi, to też wszędzie azbest był zlikwidowany. To jest jedno.

Jak poprzednio, za naszych rządów rozmawiało się z producentami z taboru, mówili, że niestety muszą szukać zamówień za granicą. Nie było tu zamówień. Zarówno Pesa, jak i Newag tego nie mieli, szukali za granicą. Wejść od nowa komukolwiek było trudno, ponieważ kontakty były długoterminowe, były za granicą, dopiero teraz to wszystko wychodzi, ale myślę, że dobrze sobie poradzili.

Któryś raz z kolei zwołujecie posiedzenie Komisji z art. 152 i przegrywacie je, obnażając waszą nieudolność. Tak, tak, mówię to świadomie. Nie wiem, panie przewodniczący, czy też będziemy mogli zwołać sobie posiedzenie Komisji z art. 152, żeby dalej pokazywać ich błędy, nieudolność, a tak trzeba będzie robić. Jeżeli pan Krystian podał przykład z funduszem autobusowym, to widać, że nie było pana w poprzedniej kadencji, bo za pana Webera niestety fundusz autobusowy zlikwidował 50% połączeń. Tak, proszę zobaczyć sobie dane GUS-owskie. Tak, wykluczenie komunikacyjne urosło do 15 mln zł. Pan się nie śmieje, pan sobie sprawdzi dane GUS-owskie. Niczego pan nie potrafi, tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Bardzo proszę, pan prezydent Miętek. Proszę bardzo.

Prezydent ZZMKwP Leszek Miętek:

Dziękuję za udzielenie głosu. Choć pora jest dość późna, postaram się krótko powiedzieć. W zasadzie zgłosiłem się tylko po to, żeby odpowiedzieć panu posłowi Królowi. Na każdych targach kolejowych widzimy urządzenia odstraszające zwierzyńę, które mogą być montowane na liniach kolejowych, ale niestety jest to robione w znikomej ilości z podstawowego powodu. Zarządca infrastruktury nie ma interesu, żeby to robić, bo jak dojdzie do zdarzenia, to jest to kwalifikowane jako „inne”, czyli siła wyższa, a koszty, ciasteczka, wodę, komunikację zastępczą robi przewoźnik. Myślę, że warto byłoby pomyśleć i przyjrzeć się systemowi, w jakim działa realizacja umowy z zarządcą infrastruktury i odszkodowania, które są ponoszone przez przewoźników.

Dodam, że bardzo się cieszę, że zauważyliście państwo determinację zwykłych kolejarzy, bo jazda po tak nieprzygotowanej infrastrukturze kolejowej graniczyła z heroizmem. Kolejarze tutaj za wszelką cenę chcieli zdać egzamin, czego nie można powiedzieć o osobach odpowiedzialnych za system. Dla mnie jako kolejarza porażające jest to, że po tylu latach funkcjonowania kolei jest tak, jakby kolej dzisiaj się zaczynała. Słyszeliśmy, o czym mówił podsekretarz stanu, pan Malepszak: że teraz trzeba wyciągnąć wnioski z zimy, że trzeba usunąć drzewa z pasa kolejowego. Najstarsi kolejarze wiedzieli, że to trzeba robić, żeby to nie przewracało się na sieć trakcyjną. Już nie mówię o pługach odśnieżnych, o odladzaniu sieci trakcyjnej itd. To jest po prostu zatrważające.

Dzisiaj były odwołane pociągi i usłyszeliśmy, że trzeba z tego wyciągnąć wnioski. Szanowni państwo, ja już przechodzę siebie, używam różnych... żeby wstrząsnąć. Nie chcę się doczekać sytuacji, że dojdzie do katastrofy kolejowej – będziemy o tym rozmawiali na kolejnym posiedzeniu Komisji o bezpieczeństwie – i usłyszymy potem, że trzeba z tego wyciągnąć wnioski. Nie wnioski po przykładzie hiszpańskim. Wnioski musimy wyciągnąć teraz.

Jeszcze mam jedno pytanie do zarządcy infrastruktury. Przepraszam, bo mogę być niedoinformowany. Czy w związku z ujawnionymi sytuacjami, pęknięciami szyn, puszczaniem tych pociągów z pełną prędkością itd. zarządca infrastruktury wprowadza albo, nie daj Boże, już wdrożył zmiany systemu nadzoru i kontroli linii kolejowych, zmniejszających częstotliwość i sposób kontroli nad liniami kolejowymi? Czy prawdą jest to, że będzie obserwacja z ostatniego wagonu pociągu pasażerskiego, żeby poszukać oszczędności? Mówiąc szczerze, aż wierzyć mi się nie chce, dlatego chcę wykorzystać tę okazję. Jak rozmawiamy o infrastrukturze, która była w zdecydowanej większości przyczyną odwołań i opóźnień pociągów, zadaję pytanie, czy pomimo tego, że mamy tutaj wiele do odrobienia, chcemy jeszcze obniżyć częstotliwość i jakość kontroli i będą w tym zakresie zmienione instrukcje i procedury. Czy to prawda? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, jestem ostatnią osobą zapisaną do dyskusji. W związku z tym mam kilka spraw, które warto poruszyć.

Myślę, że na początku bardzo chcę podziękować wszystkim, którzy przez te dni, kiedy dotknął nas armagedon pogodowy, bardzo ciężko pracowali. Dziękuję tym osobom, które pracowały zarówno w obszarze infrastruktury, jak i w obszarze przewozów, zarządzania. To oczywiście wilcze prawo opozycji, żeby wnosić tego typu wnioski, natomiast prawda jest taka, że spotkały nas ekstremalne warunki pogodowe, na które sieć nie jest przygotowana. Pytanie, czy w ogóle może być przygotowana na tego typu ekstremum, zresztą podobnie jak pojazdy.

Mógłbym zapytać, gdybym był jakoś specjalnie złośliwy – a wszyscy wiedzą, że nie jestem – ile urządzeń do glikolowania zakupiono w latach 2016–2023 i zamontowano na polskich sieciach, ile zakupiono nowych spycharek do śniegu na linie kolejowe, w które to spycharki linie zostały wyposażone, ile zainstalowano kilometrów systemu GSM-R, który umożliwia elektroniczną wymianę informacji i bieżące zarządzanie czasami w komunikacji kolejowej. Mógłbym też oczywiście zapytać, co się stało ze sprawą cyfryzacji obiegu informacji w systemie kolejowym, który z pewnością w sytuacjach ekstremalnych umożliwiłby bieżącą wymianę informacji. Gdybym był złośliwy, to poprosiłbym teraz pana ministra i panów prezesów o to, żeby te informacje przedstawili, i mielibyśmy bardzo szybkie, krótkie podsumowanie działań dzisiejszej opozycji wtedy, kiedy rządziła, które pokazałoby, że nic z tego nie zrobiono.

Sytuacja, z którą mieliśmy do czynienia, zresztą podobnie było... Widzę, że pan prezes Miętek się... ale podobnie było z PKP Cargo, podobnie było z pocztą. Dzisiaj otrzymujemy różnego rodzaju wnioski o posiedzenia w sprawach ważnych – one są oczywiście ważne – ale są one tak sformułowane, jakby nie było ostatnich ośmiu lat, jakby nikt nie podejmował

decyzji, w ogóle jakby Polska narodziła się w 2023 r. Wszyscy wiemy, że to jest nieprawda. W dyskusji, która miała być merytoryczna, w mojej ocenie brakuje wątku, który oznaczałby posypanie głowy popiołem: no dobrze, gdybyśmy podjęli szybką decyzję dotyczącą GSM-R i dzięki temu następowałaby szybka wymiana informacji, to ci, którzy stoją na peronach... Ja też stałem i też pamiętam informacje o opóźnieniach, kiedy inne były na tablicy, inne były w systemie, ale te informacje byłyby aktualne, spójne i na bieżąco informowałyby pasażerów, jaka jest sytuacja. Tymczasem system GSM-R, który byłby częścią tego, został tak zabagniony, że dopiero teraz udało nam się – za co dziękuję panu ministrowi, panu prezesowi – doprowadzić do zamknięcia podsumowania tego kontraktu i stworzenia ścieżki, która umożliwi w miarę sprawną instalację tego systemu, co oczywiście poprawi system zarządzania koleją w sytuacjach ekstremalnych. Jakoś nie przypominam sobie jednak wielu głosów, które informowałyby Komisję i członków Komisji, także ze strony kolejowej, o tym, jakie poczynione zostały druzgocące działania czy jakie działanie nie zostały poczynione wtedy, kiedy trzeba było alarmować.

Niestety, to jest prawo opozycji, żeby wnosić tego rodzaju wnioski, ale jeżeli mielibyśmy szukać ścieżki, która doprowadziła do tego, że nadal mamy taką infrastrukturę, jaką mamy, że nadal nie ma sprawnego systemu informacji, to musielibyśmy popatrzeć na przedstawicieli poprzedniego rządu i zapytać: Dlaczego tego nie zrobiliście? Dzisiaj nie byłoby takiej sytuacji. Oczywiście dzisiejsza opozycja na to pytanie nie odpowie.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Odpowie, panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, tytułem sprostowania, bo nie zrozumiał pan mojej wypowiedzi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

W podsumowaniu jak najbardziej.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, pana czas minął. Pięć minut minęło. Wyzaczył sobie pan czas. Pięć minut minęło.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Bardzo dziękuję panu posłowi, który mówił osiem minut. Też skorzystam z tego przywileju, że dostosuję się do pańskiego czasu.

Myślę, że ta sytuacja jest dzisiaj bardzo klarowna. Oczywiście dziękuję za to, że jest perspektywa, bo co by nie mówić, domknięcie kwestii związanych z cyfryzacją, domknięcie kwestii związanych z przetargami na nowe składy powoduje, że przyszłość rysuje się lepiej, choć oczywiście chcielibyśmy mieć też przekonanie, że te sprawy zostaną dowieszone.

Reasumując, bardzo serdecznie dziękuję. Myślę, że dzisiejsza prezentacja pokazała nam faktyczne problemy, które wynikają ze stanu taboru, z tego, że na awarie po prostu nie ma siły. To natomiast, o co na koniec chcę prosić, to położenie nacisku na cyfryzację i informację. Myślę, że wszyscy jesteśmy w tej samej sytuacji, z wyjątkiem opozycji. Ludzie rozumieją to, że są ekstremalne zjawiska i w sposób ekstremalny oddziałują one na naszą rzeczywistość. To, czego potrzebujemy, to rzetelna informacja, żeby móc dobrze zarządzać swoim czasem i żeby dostosować się do tego, co nas spotyka. Taką puentą chciałem zakończyć swoją wypowiedź.

Teraz oddam głos. Panie ministrze, panowie prezesi, bardzo proszę o odniesienie się do kwestii, które zostały poruszone.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Mogę tytułem sprostowania pańskiej wypowiedzi?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, tak. Piłem do pana, bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Tytułem sprostowania, bo odnoszę wrażenie, że pan nie zrozumiał naszej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dobrze zrozumiałem, ale bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, jako znana tutaj postać, która nigdy nie łączy wątków politycznych w swoich wypowiedziach na posiedzeniach Komisji Infrastruktury – tak jak pan powiedział, nigdy pan nie był ani złośliwy, ani, tak jak mówię, tutaj się nie wyzłośliwiał...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Powiedziałem, że nie jestem.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

To chciałem poinformować. Kiedy pan pyta, ile poprzedni rząd kupił urządzeń do glikolowania, pługów itd., pragnę poinformować, że w czasach rządów Platformy Obywatelskiej od 2007 r. do 2015 r. zakupiono bardzo dużo pługów do odśnieżania, zakupiono bardzo dużo urządzeń do glikolowania, bardzo dużo urządzeń wspomagających walkę z ekstremalnymi sytuacjami, jakimi jest -8°C , -10°C . Prawdopodobnie przez ostatnie dwa lata uznano, że w ogóle nie będzie ataku zimy, czyli nie będzie temperatur poniżej -5°C , i nie zadbane o właściwą konserwację setek pługów, tysięcy urządzeń do glikolowania, i dlatego ich zabrakło. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dlatego też nie było potrzeby, żeby kupować.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Rozumiem.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, trywializuję, bo pan tak sformułował część swojej wypowiedzi, że uznałem, że to po prostu jest żart, i odpowiedziałem żartem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, ale zmobilizował mnie pan do tego, żebym wystąpił z pytaniem o te zakupy w latach 2015–2023, i udostępnił te dane.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie było takiej potrzeby, bo wcześniej było bardzo dużo zrobionych zakupów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Myślę... zostało sprzedane.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Minister Bienkowska, minister Nowak przecież kupowali setkami pługi, urządzenia do...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dobra. Bardzo cieszę się, że te słowa padają z pańskich ust. To daje powód do jednak pozytywnej oceny tego, co się działo.

Bardzo proszę, panie ministrze. Bardzo proszę, panie ministrze, bo porę mamy późną, a zbiera się na żarty.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Krótko, szanowni państwo, odniosę się do pewnych poruszonych kwestii. Zardzewiałe pociągi, o których powiedział pan minister Adamczyk... Chodziło o zardzewiałe wagony. Doskonale pamiętam tę wypowiedź. To była wypowiedź, która dotyczyła najlepszych wagonów w parku taborowym Intercity, wagonów Z1, wagonów o prędkości maksymalnej 200 km/h, wagonów powszechnie uważanych za najlepsze w Intercity, tzw. Henscheli, które pięć lat nie jeździły. To było długotrwałe postępowanie, wyłonienie wykonawcy remontów. Pamiętam, to była wypowiedź związana z powrotem zmodernizowanych wagonów właśnie po naprawie wyższego rzędu. Tu chodziło o ten park.

Zresztą panowie prezesi przedstawiali – już nie po raz pierwszy – wykresy pokazujące, jak wyglądał park taborowy wagonów odstawionych trwale. Te liczby są porażające. Możemy je wielokrotnie przypominać. Tutaj schodzimy już do wartości kilkuprocentowych wagonów odstawionych. Wtedy to były wartości sięgające kilkudziesięciu procent.

Jeśli chodzi o ED74, warto przypomnieć pewną sytuację. Te kupione wiele lat temu pojazdy były bardzo awaryjne. Te pociągi zostały odstawione niesłusznie w mojej w mojej ocenie, ale zostały odstawione dlatego, że były bardzo wysoce awaryjne. Przeszły modernizację – ta modernizacja była po jednostkowym koszcie znacznie wyższym niż zakup tego taboru – i faktycznie sprawiają się lepiej, ale trzeba sobie jasno powiedzieć, że wysoka awaryjność tych pojazdów, wysoka awaryjność Dartów, gdy weszły do eksploatacji, niestety poskutkowało tym, że 23 maja 2017 r. zrezygnowano z wykorzystania opcji na Darty. Wtedy była to decyzja zarządu Intercity: maj 2017 r., rezygnacja z 10 Dartów. Jak wiemy, później kupiono 12 Flirtów w zamian za te Darty. Podkreślam kwestię awaryjności taboru.

Odniosę się też do pana posła Króla. Chodzi tu o to, żeby nie kupować od producenta, który nie może zaoferować taboru zgodnego z wymogami, bo jeśli nie może zaoferować taboru zgodnego z wymogami, to naturalnie nie powinien być dopuszczony do przetargu. To jest tego typu sytuacja. Jeśli nie masz własnej technologii, musisz wystąpić z podmiotem, który taką technologię ma. Stosujemy tego typu praktykę, licząc na nowe pojazdy, które Intercity zakupi w kolejnym przetargu.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące wypowiedzi pani poseł Matysiak... Gotowi do zimy? Mielśmy taką dyskusję. Miałem taką dyskusję z zarządem Intercity. Ten komunikat nie już nie będzie się pojawiał. To był komunikat standardowy, taka sztampa. Przepraszam, to nie Intercity, tylko PKP PLK. To, że jesteśmy gotowi, było sztampowym komunikatem pojawiający się zawsze w okresie jesiennym. Nie jesteśmy gotowi do takiej zimy. Mówię to otwarcie. Nie jesteśmy gotowi, żeby zapewnić punktualność pociągów. Chociaż ta wina po stronie PLK w całościowym zestawieniu jest procentowo mniejsza, to nie jesteśmy gotowi, żeby zapewnić punktualność na standardowym poziomie dziewięćdziesięciu kilku procent. Tego typu sztampowe komunikaty uznaję za już niebyłe.

Jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa, katastrof kolejowych, Hiszpanii, nie poruszamy kwestii, co do których toczą się postępowania. Nie poruszamy kwestii, co do których są szczegółowe analizy techniczne, jeśli one już się częściowo pojawiają. Koncentrujemy się na swoich zagadnieniach. Bezpieczeństwo jest bardzo wielowymiarowe. To jest kwestia uszczerbków na torach. To jest kwestia zaklejania kamer przez maszynistów w pojazdach trakcyjnych. To jest kwestia jeżdżenia z nieznajomością szlaków. Takie sytuacje też się zdarzają. To bardzo wielowymiarowy aspekt, który, zakładam, pewnie będziemy poruszać całościowo, ale tutaj jest potrzeba bardzo wielu szczegółów, żeby te szczegóły móc omówić.

Drzewa w pasie terenu kolejowego... Prawo zostało zmienione w 2019 r. To przybliżenie drzew, a właściwie niewycinanie drzew bliżej toru kolejowego w odległości 6 m. Wracamy do 15 m. Uznajemy, że zmiana w 2019 r. była po prostu niekorzystna.

W kwestiach szczegółowych, jeśli chodzi o opóźnienia, o które pytał pan poseł Kmita, poprosiłbym prezesa Malinowskiego. Najwięcej problemów mieliśmy na E30. Potwierdzamy ten problem. W innych kwestiach dotyczących pytań...

Jeszcze pani poseł Matysiak. Myślę, że temat Miechowa szczegółowo omówimy, gdy będziemy mieli pełną informację. Po tym zdarzeniu wprowadziliśmy tzw. alert, prędkość 20 km/h. Przez ostatnie 20 dni mieliśmy 80 takich zdarzeń, informacji od maszynistów, informacji od naszych pracowników PKP PLK, żeby sprawdzić miejsce. Te miejsca zostały sprawdzone i alert dotyczący infrastruktury zostaje z nami na stałe. To muszą być szybkie działania. To nie może być sytuacja, w której maszyniści kilku, nawet kilkunastu pociągów zgłaszają, że coś się dzieje. Uważam, że taki alert trzeba... Dzisiaj traktujemy go w taki sposób, że wystarczy, że jeden maszynista zgłosi, i pojawia się. Wprowadzamy niezwłocznie prędkość 20 km/h – nieważne, jaka prędkość obowiązuje na danym odcinku – do czasu sprawdzenia tego miejsca. W 95% przypadków odwołujemy ten alert, bo nie ma żadnej sytuacji niebezpiecznej, ale po kilku tego typu alertach musieliśmy zamknąć tor, wprowadzić natychmiastowe działania, żeby usunąć jakąś usterkę.

To tyle z mojej strony, panie przewodniczący.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Jeszcze tylko upomnę się o pytanie z pierwszej części o pociągi w lubuskim, Gorzów, Poznań, o to, kto...

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Ja odpowiem.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Tak? Dobrze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, pan prezes Malinowski.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Kwestia glikolowania... Mamy cztery stanowiska, wszystkie sprawne: w Warszawie, w Krakowie, w Szczecinie i we Wrocławiu. W Przemyśle budujemy zaplecze i tam również będzie takie stanowisko. Będzie jeszcze w Gdyni.

Dyrektor wykonawczy techniczny to Rafał Tokarski. Dyrektor operacyjny to Grzegorz Kuciński. Jedno słowo: fachowcy.

Chciałbym doprecyzować, że 40-minutowe przejścia dotyczą EZT-ów w krótkich relacjach Warszawa – Łódź, 131 km. Przejścia składów wagonowych? Nie ma mniejszych niż dwie godziny. Oczywiście w warunkach zimowych okazało się, że tego czasu brakowało, ale przejścia wagonowe są powyżej dwóch godzin.

Największe problemy rzeczywiście mieliśmy na E30. Z czego to wynika? Przemysł jest w budowie, jest rozkopany. W Krakowie mamy bardzo ograniczone możliwości manewrowania. Katowice straciliśmy, bo zaplecze mamy odcięte ze względu na budowę węzła katowickiego. W tej chwili w Katowicach po prostu nie istniejemy i mamy ograniczone możliwości manewrowe we Wrocławiu. Jak się ratowaliśmy? Skracaliśmy obiegi na Szczecinie, zyskiwaliśmy po trzy godziny na Szczecinie, bo pociągi nie musiały jechać do Świnoujścia. Tam uruchamialiśmy komunikację zastępczą. Do Przemyśla wysłaliśmy fachowców z Warszawy, którzy zaczęli kierować Przemyślem, i sytuację unormowaliśmy. Tam są osoby chętne do pracy. Troszkę zabrakło organizacji, ale tam są porządni ludzie. Chcą pracować. Sytuacja na linii E30 w zasadzie jest unormowana.

Kwestia opóźnień pociągów, przesyłania informacji... W pełni zgadzam się z panem Kmitą. Podpisuję się pod tym dwoma rękami. Ma pan rację. Powiem tak. Rok temu ogłosiliśmy, że wydłużymy przedsprzedaż przewozów międzynarodowych do 180 dni, krajowych do 120 dni. Zrobiliśmy to. Wdrożyliśmy okres powiadamiania, bo wiadomo, że zamknięciowe rozkłady jazdy są w krótszych przedziałach, więc musimy mieć system informowania. To zrobiliśmy. W tej chwili w aplikacji trwają intensywne prace, żeby dostawać SMS-em informacje o opóźnionym pociągu. W tej chwili z tego miejsca nie potrafię odpowiedzieć, kiedy dokładnie będzie to gotowe. Mogę dać taką informację jutro. Temat jest bardzo zaawansowany. Łada moment powinniśmy to mieć. To jest jak najbardziej potrzebne. W ogóle z tym nie dyskutuję. Pracujemy, tylko że nie możemy zrobić wszystkiego naraz. Tak to wygląda.

Teraz tak: grafiki drużyn. Po pierwsze, żeby jak najłatwiejsze tematy zamykać od razu, zostały wydane zgodnie z terminami kodeksowymi. 22 lutego na marzec zostały wydane harmonogramy. To jest potwierdzone. Tak, pracownicy dostali. System informatyczny został zakupiony w 2016 r. i to była mądra, roztropna decyzja poprzedniego zarządu, tego, który był. To była mądra, potrzebna decyzja, przy czym troszkę zabrakło determinacji, żeby ten system informatyczny za kilkanaście milionów wdrożyć. Został wdrożony, ale w daleko niepełnym zakresie. Domówiliśmy funkcjonalności, poprawiliśmy błędy. System działa bezwzględnie, zgodnie z Kodeksem pracy. Działa zgodnie z zapisami naszego zakładowego układu zbiorowego.

Odnosnie do planów pracy powiem tak: zawsze prawda leży pośrodku. Oczywiście w tej chwili system tworzenia harmonogramów trwa pięć godzin dla całej spółki. Wcześniej trwał do siedmiu dni. To jest skrócenie, automatyzacja, cyfryzacja. Pracownicy w tym systemie mają możliwość mailowego wysłania swoich próśb: lekarz, jakaś sytuacja. One są w miarę możliwości uwzględniane. W większości były uwzględniane. Takich wpisów, takich maili było 200. Większość została wprowadzona.

Oprócz tego na etapie wykonywania harmonogramów dyspozytorzy mają prawo dokonywać podmian. Proszę państwa, nie chcę wywoływać śmiechu na sali, bo rozmawiamy o poważnych sprawach, ale niektóre wnioski są kuriozalne. Nie mogę przyjść do pracy, bo mam chór, bo mam mecz, bo w środy gram w piłkę, bo pracuję w poradni dentystycznej, podnoszę swoje kwalifikacje etc., etc. Mógłbym to przeczytać, bo to sobie przyniosłem. Proszę więc nie wymagać, że wszystkie postulaty będą realizowane. Tak jak powiedziałem, prawda z reguły bywa pośrodku. Większość pracowników będzie zadowolona, bo im harmonogramy się poprawia, ale w zakładach było też

bardzo dużo kumoterstwa i kombinowania. Można było nie brać urlopu i mieć 10 dni wolnego, jak miało się znajomego planistę. Pracownicy dobrze o tym wiedzą. Teraz rzeczywiście to się urwie, bo system centralny, system informatyczny nie ma takich modułów, żeby tak kombinować.

Oprócz tego pracownicy, którzy pracują w równoważnym czasie pracy w PKP Intercity i w innych spółkach, mają dodatkowe osiem dni urlopu. Nie korzystają z tego. Bo po co? Wolne załatwi się inaczej. Później te wszystkie kumulacje idą na święta, idą na majówkę i jest taki przypadek, trochę jak w Krynicy, że jest problem z obsadą. Powiem tak. Dużo prościej jest ze starszymi kolejarzami. Oni ten etos czują. Trudniej jest z młodzieżą. Musimy ich wychowywać. Oczywiście są informowani, jak przychodzą do pracy, że to jest praca w świętek, piątek, bo tak jest. Byłbym więc ostrożny z zarzutami, że rozbijamy rodziny, komplikujemy życie. Nie możemy zgadzać się z wnioskami, że ktoś musi jeździć z tą panią, bo ją lubi. Tak nie da się budować harmonogramów. Jeżeli mamy sprostać konkurencji, mamy być efektywni, to musimy tu zaprowadzić porządek. Tak jak powiedziałem...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Ale, panie prezesie, tak się buduje stabilne zespoły na przykład.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale bardzo proszę nie przeszkadzać.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Program zakupiony w 2016 r...

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Mogę tylko jedno zdanie, panie przewodniczący? Bardzo bym prosiła. Myślę, że spotkamy się w tym temacie na osobnym posiedzeniu, bo widzę, że harmonogramy pracy to temat, który wymaga dłuższej dyskusji. Jak planiści układali, to też musiało być zgodnie z Kodeksem pracy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam bardzo, szanowni państwo...

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Właśnie możemy pokazać mnóstwo case'ów, że okaże się, że nie.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

To może trzeba zabrać się za to, co było robione źle w konkretnych miejscach.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, bardzo to szanuję, tylko jest godz. 23.00 i myślę, że wszyscy chcielibyśmy, żeby pan prezes udzielił odpowiedzi do końca.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Jest to pilotaż. Harmonogramy zostały wydane zgodnie z terminem kodeksowym, więc jest nieprawdą, że ktoś dowiaduje się w ostatniej chwili. Jest to nieprawda. Zostały wydane w niedzielę 22 lutego. Tak jak powiedziałem, oczywiście mogą być sytuacje, że jakiś pracownik może mieć problem, tylko że ten problem jeszcze jest do usunięcia na etapie wykonawczym i dyspozytorom zależy, żeby takich zmian dokonywać. Dlaczego zależy? Bo raz w potrzebie jest pracownik, a raz w potrzebie jest dyspozytor, bo musi sobie załatwić brakującą obsadę. Jest szansa, że ten system zacznie działać lepiej i, tak jak powiedziałem, skończy się kumoterstwo. To kumoterstwo dotyczy oczywiście paru procent pracowników. Dziewięćdziesiąt parę procent podchodzi do tego uczciwie, żeby to jasno wybrzmiało. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Bardzo proszę pana prezesa.

Prezes zarządu PKP PLK SA Piotr Wyborski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Piotr Wyborski, prezes zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych.

W PLK istnieją osobne struktury organizacyjne, istnieją osobne zestawy procedur, które są związane z przygotowaniem spółki do zimy czy przygotowaniem całej infrastruktury kolejowej. To nie są procedury, które zostały wyrzucone do kosza w ostatnim czasie. To nie jest

sprzęt, który przestał być konserwowany czy utrzymywany. Wręcz przeciwnie, zwracamy uwagę na to, żeby był dostępny, żeby był gotowy do użycia.

Trzeba też wziąć pod uwagę skalę infrastruktury, którą zarządzamy. Sama powierzchnia peronów to jest 6 mln m². To jest 800 boisk piłkarskich, przy czym to nie są boiska położone w jednym miejscu, tylko położone na terenie całego kraju, do których utrzymania, również utrzymania w czystości, co jest robione przez większość roku, jak i odśnieżania czy odlażdżania PLK używają firm zewnętrznych, jak i zasobów własnych, zasobów spółek zależnych. Tak jak mówiłem, wobec firm, które nie wykonywały tych prac zgodnie z umową, wyciągnęliśmy konsekwencje: czy to w postaci kar umownych, czy to w postaci rozwiązania umów o tego typu usługi. Z takimi firmami współpracować nie będziemy, bo bardzo ważne jest dla nas bezpieczeństwo podróży, którzy na tych peronach się pojawiają i którzy są potrzebni, jeśli chodzi o cały system kolejowy.

PLK mają również system zarządzania bezpieczeństwem. W ramach tego systemu jesteśmy odpowiedzialni za przygotowanie, wdrażanie, monitorowanie instrukcji, wytycznych, wszelkich zasad, które są związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej i ustawicznym podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa. Stąd też zarząd PLK podejmuje działania związane ze zmianami tych procedur, ze zmianami systemu, ale tylko w jednym kierunku: żeby poziom bezpieczeństwa podnosić. Stąd zmiany, które wdrażamy na bieżąco, mają prowadzić co do zasady do zmniejszenia ilości wadliwości w torach, mają prowadzić do zwiększenia stopnia niezawodności urządzeń sterowania ruchem kolejowym, pozostałych urządzeń elektronicznych, które mamy. Nie zatrzymujemy się na procedurach, które istnieją, na procedurach z lat 60., na czasokresach wykonywania badań, diagnostyki, które były do tej pory, ponieważ są to elementy, na które zgodnie z systemem zarządzania bezpieczeństwem mamy wpływ i które powinniśmy kształtować.

Odpowiadając panu prezydentowi, to prawda, objazdy linii przez wykwalifikowanych torowców diagnostów już się rozpoczęły. Od rozpoczęcia tych objazdów stwierdziliśmy prawie 10 przypadków pękniętych szyn. Dzięki tej interwencji, dzięki wdrożeniu tych zasad uniknęliśmy pewnych zagrożeń związanych z bezpieczeństwem.

Potwierdzam, PLK mocno przyspieszyły cyfryzację. W najbliższych dniach będziemy mieć łączność GSM-R na 1,5 tys. km linii. Kontynuujemy współpracę w ramach kontraktu GSM-R, którego nie udało się zakończyć przed wieloma laty, bo ważne jest dla nas, aby tym systemem, a także systemem bezpiecznej kontroli jazdy pociągu, czyli systemem ETCS, obejmować jak największą część sieci, zwłaszcza tej, na której jeżdżą pociągi z najwyższymi prędkościami, gdzie tych pociągów jest najwięcej.

Były pytania dotyczące zwierząt. Dostrzegamy, że liczba kolizji ze zwierzętami rośnie z roku na rok, co jest powodowane zarówno zmianami w migracji zwierząt, jak i zwiększoną liczbą pociągów na sieci zarządzanej przez PLK. Generalnie są stosowane dwie metody zabezpieczeń: urządzenia odpłaszczania zwierząt, czyli urządzenia elektroniczne, które podczas modernizacji linii na podstawie raportów środowiskowych są instalowane w miejscach, gdzie te migracje są najczęstsze. Zauważmy, że te urządzenia wpływają na zmniejszenie liczby kolizji ze zwierzętami nawet o 50%, natomiast nie eliminują ich całkowicie. Zwierzęta po pewnym czasie przyzwyczajają się do tych urządzeń, więc eliminacji całkowitej nie ma. Druga metoda to przejścia dla zwierząt, które też są instalowane w zależności od wyników badań środowiskowych, oczywiście w ramach procesów modernizacyjnych, ponieważ są to rozwiązania infrastrukturalne, których koszt jednostkowy jest bardzo wysoki, rzędu kilkunastu milionów złotych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Pan minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, pojawił się wątek efektywności, punktualności. Raz jeszcze to podkreślę. Być może będzie okazja dłużej o tym porozmawiać w kontekście bezpieczeństwa. Nie uciekniemy od poprawy efektywności pracy na polskiej kolei. Maszynista przejeżdżający 9,5 tys. km rocznie versus maszynista przejeżdżający 50 tys. km w krajach Europy Zachodniej to jeden z bardzo, bardzo wielu przykładów, że w kontekście efektywności mamy jeszcze bardzo wiele do zrobienia. Mamy bardzo różne koleje, różnie rozwijające się na terenie kraju i to też staje się coraz większym problemem. Koleje coraz bardziej efektywne, koleje, które zdobywają pasażerów, to koleje, którymi po prostu jeździ się po torach, a nie stoi. To też bardzo mocno podkreślam.

Nie po to jest pociąg za 50 mln zł, nie po to jest maszynista, który ma swoje wynagrodzenie, żeby więcej stał, niż jeździł.

Te kwestie dla niektórych być może przekładają się na bezpieczeństwo. Dla mnie też przekładają się na bezpieczeństwo, bo to jest bardzo ważne, ale w pierwszej kolejności podkreślam, że nie ma ucieczki od efektywności i nowoczesności na polskiej kolei. Zgodzę się z panem przewodniczącym, że kwestie cyfryzacji, także w obchodach, w łączności cyfrowej, w nadzorze nad pracą tych ludzi, którzy odpowiadają w pierwszej kolejności za bezpieczeństwo, są elementami, które będziemy sukcesywnie wdrażać. Nie uciekamy. Tak jak dzisiaj powiedzieliśmy sobie to jasno, zima pokazała, że w wielu aspektach nie jesteśmy przygotowani, ale chcemy być przygotowani, żeby, jeśli podobna zima pojawi się za rok, a może za 15 lat, jednak powiedzieć, że 87% w skali kraju to jest coś, co nas nie zadowala, jeśli chodzi o punktualność, i chcemy stabilnie utrzymywać punktualność powyżej 90%. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan poseł Krystian. Tak? Pan Weber? Proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, dziękujemy za tę blisko pięciogodzinną dyskusję i blisko pięciogodzinną debatę. Mamy dobrą wiadomość dla zwycięskich posłów większości koalicyjnej: będą kolejne. Szanowni państwo, będą kolejne tego typu dyskusje. To sprawy bardzo istotne, sprawy bardzo ważne, sprawy, które nie ujrzałyby światła dziennego, gdyby nie właśnie to posiedzenie Komisji.

Szanowni państwo, w pierwszej kolejności poproszę o prezentację, która została zaprezentowana, jeżeli chodzi o punktualność, bo co prawda otrzymaliśmy taki materiał rano, ale wydaje mi się, że on jest uboższy niż ten, który dzisiaj został przez państwa zaprezentowany. Będę więc wdzięczny za przesłanie aktualnej prezentacji, która została nam przekazana.

Jeżeli chodzi o punktualność i pociągi odwołane, wreszcie nie było dyskusji takiej, jaka miała miejsce podczas ostatniego posiedzenia Komisji, kiedy pan minister Malepszak wskazywał, że co prawda punktualność w styczniu jest słaba, ale w lipcu któregoś tam roku była gorsza. No nie, szanowni państwo, w styczniu tego roku była najniższa z mierzonych w ostatnich latach – to jest ustalenie z dzisiejszego posiedzenia Komisji – mimo tego, że rzecznik PKP Intercity na portalu X na początku lutego wskazywał, że punktualność jest na poziomie 62%. To dezinformacja, nieprawda. Nie wiem, skąd taki wpis. Nie wiem, po co w ogóle taki wpis. Szanowni państwo, ta komunikacja w mediach społecznościowych jednak kuleje. Do tego też za chwilę przejdę.

Reasumując kwestię punktualności, co drugi pociąg przyjeżdża na stację docelową z opóźnieniem co najmniej sześciu minut, co drugi miesięcznie, tak jak tutaj padło, z ok. 16 tys. pociągów. Co drugi pociąg przyjechał na stację docelową z opóźnieniem co najmniej sześciu minut. To naprawdę jest coś, co należy poprawić. Szanowni państwo, z informacji, które tutaj padły, wynika, że zima była czynnikiem, który do tego doprowadził, ale nie najważniejszym. Będę się jednak przy tym upierał. Zresztą sami w swoich komunikatach na stronie intercity.pl przyznajecie, że jeżeli chodzi o pociągi odwołane, zdecydowana większość odwołań – taka jest argumentacja, takie jest uzasadnienie na stronie internetowej – to awaria taboru, awaria lokomotywy, awaria wagonów. Są też pojedyncze przypadki, gdzie wskazana jest kwestia oblodzenia trakcji. W statystyce, którą podałem na początku – ponad 350 pociągów odwołanych między 1 stycznia a 25 lutego bieżącego roku – nie ująłem kwestii wypadków na przejazdach drogowo-kolejowych albo nie ująłem spraw, które są związane z potrąceniem zwierząt.

Tak na marginesie, potrącenia zwierząt są coraz częstsze nie tylko na liniach kolejowych, ale też na drogach. Generalnie obecność zwierząt coraz bliżej domostw jest gigantycznym problemem, ale jest to efekt dwuletnich rządów pani minister Hennig-Kloski i wiceministra z tego resortu, pana Dorożały, który kategorycznie zabrania odpowiedniej regulacji w lasach państwowych i prywatnych. Niestety to jest problem, który dotyka nie tylko kolejarzy, ale generalnie wielu obszarów naszego życia: zwierzęta w miejscach, w których nie powinno jej być.

Szanowni państwo, zwracam więc uwagę na komunikaty, które pojawiają się dzień w dzień jako aktualizacje na stronie PKP Intercity. Tam najczęstszą przyczyną są właśnie awarie. Skoro, jak mówi minister Klimczak, wyciągnęliście wagony z krzaków, wyremontowaliście je i jeżdżą 200 km/h, to będąc w duchu tej narracji, obawiam się, że część z tych wagonów to właśnie te,

które zostały w taki sposób wyremontowane. Może zrealizowały one 5, 6, 7, 10 kursów, ale kiedy przyszły trudniejsze warunki, to już nie.

Taka jest nasza percepcja, taka jest ocena sytuacji, która tej zimy ma miejsce. Zrzucanie całej odpowiedzialności na warunki atmosferyczne nie jest dobre, jeżeli chodzi o przyszłość, bo jeżeli, szanowni państwo, tym będziecie się zaslaniać, to kolejna zima również będzie trudna, kolejna zima również zaskoczy. Takie wnioski można z tej dyskusji wyciągnąć. Specjalnie organizujemy to posiedzenie Komisji po to, żeby po raz kolejny do takich sytuacji nie dochodziło.

Jest wreszcie kwestia komunikacji. Z ust państwa posłów padły kwestie poprawy komunikacji pasażerów, którzy kupują bilety w sposób elektroniczny, natomiast ta komunikacja na stronach internetowych też nie jest odpowiednia. Podam przykład z dzisiaj. Jeden z użytkowników dokonuje wpisu na portalu X. Cytuję: „Jadę sobie PKP Intercity z Wrocławia do Warszawy. Nie ma wagonu barowego, chociaż miał być. Pytam pana, który rozdaje wodę, czy da się kupić jakieś przekąski. Nie da się. Obiad zjem o 20.30”. Odpowiedź z profilu PKP Intercity: „Dzień dobry. Przykro nam z powodu zaistniałej sytuacji. Zachęcamy przed podróżą do zajrzenia na stronę PKP Intercity”. Podróżny odpisuje: „Myślę, że jednak mnie przykro bardziej niż państwu, a na stronie brakuje jakiejkolwiek informacji o tym, że nawet batonika nie da się w tym pociągu Pendolino EIC kupić”.

Droży państwo, to naprawdę zniechęca, wręcz dołuje w pewnych momentach. Nie jest to odosobniony przypadek. To jest z dzisiaj. To jest, że tak powiem, wymiana między jednym z użytkowników a profilem PKP Intercity z dzisiaj. W ostatnich dniach też wchodziłem w interakcję z tym profilem czy z panem rzecznikiem. Nie tak powinna wyglądać rzetelna i dobra komunikacja. To też jest element do poprawy. To posiedzenie Komisji jest po to, żeby również na to zwrócić uwagę. Z mojej strony tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan poseł Krystian.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, podsumowując posiedzenie Komisji złożonej na nasz wniosek, na wniosek posłów Prawa i Sprawiedliwości, odnoszę nieodparte wrażenie, że można ją podsumować, troszkę parafrazując znane powiedzenie śp. Stefana Kisielewskiego, który mówił, że socjalizm to jest taki ustrój, który bohatersko zwalcza problemy, które są zupełnie nieznane w kapitalizmie. Mam wrażenie, że obecne Ministerstwo Infrastruktury bohatersko zwalcza problemy, które są zupełnie naturalne i normalne zimą w tej szerokości geograficznej, bo nie mieliśmy wybitnie srogiej zimy. Mieliśmy raptem początek zimy na końcu grudnia i widzimy, że od kilku dni w zasadzie mamy jej koniec. Oczywiście wyłączam z tego pracowników polskiej kolei, którzy sumiennie i normalnie, z zaangażowaniem wykonują swoje obowiązki, natomiast państwo przedstawia się wręcz jak jacyś herosowie, jacyś herosi, którzy dokonują rzeczy niemożliwych i umożliwiają kursowanie polskiej kolei w sytuacji, kiedy na zewnątrz – jak to u nas w Małopolsce mówimy: na polu – jest –10 °C. Pan przewodniczący, pan wiceprzewodniczący rzeczywiście ma rację. Jest to śmieszne, jest to po prostu śmieszne, takie postawienie sprawy i takie tłumaczenie.

Myli się pan wiceminister Malepszak, odpowiadając na moją relację odnośnie kursowania pociągów PKP Intercity i prywatnych przewoźników. To nie był jednostkowy przypadek. Przedstawiony przeze mnie przypadek jest generalną zasadą, ponieważ pierwszeństwo na szlaku, utrzymywanie odpowiednich prędkości dla prywatnych przewoźników i tym samym spowodowanie tej różnicy w mojej i nie tylko w mojej ocenie jest celowym działaniem. Dlatego przywołałam analogię z latami 90. Proszę nie spłycać mojej wypowiedzi do jednostkowego przypadku, ponieważ zwracamy uwagę na problem i na zagrożenie dla naszego narodowego przewoźnika, które przy dłuższym działaniu tego procesu może to spowodować.

Po całej kilkugodzinnej dyskusji tak naprawdę nie otrzymałem i nie otrzymaliśmy żadnego dowodu ani jasnego sygnału, że zakupione wagony z Deutsche Bahn nie posiadają w swojej konstrukcji elementów azbestowych. Powiedziałem państwu, podałem przykłady tego, w jaki jednoznaczny sposób możecie państwo empirycznie udowodnić, że tak nie jest. Możecie państwo przedstawić dokumentację techniczną, możecie państwo przedstawić inwentaryzację materiałów potencjalnie azbestowych i możecie państwo przedstawić badania laboratoryjne próbek w akredytowanym laboratorium. Choć nie będę ukrywał, że niezbyt wysoko cenię kierownictwo obecnego Ministerstwa Infrastruktury, nie dopuszczam i nie chce mi się wierzyć, że pan

wiceminister Malepszak i pan minister Klimczak po prostu uwierzyli Niemcowi na słowo, że tam azbestu nie ma. Nie chce mi się wierzyć, choć, tak jak powiedziałem, niezbyt wysoko cenię państwa kompetencje.

W związku z tym, pomimo tej kilkugodzinnej dyskusji, nie przedstawiliście państwo jasnych i klarownych materiałów, dowodów na to, że wagony, które zakupiliście... choć powiem, że ta deklaracja, że najstarsze wagony są z 1975 r., zwala z nóg. Jeśli szczytem ambicji polskiej kolei jest zakup 51-letnich wagonów z Niemiec, to to pokazuje, w jakim miejscu jest polska kolej pod waszymi rządami.

Pan minister Malepszak raczył być powiedzieć o potrzebach zakupu w związku z niezrealizowanymi projektami za czasów Prawa i Sprawiedliwości, to ja odpowiem panu, panie ministrze, w bardzo prosty sposób. Być może tego procesu zakupu nie musiałby pan dokonywać, gdyby łaskawie dopilnował pan projektu zakupu wagonów z fabryki Cegielski. Pan wie, o czym mówię, nie? 300 wagonów plus 150 kolejnych wagonów w opcji. Projekt, który przedstawiła fabryka, w wyniku waszego zaniedbania i niedopilnowania projektu spotkał się z powszechną krytyką całej branży kolejowej. Pan wie, o czym mówię, tak? Gdyby nadzorowano ten projekt w sposób właściwy, być może nie byłoby tam CBA, nie byłoby aresztowań i nie byłoby ludzkich tragedii, a polscy pasażerowie mogliby podróżować komfortowymi polskimi wagonami, a nie 50-letnim niemieckim szrotem.

Panie przewodniczący, dużo powiedziałem, dużo dzisiaj powiedzieliśmy. Zapewne na kolejnych posiedzeniach Komisji powiem jeszcze więcej. Na zakończenie tego posiedzenia Komisji składam natomiast wniosek formalny o przeprowadzenie głosowania na posiedzeniu i odrzucenie informacji ministra infrastruktury w temacie posiedzenia Komisji złożonej przez posłów Prawa i Sprawiedliwości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan minister Malepszak. Panie ministrze...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Późna pora, ale mimo wszystko w dwie minuty się odniosę. Nikt z nas, jak tutaj siedzimy, nigdy nie powiedział, że kupienie 50 używanych niemieckich wagonów jest dla nas szczytem ambicji. Takie słowa nie padły z żadnych ust. Mówimy to, co mówimy. Uzupełniamy park taborowy wagonami, które sprawdziliśmy, za 13% wartości nowych wagonów. Nie mam podstaw nie wierzyć informacjom, które mamy o tym azbeście, od prezesa Malinowskiego, Wawrzyniaka i specjalistów z Intercity, którzy sprawdzili ten tabor i znają się na taborze. Nie sprawdzam tego fizycznie, nie dokonuję tej oceny. Sprawdzają to ludzie, którzy się na tym znają, i wiemy, co kupujemy.

Proszę nie używać takich słów jak „szczyt ambicji”, bo nikt nie używa takich określeń. Ambitne tematy, które realnie realizujemy, to zakup nowoczesnych pociągów wysokopojemnych od ogłoszenia przetargu do podpisania umowy w 13 miesięcy. To 42 pociągi z opcją na kolejne 30. Tak, mówimy o tym, że to są nasze ambitne projekty, w cenie 170 tys. za fotel. Produkt dwa razy odrzucony miał cenę fotela 275 tys. za fotel. Ambitne projekty to kolejny przetarg na pociągi dla systemu kolei dużych prędkości.

Tu używamy słów faktycznie ambitnych, bo na tych projektach nam zależy, ale, podkreślam raz jeszcze, bardzo często mówimy po prostu o pracy u podstaw, którą trzeba wykonać. 45% wagonów niejeżdżących to nie jest praca u podstaw. To nie jest dobra gospodarka zasobami, które się posiada. Tu będziemy używać mocnych słów. Po prostu będziemy mówić o patologii.

Mam dla pana zaproszenie, takie jak dla pana przewodniczącego, żebyśmy się spotkali w PLK, popatrzyli na wykres ruchu, popatrzyli na coś, co jest fachowym narzędziem pokazującym, jak wygląda rozkład jazdy, i zobaczymy, jak wygląda sytuacja na niektórych liniach kolejowych, szczególnie najtrudniejsza, pod Krakowem. Tam widać każdy szczegół. Bardzo serdecznie zapraszam do PLK na ul. Targową. Może nawet uda się zrobić wspólne spotkanie i popatrzymy na szczegóły. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Jeszcze pan prezes i wyjaśnienie, tak?

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Dwie sprawy. Zapomniałem odpowiedzieć na pytanie odnośnie do Gorzowa. Relacje Gorzów – Poznań znajdują się w planie transportowym. Połączenia są realizowane w ramach umowy PSC.

Druga kwestia to wagony Cegielskiego. Szanowni państwo, nie chciałem tego mówić, ale jestem wywołany do tablicy, więc powiem. Wszystkie kontrakty Cegielskiego realizowane czy 5 lat w tył, czy do 10 lat w tył były opóźnione średnio o rok. Kolejna kwestia: dzisiaj podpisaliśmy aneks z Cegielskim. Termin dostaw jest wydłużony, ale dalej jest zgodny z OPZ i z pierwotną umową. Jak negocjowaliśmy harmonogram, walczyliśmy, żeby przyspieszyć dostawy, i te terminy zostały przyspieszone w stosunku do warunków ze specyfikacji przetargowej o rok m. in. na wniosek Cegielskiego, bo mówił, że da radę. W tej chwili wróciliśmy do warunków, które były w przetargu. To można sobie sprawdzić. To jest dostępne na stronie zakupowej. Nie ma z tym problemu. Robimy wszystko, żeby pomóc Cegielskiemu, bo zależy nam, żeby ta fabryka istniała i funkcjonowała. Mamy pomysły na tę fabrykę, jakie zamówienia tam ulokować i po 300, i po 150 wagonach, i będziemy to robić, bo to jest w interesie naszym i w interesie przemysłu Wielkopolski. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, jeszcze w kwestii wyjaśnienia, bo tu jeden z panów posłów wprowadził opinię publiczną w błąd: plany łowieckie, panie pośle, zatwierdzają nadleśniczowie, a nie ministerstwo. To, żeby pan nie opowiadał, że minister zatwierdza plany odstrzału.

Druga rzecz, panie pośle, jest taka, że obwiniał pan ministerstwo za to, że zwierzęta schodzą do zabudowań. Nie wiem, co byli ministrowie z rządu PiS opowiadali na temat ich mocy w zakresie działania zwierząt, ale zapewniam pana, że ministerstwo też nie ma wpływu na to, co zwierzęta robią w ostępach leśnych.

Tymi dwoma informacjami, które wyjaśniają stanowisko pana posła, pozwolę sobie zakończyć nasze posiedzenie. Zamykam dyskusję.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Złożyłem wniosek formalny, panie przewodniczący, o odrzucenie informacji ministra.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, złożył pan wniosek, który w rozumieniu regulaminu w żaden sposób nie jest wnioskiem formalnym. Oczywiście zachęcam pana posła do skierowania do naszego Biura Analiz Sejmowych odpowiedniego wniosku z prośbą o wyjaśnienie tego trybu. Może pan załączyć również odpis tego protokołu z...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Nie potrzebuję wyjaśnienia. Ja złożyłem wniosek, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan poseł ewidentnie nie przyjmuje do wiadomości informacji, której udzieliłem, że to nie jest regulaminowy wniosek formalny, w związku z tym, jeżeli pan poseł nie uznaje tej odpowiedzi za, nie wiem, popartą regulaminem, to zachęcam pana posła do kontaktu z Biurem Legislacyjnym i uzyskania tam odpowiedzi na dręczące pana posła pytanie.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie. Informuję, że protokół z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję panu ministrowi, współpracownikom z ministerstwa, panom prezesom spółek i współpracownikom za tak bardzo wyczerpujące informacje przedstawione na dzisiejszym posiedzeniu. Życzę państwu dobrego wieczoru.