

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY **(NR 229)**

z dnia 16 kwietnia 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 229)

16 kwietnia 2026 r.

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

- **szczegółowe przeanalizowanie informacji zawartych w materiałach będących efektem pracy zespołu do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, działającego przy Urzędzie Transportu Kolejowego, o przygotowaniu do zimowego utrzymania liniowej infrastruktury kolejowej oraz o udzieleniu informacji o postępie prac nad nowym rozkładem jazdy w kontekście doświadczeń wynikających z rozwiązań przyjętych w rozkładzie na 2025/2026 r.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Michał Gil** członek zarządu, dyrektor ds. eksploatacji PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Sławomir Centkowski** i **Daniel Biernacik** wiceprezydenci Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz **Iwona Kalita** asystentka przewodniczącego Komisji.

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

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, który jest wraz z dyrektorem Departamentu Kolejnictwa panem Tomaszem Warszawą i współpracownikami. Witam państwa bardzo serdecznie. Bardzo serdecznie witam pana Ignacego Górę, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który jest dzisiaj z nami z wiceprezesami panem Marcinem Trelą i Kamilem Wilde oraz dyrektorem Departamentu Planowania i Nadzoru Piotrem Szczepaniakiem. Bardzo serdecznie witam państwa oraz współpracowników. Witam przedstawicieli spółki PKP PLK. Jest z nami pan prezes Michał Gil, członek zarządu, dyrektor ds. eksploatacji, wraz z dyrektorem Biura Bezpieczeństwa panem Włodzimierzem Kielczyńskim oraz ekspertem ds. analizy i optymalizacji procesów związanych z ruchem pociągów w Biurze Bezpieczeństwa panem Piotrem Szczepaniukiem. Witam państwa bardzo serdecznie. Witam również przedstawicieli Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce w osobach wiceprezydentów, pana Sławomira Centkowskiego i pana Daniela Biernacika.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, na wniosek grupy posłów przekazany 27 marca 2026 r.

Przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie szczegółowe przeanalizowanie informacji zawartych w materiałach będących efektem pracy zespołu do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, działającego przy Urzędzie Transportu Kolejowego, o przygotowaniu do zimowego utrzymania liniowej infrastruktury kolejowej oraz o udzieleniu informacji o postępie prac nad nowym rozkładem jazdy w kontekście doświadczeń wynikających z rozwiązań przyjętych w rozkładzie na 2025/2026 r. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Bardzo proszę pana ministra Piotra Malepszaka o zabranie głosu... Przepraszam. Zaczynamy od przedstawicieli wnioskodawców. Tryb wynikający z przepisu art. 152 ma swoją dynamikę. W związku z tym bardzo proszę przedstawiciela wnioskodawców – którym, jak rozumiem, jest pan poseł Mariusz Krystian. Panie posle, proszę...

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...o zaprezentowanie wniosku. Bardzo proszę.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, cieszę się, że jest to właśnie efekt dynamiki, a nie na przykład tego, że znacie państwo moje pytania. Gdyby tak było, to pan minister mógłby się do tego odnieść, ale zapewne na szczęście tak nie jest.

Szanowni państwo, bezpieczeństwo transportu kolejowego to fundament bezpieczeństwa naszego państwa. To jest system, który codziennie przewozi setki tysięcy pasażerów, miliony ton towarów, paliwa, surowce strategiczne, sprzęt wojskowy, to jest infrastruktura krytyczna polskiego państwa. Dlatego wszelkie sygnały wskazujące na pogarszanie się bezpieczeństwa muszą być traktowane bardzo poważnie. Niestety sygnałów tego, o czym wspomniałem, jest coraz więcej. W ostatnich miesiącach byliśmy świadkami serii zdarzeń kolejowych, które o mało nie zakończyły się katastrofą czy katastrofami, zdarzeń, które pokazały, że system bezpieczeństwa polskiej kolei w związku z – moim i nie tylko moim zdaniem – katastrofalnym zarządzaniem właścicielskim obecnej koalicji rządzącej działa na granicy swojej wydolności. Trzeba jasno powiedzieć, że nie są to pojedyncze incydenty, ale jest to pewien systemowy wzór.

Komisja Infrastruktury już zajmowała się sytuacją dotyczącą bezpieczeństwa ruchu kolejowego w związku z wydarzeniami, które wywołały poważne obawy o stan systemu bezpieczeństwa kolei w Polsce. W trakcie posiedzeń wskazano konkretne zdarzenia, które pokazały skalę zagrożeń. Można tu przytoczyć choćby sytuację z Gniezna, gdzie dwa pociągi zatrzymały się w odległości kilkudziesięciu metrów od siebie. W zasadzie kilka sekund różnicy i mielibyśmy do czynienia z czołowym zderzeniem pociągów, a to przecież jest realne zagrożenie życia setek osób.

Urząd Transportu Kolejowego wskazał, że w 2025 r. doszło do ponad 200 zdarzeń – będę tu czytał spolszczoną wersję – typu SPAD, czyli przejechania sygnału „Stój”. Każde takie zdarzenie oznacza potencjalną katastrofę kolejową, a przecież SPAD to jeden z najbardziej niebezpiecznych rodzajów zdarzeń kolejowych. Niepokojące są również dane dotyczące stanu infrastruktury. W materiałach analizowanych przez Komisję wskazano przypadki wykrywania uszkodzeń szyn jeszcze przed wystąpieniem zdarzeń. To pokazuje skalę problemów utrzymaniowych. Niedoinwestowana infrastruktura to jest, można powiedzieć, na pewniaka ryzyko wykołowania pociągu, a wykołowanie to katastrofa.

Problem bezpieczeństwa to nie tylko kwestia infrastruktury, to również cały system organizacji tego systemu. Dane przedstawione Komisji wskazują znaczącą liczbę pociągów odwołanych w okresie od grudnia 2024 r. do stycznia 2026 r., a odwołania z pociągów są symptomem problemów systemowych: braków kadrowych, problemów z taborem, problemów infrastrukturalnych i problemów organizacyjnych, w tym głównie zarządzania przedsiębiorstwem i zarządzania polską koleją. System transportowy, który ma problem z realizacją rozkładu jazdy, jest systemem niestabilnym i podatnym na zdarzenia niebezpieczne.

Kolejny element bezpieczeństwa, na który też wielokrotnie wskazywaliśmy, to zła sytuacja na przejazdach kolejowo-drogowych. Znaczna część zdarzeń kolejowych dotyczy właśnie przejazdów, a tymczasem pilotażowe systemy monitorowania obejmują zaledwie kilka lokalizacji. Trzeba wskazać, że 32 obiekty infrastruktury kolejowej mają status infrastruktury krytycznej, a zakłócenie ich funkcjonowania może mieć wpływ na funkcjonowanie państwa. Wymienię tylko transport wojskowy, transport paliw, transport surowców, logistykę. W ostatnim czasie wprowadzono podwyższone stopnie alarmowe dotyczące infrastruktury kolejowej. To oznacza, że zagrożenie jest realne i dotyczy bezpieczeństwa państwa.

Szczególnie poważne naszym zdaniem są sygnały płynące ze środowiska kolejowych związków zawodowych. Przewodniczący Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce pan Leszek Miętek wskazywał na ryzyko poważnych zdarzeń oraz brak odpowiedniej reakcji systemowej. Można powiedzieć, że maszyniści są najważniejszym ogniwem systemu bezpieczeństwa. Jeśli oni ostrzegają, to państwo powinno natychmiast reagować, tymczasem zamiast dialogu obserwujemy napięcia pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a środowiskiem zawodowym, a w mojej ocenie nawet próby zastraszania związkowców przez kierownictwo MI, czego byliśmy świadkami podczas posiedzenia naszej Komisji. Słynna wymiana zdań pomiędzy panem Miętkiem a panem ministrem Malepszakiem była druzgocąca. Była po prostu skandaliczna. Inaczej nazwać tego nie mogę.

Pan minister Dariusz Klimczak, pan wiceminister Piotr Malepszak odpowiadają za strategiczne zarządzanie bezpieczeństwem kolei, odpowiadają za tempo inwestycji, za wdrażanie systemów bezpieczeństwa. Odpowiadają za nadzór nad spółkami kolejowymi. Odpowiadają również za dialog społeczny. Odpowiadają za bezpieczeństwo milionów pasażerów. Nie ukrywam, że w mojej ocenie i w ocenie posłów Prawa i Sprawiedliwości wiele z państwa działań ma tak naprawdę tylko deklaracyjny zakres. Słyszymy zapowiedzi programów, zapowiedzi modernizacji, zapowiedzi inwestycji, tylko że to bezpieczeństwo nie poprawi się od zapowiedzi. Bezpieczeństwo poprawia się od podejmowanych decyzji, od pieniędzy, które wydaje się na poprawę tego bezpieczeństwa, poprawia się od inwestycji, od wdrożeń, od dialogu z pracownikami, od odpowiedzialności.

Jeżeli spojrzymy na ostatnie miesiące, widzimy wyraźny wzrost liczby zdarzeń potencjalnie katastrofalnych, zdarzenia typu SPAD, usterki infrastruktury, usterki taboru, incydenty na przejazdach kolejowo-drogowych, zatrzymanie pociągów w minimalnej odległości, problemy z realizacją rozkładu jazdy, rosnącą liczbę odwołanych pociągów. Każde z tych zdarzeń zwiększa ryzyko katastrofy, a państwo nie może ignorować tak poważnych sygnałów ostrzegawczych.

Szanowni państwo, dlatego dziś spotykamy się, aby na wniosek posłów Prawa i Sprawiedliwości odbyć posiedzenie Komisji, na którym domagamy się uzyskania kompleksowych wyjaśnień w tych kwestiach. Panie ministrze, dlaczego w 2025 r. odnotowano ponad 200 zdarzeń typu SPAD, czyli przejechania sygnału „Stój”? Czy minister naprawdę uważa, że system bezpieczeństwa działa prawidłowo, skoro co kilka dni dochodzi do sytuacji potencjalnie katastrofalnej? Czy ministerstwo zamierza w dalszym ciągu ignorować ostrzeżenia przewodniczącego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce pana Leszka Miętka? Czy dopiero katastrofa kolejowa sprawi, że resort zacznie poważnie traktować sygnały ze środowiska zawodowego kolejarzy? Jak minister wyjaśni rosnącą liczbę pociągów odwołanych w latach 2024–2026? Dlaczego zamiast współpracy z maszynistami, ekspertami od bezpieczeństwa obserwujemy konflikt pomiędzy kierownictwem ministerstwa a środowiskiem zawodowym, które jako pierwsze identyfikuje zagrożenia w systemie kolejowym?

Czy jesteście państwo w stanie powiedzieć – pan, panie ministrze, pana zwierzchnik pan minister Klimczak – że bierzecie osobistą odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa kolei w Polsce, czy też, jak w wielu innych przypadkach, odpowiedzialność zostanie przerzucona na maszynistów, dyżurnych ruchu i pracowników technicznych? Jakie konkretne działania wdrożono po każdym zdarzeniu typu SPAD w 2025 r.? Ile z nich zakończyło się zmianą procedur bezpieczeństwa i ile doprowadziło do zmian w organizacji pracy maszynistów lub dyżurnych ruchu? Tu proszę o konkretne dane. Jakie działania wdrożono po każdym z takich zdarzeń?

Jakie były minimalne zarejestrowane odległości pomiędzy pociągami w zdarzeniach zakwalifikowanych jako poważne incydenty w 2025 i 2026 r. oraz ile z tych zdarzeń wymagało uruchomienia procedur awaryjnych przez dyżurnych ruchu? Na ilu posterunkach ruchu w 2025 r. występowały braki kadrowe powodujące konieczność łączenia stanowisk lub wydłużenia czasu pracy dyżurnych ruchu ponad standardowe normy bezpieczeństwa? Ile awarii urządzeń sterowania ruchu kolejowego – w tym semaforów, blokad liniowych i urządzeń kontroli zajętości torów – odnotowano w 2025 r. i w pierwszym kwartale 2026 r.? Jaki był średni czas przywrócenia pełnej sprawności tych systemów?

Ile pociągów w 2025 r. zostało odwołanych z powodu usterek technicznych taboru lub infrastruktury oraz jaki procent tych odwołań dotyczył usterek możliwych do przewidzenia w procesie utrzymaniowym? Ile rekomendacji wydanych przez Urząd Transportu Kolejowego po analizie zdarzeń kolejowych w latach 2024–2025 zostało w pełni wdrożonych przez zarządcę infrastruktury PKP PLK do końca pierwszego kwartału 2026 r.?

Na tę chwilę tytułem wstępu tyle z mojej strony. W miarę rozwoju dyskusji ciąg dalszy nastąpi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę pana ministra Piotra Malepszaka o zabranie głosu i rozpoczęcie informacji ze strony rządu i administracji. Później przekażę głos panu prezesowi Górze w celu przedstawienia informacji ze strony Urzędu Transportu Kolejowego. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowna Komisjo, szanowni państwo, pytania, które są zawarte w oświadczeniu pana posła Krystiana, zresztą zgodnie z naszym porządkiem dziennym, faktycznie dotyczą Urzędu Transportu Kolejowego, bo w UTK działa zespół ds. monitorowania bezpieczeństwa, do którego dzisiaj się odnosimy. W tej kwestii zostawię głos panu prezesowi Górze.

Chciałbym tylko wskazać na kwestie, które poruszyliśmy już wcześniej, dotyczące spojrzenia na bezpieczeństwo, ale spojrzenia przez to, co nas najbardziej interesuje, czyli fakty i twarde dane. Określenia typu „rażące”, „wyraźny wzrost” to są określenia, które są nacechowane tylko i wyłącznie emocjami. Jeśli ktoś posługuje się takimi stwierdzeniami, nie odnosząc się do faktów, to tego typu emocjonalne stwierdzenia są bardzo łatwe do obalenia.

„Bezpieczeństwo poprawia się od podejmowanych decyzji” – taki cytat z oświadczenia pana posła Krystiana sobie wzięłem, zanotowałem. Tak, trzeba było podjąć decyzję o zakończeniu tematu GSM-R, tematu za 3 mld zł. Trzeba było podjąć tę decyzję. Przez cztery lata nie było chętnych, żeby podjąć decyzję. Wielokrotnie rozmawialiśmy o tym, dlaczego nie było chętnych, żeby podejmować decyzję. Pan powiedział o jakości zarządzania. Tak, mieliśmy 15 zarządzających projektem GSM-R w PKP PLK. To rekord PLK, jeśli chodzi o prowadzenie jednego projektu. Wiemy, czym się zakończył: stagnacją, koniecznością podjęcia decyzji przez nowych zarządzających.

Na naszym poprzednim spotkaniu bardzo wyraźnie wskazałem, że mówienie o bezpieczeństwie nie może być wycinkiem z jednego czy dwóch miesięcy. Wyraźnie wskazałem – wtedy też sobie o tym powiedzieliśmy – że w przypadku Smętowa, w przypadku Kobylnicy w 2017 r., w przypadku Gdyni w październiku 2023 r. nie było metrów odległości, nie było dziesiątek metrów odległości. Doszło do zderzenia. Nikt się wtedy tym nie zajmował. Nie było posiedzenia Komisji Infrastruktury, nie było politycznego roztrząsania, nie było dyskusji o bezpieczeństwie.

Cieszę się, że dzisiaj ta dyskusja jest. Naprawdę cieszę się, że jest ta dyskusja, bo możemy poznać fakty. Możemy dowiedzieć się na przykład tego, że przewodniczący związku zawodowego maszynistów nie ma uprawnień do prowadzenia pociągów na sieci PKP PLK, a mówi, że jest maszynistą. Dowiedzieliśmy się tego. Być może nie wiedzielibyśmy tego, że wypowiada się autorytarnie o infrastrukturze PKP PLK, a nie ma żadnych doświadczeń zawodowych czy edukacji związanej z siecią, infrastrukturą PKP PLK.

Podkreślam raz jeszcze, fakty to liczby, fakty to twarde dane i fakty nie obrażają. Fakty są po prostu stwierdzeniem rzeczywistości. To nie powinno nikogo obrażać. Dlatego pokazujemy statystykę w długim okresie. Pokazujemy wskaźnik bezpieczeństwa, który jest najistotniejszym wskaźnikiem pokazującym ostatnie dziesięć lat. Pokazujemy to na tle pracy eksploatacyjnej, która bardzo znacząco rośnie. Cieszymy się, że rośnie, i chcemy, żeby rosła bardziej. Wszystko, o czym mówimy w kwestiach dotyczących bezpieczeństwa, musi się do tych liczb odnosić. „Rażące”? Co to znaczy? Co znaczy „wyraźny wzrost”?

Powiedział pan: 200 SPAD-ów. Nie było 200 SPAD-ów. To jest liczba nieprawdziwa. Nie było takiej wartości w 2025 r., jeśli chodzi o przejechanie sygnału „Stój” przez maszynistów. Musimy być precyzyjni w tej informacji, bo tylko wtedy będziemy mogli poznać, jaki jest faktyczny obraz bezpieczeństwa na polskiej kolei.

Na ten moment, panie przewodniczący, pozwolę sobie zakończyć. Tak jak powiedziałem na początku, mówimy o pracach zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa. Uczestniczę w pracach tego zespołu. Ten zespół zbiera się w Urzędzie Transportu Kolejowego. Faktycznie, omawiamy kwestie bardzo szczegółowo, omawiamy je z przedstawicielami przewoźników, bo ostatnie wydarzenia dotyczyły kilku przewoźników, nie tylko PKP Intercity. Generalnie najczęściej koncentrujemy się na PKP Intercity, ale były to zdarzenia różnych przewoźników. W tej kwestii warto szczegółowo zapoznać się z informacjami, które gromadzi UTK w kwestiach dotyczących rozwiązań przyjętych w nowym rozkładzie jazdy. Jest jeszcze trochę za wcześnie, żeby o tym mówić, bo szczególnie kwestie najistotniejsze, jeśli chodzi o pracę eksploatacyjną i ofertę, i pewne wnioski dotyczące zimy są obecnie analizowane, a sam proces tworzenia rocznego rozkładu jazdy dopiero się rozpoczął.

Na ten moment dziękuję. Chętnie odpowiem na pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, pan prezes Ignacy Góra. Bardzo proszę o przedstawienie informacji. Panie prezesie, udzielam panu głosu.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, rozpocząłbym może od wykresu ze wskaźnikiem bezpieczeństwa. Przypuszczam, że miernik bezpieczeństwa, który jest tutaj przedstawiany, jest na podstawie danych, które przekazuje Urząd Transportu Kolejowego. Prezes UTK jest krajową władzą bezpieczeństwa. Pan poseł trochę pytał, czy czujemy się odpowiedzialni za wszystko, co dobre i co złe, co dzieje się w systemie kolejowym. W swoim imieniu i w imieniu pracowników UTK chciałbym powiedzieć: tak, czujemy się odpowiedzialni.

Zacząłbym może trochę realistycznie, ale jednak optymistycznie. Szanowni państwo, to, co widzicie na tym wykresie, to są zdarzenia kolejowe w perspektywie dziesięcioletniej. Trzeba powiedzieć, że ilość zdarzeń kolejowych w odniesieniu do wykonanej pracy przewozowej rzeczywiście systematycznie z roku na rok spada. Szanowni państwo, to, że ilość wypadków w systemie kolejowym jest z roku na rok coraz mniejsza, to zasługa nas wszystkich. Miernik wypadkowości doskonale to obrazuje.

Chciałbym natomiast zwrócić uwagę, że mimo tego, że tych wypadków jest mniej, w dalszym ciągu – na przykładzie 2025 r. – liczba zdarzeń kolejowych, które miały miejsce na przykład na przejazdach kolejowo-drogowych, wynosiła 187. Liczba wypadków z udziałem tzw. osób trzecich – co na ogół polega na tym, że jakaś osoba znajduje się w miejscu niedozwolonym na obszarze kolejowym i dochodzi do zdarzenia kolejowego, wypadku kolejowego – wynosiła aż 186. Liczba wypadków, które wprost obciążają system kolejowy, bo na przykład wynikają ze zdarzeń SPAD, czyli przejechania obok semafora ustawionego na sygnał „Stój”, albo wynikają ze złego stanu technicznego taboru, albo wynikają ze źle ułożonej drogi przebiegu, w 2025 r. wynosiła aż 117.

Chciałbym powiedzieć, że wszystkie te zdarzenia kolejowe – nawet wypadki na przejazdach kolejowych, które są zawinione nie przez system kolejowy, tylko na ogół przez uczestników ruchu od strony drogi – spowodowane są najczęściej tym, że uczestnicy nie przestrzegają obowiązujących przepisów. Każdy z tych wypadków może doprowadzić do bardzo poważnej katastrofy kolejowej. Mieliśmy takie wypadki niestety, gdzie w wyniku kolizji, zdarzenia, poważnego wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym zginął maszynista lub kierownik pociągu. Najważniejszą rzeczą w tym wszystkim jest to, żeby doprowadzić do takiej sytuacji, w której w wyniku dokonanych analiz, identyfikacji zagrożeń, oceny ryzyka będziemy mogli proaktywnie działać i z wyprzedzeniem przeciwdziałać tym zdarzeniom kolejowym.

Szanowni państwo, dzisiaj niestety nie ma w systemie kolejowym aplikacji informatycznej, która byłaby w stanie w szybki sposób analizować bardzo dużą ilość danych na każdym poziomie zarządzania. Mam tutaj na uwadze poziom zarządzania zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego, ale również różnych instytucji, jak Urząd Transportu Kolejowego, minister infrastruktury, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej czy Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych. W wyniku agregowania wszystkich danych, analizowania tych danych, a później identyfikowania zagrożeń i oceny ryzyk moglibyśmy podejmować działania wyprzedzające.

Cieszę się, że jesteśmy w takim gronie, bo jestem głęboko przekonany o tym, że trzeba stworzyć system informatyczny, który będzie wspomagał zarządzanie bezpieczeństwem w systemie kolejowym. Chciałbym również powiedzieć, że jako UTK budujemy taki system informatyczny, bo tylko system informatyczny może przeciwdziałać dużej ilości wypadków, które wymieniłem. W systemie kolejowym rocznie występuje ok. 500 wypadków. Posiadając taki system informatyczny, taką szybką analizę i szybką identyfikację zagrożeń, byłibyśmy w stanie tym wypadkom w dużej mierze przeciwdziałać.

Chciałbym powiedzieć, że jest pełna zgoda polityczna co do tego, że taki system trzeba zbudować. Na ten system potrzebne są wcale niemałe pieniądze, bo to jest ok. 50 mln zł, ale jestem głęboko przekonany, że korzystanie z tego systemu przez wszystkich uczestników ruchu kolejowego, którzy za bezpieczeństwo odpowiadają, ale również przez instytucje takie jak UTK znacznie przyczyni się do zmniejszenia ilości zdarzeń kolejowych.

Szanowni państwo, na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury zasadniczo jako UTK referowaliśmy trzy obszary. Jeden obszar dotyczył negatywnego wpływu na bezpieczeństwo kolejowe, jeżeli chodzi o niskie temperatury i zimą. Drugi obszar dotyczył bezpieczeństwa

pasażerów podczas wsiadania i wysiadania z pociągu. Trzeci dotyczył tzw. mostkowania, czyli pomijania hamulca awaryjnego przez maszynistów. Pewnie warto tutaj powiedzieć, że w zespole w UTK z uwagi na nieprawidłowości w tym zakresie stwierdzone u przewoźników kolejowych, ale również u zarządcy infrastruktury zostały powołane i już działają dwa zespoły.

Jeden zespół jest do przeanalizowania wszystkich przepisów, które są związane z bezpieczeństwem pasażerów i z zapewnieniem bezpieczeństwa podczas wsiadania i wysiadania z pociągów. W wyniku kontroli, które przeprowadziliśmy u przewoźników kolejowych, stwierdziliśmy, że przepisy wewnętrzne, które oni posiadają, są niestety różne, różne obowiązki nakładają się na drużynę konduktorską, na maszynistów. Nie ma ciągłości, jeżeli chodzi o stosowanie tych przepisów, jeżeli chodzi o przekazywanie pewnych informacji, ale przede wszystkim praktyczną obserwację peronu między kierownikiem pociągu a maszynistą. Dlatego konieczne było powołanie tego zespołu po to, żeby wypracować jednolite przepisy, które, co najważniejsze, będą obowiązywały wszystkich uczestników, w tym przypadku przewoźników kolejowych. To jest pierwszy zespół.

Drugi zespół dotyczy tzw. mostkowania hamulca. To jest funkcjonalność, która występuje na nowych pojazdach od 2012 r. Maszynista ma techniczną możliwość, że w sytuacji, kiedy pasażer uruchomi hamulec bezpieczeństwa, przyciskając przycisk, może spowodować, że hamulce w pociągu nie zadziałają i w efekcie oczywiście ten pociąg pojedzie dalej. Niestety mieliśmy kilka takich przykładów, kiedy pasażerowie uruchomili hamulec bezpieczeństwa, dzieci zostały na peronie, a maszynista niestety ten hamulec wyłączył i pojechał do następnej stacji. Takie zdarzenie kolejowe miało miejsce 27 grudnia 2025 r.

Po wykonaniu kontroli u przewoźników kolejowych stwierdziliśmy też, że niestety nie istnieją u przewoźników żadne procedury, żadne przepisy wewnętrzne, które te sprawy regulują. Dlatego celem prac tego zespołu jest wypracowanie jednolitych zasad – co również bardzo ważne – obowiązujących wszystkich przewoźników kolejowych, którzy eksploatują tabor posiadający taką funkcjonalność, żeby zasady mówiące, kiedy można zastosować takie mostkowanie i kiedy nie można, były jasno określone i, co najważniejsze, przestrzegane.

Na zakończenie powiem tylko, że jeżeli chodzi o mostkowanie hamulca, ta funkcjonalność została zrobiona po to, żeby maszynista miał możliwość decydowania w sytuacji zagrożenia i w sytuacji awaryjnej, w jakim dokładnie miejscu pociąg może się zatrzymać, a w sytuacji zatrzymania powinien uwzględniać możliwość ewakuacji pasażerów. Co do zasady: jeżeli jest pożar w pociągu, to maszynista nie powinien zatrzymywać się w tunelu, bo to oczywiście uniemożliwia ewakuację. W praktyce niestety – co stwierdziliśmy po wypadkach, które miały miejsce z udziałem pasażerów – jest to wykorzystywane niezgodnie z tą funkcjonalnością i z najważniejszym przesłaniem, które mówi, że zatrzymujemy pociąg w takim miejscu, żeby ewakuacja była możliwa w każdym przypadku.

Może powiem parę słów o największych zagrożeniach, na przykład jeżeli chodzi o przejechanie obok semaforów ustawionych na sygnał „Stój”. Oczywiście każdy z nas tutaj ma świadomość, że takie przejechanie może zakończyć się poważnym wypadkiem, jakąś katastrofą. Nie wiem, z jakiego okresu czasu były dane przedstawione przez pana posła o 200 SPAD-ach, ale przypuszczam, że są w tym nie tylko przejechania obok semaforów ustawionych na sygnał „Stój”, ale pewnie też wskaźniki W4, bo to pewnie jakaś statystyka wcześniejsza, czyli maszynista nie zatrzymał się w miejscu wyznaczonym obok wskaźnika W4, który mówi, w jakim dokładnie miejscu należy zatrzymać czoło pociągu pasażerskiego. To są wypadki, które były kwalifikowane jako incydenty C44. Pewnie tam są tarcze manewrowe, tarcze zaporowe itd., itd., stąd liczba ok. 200. Być może to też jest trochę dłuższy okres czasu, ale w tej chwili to pewnie nie jest tak istotne.

Na pewno istotne jest to, że jeżeli chodzi o wypadki kategorii B04, czyli same „stóje”, gdzie na czerwony sygnał maszynista pomija semafor ustawiony na sygnał „Stój” – takich wypadków w 2025 r. było 21. Miałem powiedzieć „tylko 21”, ale się ugryzłem, bo, szanowni państwo, 21 to z pewnością jest o 21 za dużo.

Z całą pewnością interesuje państwa, co jest tego przyczyną, co jest tego powodem. Chciałem powiedzieć tak: oczywiście człowiek. Człowiek popełnia błędy, maszyniści popełniają błędy. Muszę państwu powiedzieć, że jako UTK bardzo dokładnie analizujemy każdy przypadek, tzn. to, jaki staż ma maszynista, jakie ma doświadczenie, w której godzinie pracy to zaistniało, w jakiej porze doby, dnia czy nocy. Chciałem powiedzieć, że tu nie ma powtarzalności, żebyśmy mogli stwierdzić na przykład, że jak maszyniści mają 25 lat i więcej, to przyczyniają się do większej

ilości zdarzeń kategorii B04 czy C44, chociaż w pewnym okresie czasu jako UTK rzeczywiście stwierdziliśmy, że procentowo największą ilość zdarzeń SPAD powodują maszyniści z małym stażem pracy. Mały staż pracy wtedy – parę lat temu – kwalifikowaliśmy jako staż do pięciu lat.

Chciałbym przekazać taką informację, ponieważ zauważyliśmy dosyć niebezpieczną sytuację, że to ci młodszy powodują więcej SPAD-ów niż pozostali. Po potwierdzeniu, że ci maszyniści nie są do końca dobrze przygotowani przez ośrodki, które szkolą, do wykonywania tego zawodu, doszliśmy wtedy do wniosku, że najważniejsza w takim wypadku jest weryfikacja tej wiedzy. Dlatego wybudowaliśmy Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Od 2023 r. przeprowadzane są państwowe egzaminy na stanowisko maszynisty w sposób bardzo innowacyjny, z wykorzystaniem symulatorów. Jest to innowacyjne w skali całej Europy. Na symulatorach symulujemy sytuacje trudne, które rzadko się zdarzają, i sprawdzamy, czy kandydat na maszynistę ma wiedzę i umiejętności i gwarantuje zachowanie bezpieczeństwa. Myślę, że minie trochę czasu, jakieś trzy, cztery lata, żebyśmy mogli stwierdzić, że liczba maszynistów, tych młodych osób, które przechodzą państwowe egzaminy w CEMM – które prowadzi UTK, który przeprowadza te państwowe egzaminy – i które wykonują tę odpowiedzialną pracę, jeżeli chodzi o przyczynianie się do zdarzeń SPAD, jest zdecydowanie mniejsza.

Oczywiście maszyniści popełniają błędy, tak jak każdy z nas. Jako krajowa władza bezpieczeństwa wielokrotnie natomiast mówimy i pewnie mówić będziemy, że pracę maszynistów i w ogóle wszystkich osób, które są zatrudniane w systemie kolejowym na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu, trzeba wspomagać. Dla maszynisty czymś takim – jeżeli zastosujemy to na większą skalę – co będzie z jednej strony pomocne, a z drugiej strony będzie przeciwdziałać SPAD-om, jest oczywiście Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Szanowni państwo, każdy z nas musi mieć tę wiedzę. Dzisiaj maszynista prowadzi pociąg, odbiera sygnały, analizuje je i postępuje zgodnie z sygnałem, który odebrał, ale czasami życie pokazuje, że postępuje zupełnie inaczej – nie wiadomo dlaczego – i dochodzi do takiego zdarzenia. Na liniach kolejowych, które wyposażone są w ERTMS, który gwarantuje bezpieczeństwo i eliminuje wszystkie błędy, które popełnia człowiek, to bezpieczeństwo jest na wyższym poziomie, ale ERTMS ma jeszcze wiele innych zastosowań, na przykład zwiększa przepustowość linii kolejowych. Musimy więc dużo intensywniej działać w takim kierunku, żeby wyposażyć największą ilość linii w ERTMS, bo moim zdaniem to jest jedyny gwarant, żeby w ogóle nie dochodziło do takich sytuacji, które związane są ze „stojami”.

Panie przewodniczący, pozwolę sobie zakończyć. Oczywiście jestem tutaj do państwa pełnej dyspozycji, jeżeli chodzi o jakieś pytania, również szczegółowe. W ostatnim okresie czasu istniała taka okoliczność, która gdzieś tam wzbudza pewne kontrowersje społeczeństwa. Jesteśmy przygotowani do tego, żeby w jakiś sposób referować sytuację, która jest związana z wycofaniem się z polskiego rynku czeskiego przewoźnika RegioJet. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, to bardzo dobra decyzja.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Jako pierwszy zgłosił się pan przewodniczący Stanisław Lamczyk. Bardzo proszę, kto z państwa posłów? Widzę panią posłankę Matysiak, zapisuję. Kto jeszcze z państwa posłów? Panie posłanki, panowie posłowie? Nie ma więcej zgłoszeń? Pan poseł Weber zgłasza się na zakończenie. Dobrze, zapisuję. Kto jeszcze z państwa posłów chciałby zabrać głos w dyskusji? Mam też zapisane zgłoszenie ze strony Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Szanowni państwo, wobec tego ja też pozwolę sobie zabrać głos. Mam pięć osób. Zamykam listę.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Stanisław Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie ministrze, szanowni państwo, rzeczywiście, któryś raz z kolei wsłuchujemy się w problemy, które są. Wszystko jest dobrze poruszane, bo raport Urzędu Transportu Kolejowego, do którego ustosunkował się pan prezes Góra, ma znaczenie operacyjno-prewencyjne i jest to bardzo istotne, ale chciałbym wrócić do tego, co mówił pan minister, mianowicie do Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami, czyli ETCS.

Jeśli koledzy nie wiedzą – mam na myśli kolegów posłów – to chciałem powiedzieć, że on miałby znaczące znaczenie w całym tym systemie, ponieważ gdyby był, to dużo by ułatwił. Ale go nie ma. Dlatego to, na co zwrócił uwagę pan minister, że trzeba było wynegocjować to wszystko

i że nic się nie działo – to jest prawda. Przy wzrastającej liczbie pasażerów, jeszcze przy remon-
tach, które były, cieszymy się, że nic się nie stało. To jest bardzo istotne, bo, chciałbym przypo-
mnąć, system ETCS m.in. nadzoruje prędkość pociągów, automatycznie reaguje na zagrożenia,
pozwala na bardziej precyzyjne prowadzenie ruchu. Ograniczenie przepustowości... Bez ETCS
stosuje się bardziej konserwatywne podejście, bo jeżeli ETCS nie działa, odległość pomiędzy
pociągami, jak jeden jedzie za drugim, jest większa. W związku z tym te linie w efekcie szyb-
ciej się zatykają. Przy dużym natężeniu ruchu to jest bardzo istotne. Przy braku ETCS jest
też mniejsza elastyczność, sterowanie ruchem jest mniej dynamiczne, trudniej szybko zmie-
niać kolejności pociągów na ich trasie. Efekt to wolniejsze reagowanie na opóźnienia, większe
ryzyko efektu domina, także większa zależność od pracy człowieka, o czym mówił pan prezes
Góra, co też jest bardzo istotne.

Dał pan przykład maszynistów, ale jeżeli system nie działa, większa jest też rola dyżurnych
ruchu. Jest większe ryzyko błędów, jak pan zauważył. Są też opóźnienia decyzyjne. Na liniach
bez ETCS jest ograniczenie prędkości i punktualności, mogą obowiązywać niższe dopuszczalne
prędkości. Tak jest na Węglówce, tak było na linii E20. Być może ETCS nie jest główną przyczyną
zakłócenia, bo roboty infrastrukturalne, warunki zimowe, liczba kursów też wpłynęły na te
problemy. Brak ETCS jest najbardziej odczuwalny na liniach dużych natężeń ruchu i na odcin-
kach, które są modernizowane, w trasach w ruchu mieszanym, pasażerskim i towarowym.

Wnioski są takie, że ETCS zwiększa przepustowość, punktualność, bezpieczeństwo, odpor-
ność. Jego brak oznacza szybsze osiągnięcie granic wydolności sieci, większe wrażliwości
na zakłócenia itp. To są elementy, które pan minister podkreślił w dwóch zdaniach. Wszystkie
elementy, o których mówiłem, wpłynęły na te sprawy, ale wobec większej liczby pociągów i więk-
szej liczby pasażerów, wobec remontów, zimy, która zaskoczyła, kolej i tak świetnie sobie radziła
z tymi problemami, które były rozwiązywane.

Pan wnioskodawca ustosunkował się do wystąpienia związków zawodowych i pana prezy-
denta Miętka. Byłem na tym posiedzeniu Komisji. Chciałem panu powiedzieć, że bardziej odczu-
wałem to tak, że to pan Miętek zaatakował i krzyczał na tym posiedzeniu Komisji, obrażał pana
ministra. Proszę więc być obiektywnym. Byłem od początku do końca, tak że myślę, że trzeba
być uczciwym, obiektywnym w tym aspekcie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu.

Bardzo proszę, pani posłanka Paulina Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Dziękuję bardzo.

Na wstępie chciałabym zwrócić uwagę zwłaszcza na wypowiedź i wystąpienie pana ministra,
który znowu poszedł w personalne wycieczki w stosunku do pana prezydenta Leszka Miętka,
którego, à propos, nie ma na sali. To jest mało eleganckie, bo pan Miętek nie może odpowiedzieć
na te zarzuty. Zresztą chyba na ostatnim posiedzeniu Komisji...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Ale bardzo chętnie udziela się w internecie.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Na ostatnim posiedzeniu Komisji, panie ministrze, pan prezydent Leszek Miętek tłumaczył
i wyjaśniał, że ma uprawnienia do kierowania pojazdami kolejowymi.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Nie ma uprawnień do prowadzenia pociągów po sieci PKP PLK. Nie ma takich uprawnień.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Ja nie będę w to wchodzić, mówię tylko o tym, co mówił pan prezydent Miętek. Mam nadzieję,
że jeszcze raz wyjaśni to, żeby sytuacja była jasna. Być może pan minister ma taką wiedzę,
natomiast, tak jak mówię, pana Miętka na sali nie ma.

W każdym razie, panie ministrze, ja także nie mam uprawnień do kierowania pojazdami
kolejowymi na sieci, ale mam nadzieję, że nie będzie mi pan odbierał możliwości zabrania głosu
w tym temacie, bo o bezpieczeństwo na sieci kolejowej mogą upominać się i parlamentarzyści
bez takich uprawnień, i pasażerowie, także pracownicy spółki PKP PLK, maszyniści i wszyscy,
którzy na kolei pracują.

Chciałabym ten wątek poruszyć, bo pan prezes Góra w swoim wystąpieniu m.in. postulował stworzenie systemu informatycznego. Postawiłabym, panie prezesie, też inny argument. Może zacznijmy po prostu odpowiednio dbać o sieć kolejową, bo na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury pana pracownicy przedstawili szczegółowy raport dotyczący problemów na tej sieci, tego, że zdiagnozowane problemy na sieci kolejowej, jeśli chodzi o tory, o szyny, nie były naprawiane w odpowiednim czasie i bardzo często dochodziło do tych napraw dopiero po państwa kontroli. Przecież to jest przypadek wykolejenia pociągu z 20 stycznia, pociągu Polregio, ponieważ dokładnie na tej sieci były zdiagnozowane problemy, które nie były naprawione w roku poprzednim, ani w kwietniu, ani w sierpniu. To jasno wynika z państwa kontroli.

Bardzo żałuję, że dzisiaj nie ma też przedstawicieli spółki PKP PLK, ale mam nadzieję, że pan minister to wyjaśni. Jakie jest podejście...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Są trzech przedstawicieli spółki PKP PLK.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

A, dobrze, przepraszam. Nie zauważyłam. Świetnie, dziękuję. To mam nadzieję, że odniesiecie się państwo do tego, bo podstawowa rzecz to jest to, w jaki sposób dbamy o infrastrukturę kolejową, zwłaszcza że mamy jasno, czarno na białym wskazane sytuacje, w których nie dochodziło do napraw, które to działania doprowadziły do wykolejenia pociągu. Naprawdę należy zadać sobie pytanie – i prosiłabym, żeby państwo ze spółki odpowiedzieli na takie pytanie – jak sytuacja wygląda dzisiaj. Jak wygląda sytuacja w tym roku? Nie wiem, czy mamy czekać na kolejne zdarzenie, na kolejny wypadek, na kolejną katastrofę, żebyście państwo wzięli się do pracy i dbali o tę infrastrukturę, żeby szkody i uszkodzenia w torze były naprawiane na czas. Igramy życiem kolejarzy, igramy życiem pasażerów. W moim przekonaniu to jest sytuacja niedopuszczalna. Na to trzeba sobie jasno odpowiedzieć.

Nie będę przywoływała przykładów ze szczegółowego raportu Urzędu Transportu Kolejowego, bo i posłowie go mają, i był on omawiany na poprzednim posiedzeniu Komisji, natomiast wtedy też nie otrzymaliśmy odpowiedzi – o to pytałam – jak wygląda proces wdrożenia rozwiązań w życie. Znamy te statystyki, znamy wykresy, które przedstawia spółka PKP PLK. Jak to wygląda na przestrzeni ostatnich lat? Jest jakiś systemowy problem z nadzorem i dbaniem o infrastrukturę. Jeżeli nie będziemy o tę infrastrukturę dbać, to pewne jest, że do kolejnego zdarzenia prędzej czy później dojdzie. Jak mi nie, nikt z nas do takiej sytuacji nie chciałby doprowadzić.

Druga kwestia, którą chciałabym poruszyć, jest już konkretna i szczegółowa. Ja też zadawałam pytania i wystosowałam do spółki PKP PLK pismo dotyczące wypadku w Ogorzelicach. W marcu na przejeździe kolejowym zginęła tam pasażerka samochodu osobowego, która wjechała pod szynobus. Znamy mnóstwo takich historii. Jak wygląda sytuacja na przejazdach kolejowo-drogowych? Pytałam o bezpieczeństwo przejazdów na linii nr 33, czyli Kutno–Brodnica. W dużym skrócie państwa odpowiedź przedstawiała się tak... Odpowiedź spółki PKP PLK: mamy plany modernizacji, chcemy poprawić parametry na tej infrastrukturze, dzięki czemu przy podniesieniu prędkości zmienimy kategorię przejazdów, będzie bezpieczniej, ale nie mamy finansowania. Termin realizacji pozostaje nieokreślony. Nie wiadomo, kiedy to nastąpi, czy to nastąpi i w jakim terminie, a to jest jeden z przykładów, w których można byłoby zadziałać i można byłoby to bezpieczeństwo poprawić.

Często mówimy o przejazdach kolejowo-drogowych, mówi o tym też pan minister. Chciałabym zapytać, jakie działania – czy to legislacyjne, czy to dotyczące samej sieci PLK – państwo podejmujecie. Od dyskusji na temat diagnozy problemu sytuacja się nie poprawi. Te dwa pytania chciałabym skierować. Być może zgłoszę się jeszcze, jak pojawią się jakieś kolejne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan poseł Rafał Weber, bardzo proszę.

Posel Rafał Weber (PiS):

Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, przedstawiciele spółki kolejowej i związków zawodowych, rozmawiając o bezpieczeństwie kolejowym, w głównej mierze skupiamy się oczywiście na kwestiach, które są poruszone we wniosku i w wystąpieniu pana posła Mariusza Krystiana, w wystąpieniu moich koleżanek i kolegów, natomiast chcę zwrócić uwagę na trochę inny wątek, który w ostatnich dniach pojawił się w mediach. Mam na myśli sprawy związane z bezpieczeństwem inwestycji kolejowych.

Portal Rynek Kolejowy podał informację – w zasadzie cytując prezesa, członka zarządu PKP PLK – że zagrożone są unijne środki finansowe na realizację Rail Baltiki, czyli odcinka z Białegostoku do Elku. Tutaj wypowiada się w imieniu spółki pan prezes Mochocki, który wprost przyznaje, że sytuacja związana z niewyłonieniem wykonawcy tego odcinka i tym bardzo dużym opóźnieniem może wpłynąć na utratę 5 mld zł na tę inwestycję. Zegar tyka, czasu jest coraz mniej, a decyzje nie zapadają.

Proszę pana ministra Malepszaka o rozwinięcie tego tematu, o informację o tym, czy Ministerstwo Infrastruktury podejmuje jakieś działania, żeby te środki finansowe nie zostały utracone, żeby jednak zasiliły sektor inwestycji kolejowych w Polsce. Mam małe déjà vu z 2015 r., kiedy to Prawo i Sprawiedliwość przejmowało odpowiedzialność generalnie za sprawy Polski, ale również za sprawy infrastruktury, inwestycji infrastrukturalnych. Wówczas też był problem realnego widma niewykorzystania środków finansowych na inwestycje kolejowe. Wtedy tę sytuację ratowali wspólnie pan minister Andrzej Adamczyk i pan minister Jerzy Kwieciński i skutecznie te środki pozostały i zostały wykorzystane.

Nie chcemy powtórki z rozrywki. Nie chcemy, żeby sytuacja tego ewidentnego zagrożenia, jak wskazuje członek zarządu PLK, powtórzyła się. Proszę więc o informację, jakie działanie podejmuje Ministerstwo Infrastruktury, żeby tej ewentualnej stracie środków finansowych zapobiec.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan przewodniczący Adamczyk, tak? Pan przewodniczący przyszedł później, tak?

Poseł Stanisław Łamezyk (KO):

I jeszcze się nie zapisał.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

A, nie zapisał się pan wcześniej. Listę zamknęliśmy. Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Sławomir Centkowski. Bardzo proszę.

Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Sławomir Centkowski:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Witam panie posłanki, witam panów posłów.

Szanowni państwo, pozwolę sobie odnieść się do tego, co tu usłyszałem i co zostało powiedziane, ale zanim to zrobię, chciałem również stanąć w obronie prezydenta Leszka Miętka, którego znam ponad 30 lat, który jest kolejarem ponad 40 lat, który jest maszynistą, który ma licencję maszynisty potwierdzoną przez Urząd Transportu Kolejowego, i który ma świadectwo maszynisty. To wystarczy, żeby miał prawo wypowiadać się na temat kolei, bo tę kolej zna bardzo dobrze, od podszewki. Pan, panie ministrze, nie jest maszynistą, a również wypowiada się w tej kwestii, więc wydaje mi się, że ludzie, którzy znają się na kolei, od lat na tej kolei służą, mają do tego prawo.

My z tego prawa korzystamy w każdej chwili, nie tylko przy tej opcji politycznej, ale za każdym razem, kiedy widzimy zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Podnosimy to w sposób szczególny ostatnio, bo niestety wydarzenia, które miały miejsce – to chociażby Psary, które nie zostały przywołane – są elementem szalenię niebezpiecznej polityki, która dzieje się na torach, a która dotyczy ludzi, maszynistów, kolejarzy, pracowników. Powiem też jako długoletni kolejarz, że każdy kolejarz, który spotkał się ze śmiercią, nigdy nie nazwie jakiegokolwiek wystąpienia emocjonalnym, bo jak się widzi tę śmierć, jak się jej dotyka, to ma się świadomość tego, z czym mamy do czynienia, jaka to jest materia, jak jest wrażliwa, jak jest skomplikowana, jak jest złożona i jakiej wymaga pracy, precyzji i dokładności w tym, żeby ją wykonywać i żeby to było bezpieczne, racjonalne i na miarę XXI w.

Szanowni państwo, pan poseł odniósł się również do tego, że z reguły odpowiada maszynista i dyżurny ruchu. Faktycznie tak do tej pory było. Ze względów albo z ostrożności procesowej postanowiliśmy zbierać materiały, które świadczą o tym, że to jednak nie jest w porządku i nie do końca tak, jak byśmy tego oczekiwali, i nie jest tak, jak powinno być na kolei, która nie stwarza zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i daje pełną pewność do tego, że nic nigdy się nie wydarzy.

Szanowni państwo, zaczniemy od tego, że maszynista, zgodnie z literą prawa, ma możliwość pracy 24 godziny na dobę. Tutaj natychmiast kłania się centrum szkolenia i monitorowania, o którym mówił pan prezes Góra, bo słowo „monitorowania” miało być wypełnione rejestrem maszynistów, czyli miał być stworzony rejestr maszynistów, który widziałby, czy maszynista, który siada za stery lokomotywy, jest do tego uprawniony, ma odpowiedni odpoczynek

i uprawnienia do tego, żeby po danym szlaku jechać z pełną prędkością czy z ograniczoną prędkością. Taki cel miała ustawa, taki cel był założony i to miało być wypełnione. Nie wiem, dlaczego przez lata się tego nie doczekaliśmy.

Nie wiem również, dlaczego od lat nie doczekaliśmy się ustawy o czasie pracy maszynisty. Mamy ustawę o czasie pracy kierowcy, który w każdej chwili może się zatrzymać, a nie mamy czasu pracy maszynisty, który niestety nie zatrzyma się, jest zobowiązany prowadzić pociąg bez względu na to, co się wydarzy.

Szanowni państwo, nie jest dziełem przypadku, że narasta ilość zdarzeń, choć mówi się, że maleje. Powróćmy do tego, co mówił pan prezes. Przejazdy kolejowe: 187, udział z ludźmi: 186, inne zdarzenia kolejowe, te inne potencjalne do tego, żeby stworzyć katastrofę kolejową: 172, czyli mamy półtora zdarzenia na dzień, które daje możliwość doprowadzenia do zdarzeń śmiertelnych, ewentualnie katastrofy kolejowej. Na to nakłada się kolejny element, związany z wymianą pokoleniową, gdzie wchodzi bardzo dużo młodych ludzi, i dobrze, tylko że – jak w każdym zawodzie – potrzebne jest pewne doświadczenie, które kształtuje świadomość każdego pracownika. Niestety wchodzący na ten rynek doświadczają bardzo często zwiększonej ilości bodźców, na które muszą reagować. Przywołam dyżurnych ruchu, o których państwo słyszeliście, przywołam maszynistów, którzy mają dodatkowe ekrany, przywołam również to, że w celu podniesienia bezpieczeństwa mają być montowane kamery w kabinach maszynisty. To ma podnieść bezpieczeństwo.

Jest jednak optymistyczna informacja. Szanowni państwo, jest zmiana do rozporządzenia w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów, o których pan mówił, o SPAD-ach, i za chwilę będziemy mieli poprawę w tym elemencie. Dlaczego? Ano dlatego, że wszystkie zdarzenia w kwestii przejechania wskaźnika W4 będą z tego rozporządzenia wyjęte. Już mamy sygnał o tym, że na pewno się poprawi.

Szanowni państwo, przepraszam za kpinę, ale ja też jestem maszynistą, od 47 lat jestem na kolei. Znam tę kolej dość dobrze, może nie dokładnie, ale dość dobrze ją znam. Niestety widziałem różne sytuacje, które niosły za sobą potencjalne zagrożenie zdrowia i życia. Nie chciałbym doczekać jeszcze za swojej kariery zdarzeń, które będą wpisane na karty historii, tak jak Otłoczyn, który też pamiętam. Chciałbym zaapelować, panie ministrze, o to, żeby, jeżeli mówimy o tym bezpieczeństwie, nie wносить emocjonalnych elementów związanych z Miętkiem, bo to nie Miętek jest przyczyną, winą i inspiracją dzisiejszego posiedzenia Komisji, tylko zdarzenia kolejowe, które miały miejsce. Psary są tego najbardziej wymownym elementem, choć myślę, że podobnych sytuacji mieliśmy kilka.

Szanowni państwo, bardzo łatwo manipulować informacją. Przywołana Gdynia to jest wyjazd lokomotywy, która jedzie z bardzo niską prędkością. Faktycznie maszynista popełnia błąd, nie tylko maszynista, dochodzi do zderzenia i tam ofiar śmiertelnych nie ma, ale już zdarzenie na przejeździe, śmierć maszynisty – panie ministrze, razem byliśmy na tym pogrzebie – to nie jest dobry symptom i sygnał do tego, żeby mówić, że na kolei wszystko dzieje się dobrze. Sytuacja, w której maszynista lub maszyniści głoszą informację o uszkodzonym torze, jest tych zgłoszeń kilkanaście i nie ma żadnej reakcji w tej sprawie, to już nie jest powód do tego, żeby robić sobie z tego kpiny czy polityczne hucpy. Za stary jestem, żeby lekceważyć takie sygnały.

Szanowni państwo, choć te sygnały do nas docierają, to docierają te wymowne, które są spektakularne, gdy faktycznie dochodzi do sytuacji, gdzie tych zdarzeń w jednym miejscu jest kilka, co doprowadza do wykolejenia pociągu lub innych zdarzeń z tym związanych. Tych mniejszych, które na szczęście nie dają tego efektu ze względu na to, że ktoś zareagował, że zareagował maszynista, że zareagował dyżurny, na pewno jest znacznie więcej. One nie są potencjalnie groźne w sytuacji, kiedy faktycznie zostały wyeliminowane, ale gdyby nie zostały wyeliminowane, mogłyby doprowadzić do katastrofy.

Na koniec chciałbym państwu powiedzieć, że nadal opieramy się na systemie, który opiera się na nieomyślności człowieka. Jest to śmieszne, niemniej jednak jeżeli maszynista nieświadomie podejmie działania i będzie przekonany o tym, że te działania są prawidłowe, to mamy katastrofę. Jeżeli dyżurny podejmie nieświadomie działania i będzie przekonany o ich nieomyślności, o tym, że są one prawidłowo realizowane, to mamy katastrofę. Mówię o tym, że nadal mamy bardzo niewydolny, bardzo ograniczony system, który opiera się na doświadczeniu i umiejętności ludzi, którzy wykonują ten zawód, a nie do końca tak powinno być, bo, jak tu wybrzmiało, człowiek jest omylny i ma prawo do pomyłki.

Chciałbym zaapelować o merytoryczną dyskusję, o dyskusję prawdziwą w kwestii podniesienia bezpieczeństwa na kolei, żeby uniknąć sytuacji, których nawet nie chcę wypowiadać. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, ja również zapisałem się do głosu. Mam dosłownie kilka pytań związanych z tym, o czym przed chwilą mówił pan prezes w pierwszym swoim głosie w sprawie dotyczącej bezpieczeństwa w zakresie przewoźników zagranicznych.

Chodzi mianowicie o to, czy urząd stwierdził przypadki, że komunikaty dotyczące podróży były wysyłane w językach obcych w przypadku tych zagranicznych przewoźników. Czy były na to jakieś skargi? Jeżeli tak, to czy było prowadzone postępowanie i czy wobec przewoźnika stosującego w takich komunikatach język obcy były wyciągane jakieś konsekwencje? Wydaje się, że umożliwiając wolną i równą konkurencję na naszych torach, musimy mieć na względzie przede wszystkim bezpieczeństwo podróży, bezpieczeństwo podróżnych. Jest to związane nie tylko z ważnymi sprawami, o których tutaj rozmawiamy, z infrastrukturą, ze stanem taboru kolejowego, ale również z dostępem podróżnych do kompleksowej, zrozumiałej, precyzyjnej informacji.

Nie chcę dalej rozwijać tego wątku, bo oczywiście w tle również moglibyśmy rozmawiać... Być może będzie również takie posiedzenie Komisji, które będzie dotyczyło konsekwencji wobec przewoźników, którzy wchodzą na rynek, zajmują przestrzeń, a później odwołują połączenia kolejowe, dezorganizując życie podróżnych. To jest temat, powiedzmy, trochę wykraczający poza to twarde bezpieczeństwo, ale równie istotny z punktu widzenia zbiorowych interesów konsumentów. Jeżeli pan prezes i współpracownicy mają wiedzę na ten temat, to gdzieś na końcu prosiłbym o udzielenie odpowiedzi, a jeżeli nie, to w formie pisemnej też jak najbardziej.

Szanowni państwo, przeszliśmy rundę dyskusyjną. Teraz bardzo proszę zarówno pana ministra, jak i pana prezesa o ustosunkowanie się do kwestii, które zostały podniesione, i udzielenie odpowiedzi na pytania. Bardzo proszę, panie ministrze. Pan minister Piotr Malepszak, bardzo proszę, udzielam panu głosu.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, w swoich wypowiedziach staram się być precyzyjny. Wielokrotnie posługuję się liczbami, żeby nie było wątpliwości co do precyzji moich wypowiedzi. Odniosę się do głosu pana przewodniczącego Centkowskiego. Nie mówiłem o świadectwie, nie mówiłem o licencji. Mówiłem o braku uprawnień pana Miętka do prowadzenia pociągów na sieci kolejowej PKP PLK. Na tym, panie przewodniczący, chciałbym zakończyć.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Co z tego wynika?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, mam taką propozycję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Co z tego wynika?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Co z tego wynika? Panie przewodniczący, warto powiedzieć, co z tego wynika.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Myślę, że... Zajmujmy się systemem, unikając...

Poseł Jolanta Niezgódzka (KO):

To jest akurat ważne, co z tego wynika.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Rozumiem, natomiast, szanowni państwo, myślę, że ważny jest system. Myślę, że jeżeli będziemy omawiać poszczególne osoby, ich sprawy, kompetencje, daleko nie zajedziemy.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Tak, panie przewodniczący. Pełna zgoda.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Uważam, że OK, już mamy kilka informacji, tak że bardzo bym prosił...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Ale padło pytanie, co z tego wynika. Mamy na sali maszynistów, którzy posiadają takie uprawnienia. Ci maszyniści są obrażani w tego typu wypowiedziach, gdy ktoś nie ma takich uprawnień, a robi teatrzyk z rozwijaniem rozkazu szczególnego „O”, bo jeśli ktoś posiadał uprawnienia 20 lat temu i dalej, a dzisiejsza sytuacja na sieci kolejowej w Polsce to jest przepaść... To jest przepaść pod względem parametrów infrastruktury. To jest przepaść pod względem prowadzenia ruchu. To jest przepaść szczególnie pod kątem nowoczesności taboru, którymi dzisiaj jeżdżą maszyniści w Polsce.

Panie przewodniczący, na koniec bardzo chętnie oddałbym głos maszyniście, który pokonuje kilka tysięcy kilometrów miesięcznie w szybkim ruchu pasażerskim u przewoźnika PKP Intercity, bo usłyszałem taki zarzut w stosunku do mojej osoby, że mam jakieś wybrane grono maszynistów, z którymi rozmawiam. Rozmawiam z profesjonalistami, dlatego że od profesjonalistów i od praktyków mogę się dowiedzieć, co nie funkcjonuje, jeśli chodzi o kwestie prowadzenia ruchu pociągów, jeśli chodzi o kwestie infrastruktury, jeśli chodzi o inne elementy, w które jako PKP PLK wkładamy miliardy, dziesiątki miliardów złotych, a później na tym żywym organizmie testują to maszyniści, dyżurni ruchu i inni pracownicy systemu kolejowego bezpośrednio związani z ruchem. Praktycy, profesjonalizm codziennych praktyków jest dla mnie wyznacznikiem funkcjonowania bardzo w systemie ważnego, powiedziałbym nawet, że najbardziej istotnego w całym systemie kolejowym zawodu i profesji maszynisty i odpowiedzialności maszynistów, którzy coraz częściej – szczególnie w szybkim ruchu pasażerskim, ale też w ruchu towarowym z różnymi towarami, też niebezpiecznymi – mają za swoją kabiną pojazdu trakcyjnego 3 tys. t na haku, mówiąc kolokwialnie, albo tysiąc pasażerów w 14 wagonach. Z takimi maszynistami muszę rozmawiać, bo wtedy wiem, co jest do poprawy, po prostu. Nie mogę rozmawiać z teoretykiem, który będzie robił teatrzyk i mówił, że jest praktykiem, bo praktykiem nie jest. Tu, panie przewodniczący, chciałbym ten temat zamknąć. Chciałbym do tego nie wracać i odnieść się do pozostałych kwestii.

Lubię takie stwierdzenia jak „wszystko dzieje się dobrze”. Jestem ostatnim, który powie, że wszystko dzieje się dobrze w naszym systemie kolejowym. Jest bardzo dużo rzeczy, które dzieją się nie tak, jak byśmy chcieli. Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych to plaga naszej kolei. Dzisiaj był kolejny wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym. Kierowca zatrzymał się przed znakiem „Stop”, po czym ruszył i pociąg z prędkością 120 km/h uderzył samochód. Nie było co zbierać. To są realne problemy, o których chciałbym powiedzieć w kilku szczegółach.

Jeśli ktoś powie, że stwierdziłem, że wszystko dzieje się dobrze, to nie znajdziecie państwo żadnej mojej wypowiedzi, która wskazywałaby na takie sformułowanie, że wszystko dzieje się dobrze. Bardzo wiele jest do naprawienia, jeśli chodzi o kwestie szkolenia, infrastruktury, usuwania różnego rodzaju usterek, proces inwestycyjny, to, żeby on dawał nam jakościowo dobrą inwestycję, jakościowo dobrą infrastrukturę, nie taką jak na Zakopiance, gdzie mieliśmy 10 wyboczeń toru kolejowego, gdy było lato 2024 r., po inwestycji prowadzonej przez wiele lat.

Jeśli chodzi o kwestię dotyczącą Miechowa, oddałbym głos jeszcze panu dyrektorowi Kiełczyńskiemu, bo tam ewidentnie była nasza wina, wina PLK. Nie da się tego ukryć. To była wina PLK, że jechaliśmy tam po tej infrastrukturze, po szynach, które powinny być wymienione, które czekały na KPO, bo KPO się przeciągało. Po tych szynach jechaliśmy z prędkością 110 km/h. Tutaj obciążenie PLK jest bezdyskusyjne. Jeszcze nie mamy protokołu ustaleń końcowych w tej sprawie. Badamy różnego rodzaju wątki. Dzisiaj mogę stwierdzić, że nie mam żadnych wątpliwości co do tego, że ta infrastruktura powinna być eksploatowana przynajmniej z mniejszą prędkością na tej bardzo ważnej linii. Nie raz jednak podkreślałem, jak wyglądała linia Kraków–Miechów jako część trasy Kraków–Warszawa i jaki stan tej infrastruktury zastaliśmy na początku 2024 r.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo inwestycji kolejowych i pytanie pana ministra Webera, faktycznie prezes Mochocki wskazał na duży problem, jeśli chodzi o zagrożenie realizacji inwestycji wynikające po pierwsze ze zbiegu pewnych zdarzeń, jeśli chodzi o tę inwestycję, z wykluczenia jednego z wykonawców, który został wybrany przez Krajową Izbę Odwoławczą. Były następnie protesty innych wykonawców, bo kontrakt jest ponad 4 mld. Finalnie dzisiaj jest sytuacja, która prowadzi do tego, że sprawy prawdopodobnie znajdą swój finał w sądzie, a jak wiemy, kwestie sądowe to już bardzo mocne rozciąganie w czasie rozstrzygnięć w tego typu kwestiach. Pierwszym elementem, o którym też rozmawiałem z ministrem Jarosem w tej kwestii, chociaż problem jest powszechnie znany, podnoszony też przez branżę, jest to, że złożenie

wniosku do KIO nie może kosztować tyle, ile kosztuje dzisiaj. To musi być proces, który nie może być potraktowany jako „złożymy”, bo kosztuje to 20 tys. zł przy kontrakcie za 4 mld zł i niepotrzebnie przedłuża cały proces inwestycyjny. Wiemy już, że w propozycji legislacyjnej – nie wiem, na jakim ona jest etapie – te kwoty są już znacznie wyższe, jeśli chodzi o KIO, żeby to już na wejściu był element w pewien sposób odstrasżający, żeby tego kroku nie podnosić, jeśli nie masz pewnych dokumentów co do protestowania.

Postaramy się, żeby Rail Baltica na tym odcinku w ramach przetargu Białystok–Ełk nadrobiła stracony czas, ale mówimy tutaj otwarcie: dalsze przeciąganie tego procesu będzie skutkowało tym, że zrealizujemy część tej inwestycji ze środków unijnych, a później będziemy musieli dokładać z naszych środków budżetowych. Musimy też jednak jasno powiedzieć, że na placu budowy i w rozstrzygniętych przetargach mamy już kwoty znacznie wyższe niż kilka lat temu. Mówiliśmy o tych kwotach. To jest 56 mld zł dzisiaj versus 35 mld zł w rekordach, które miały miejsce w 2019 r.

Nie znam tematu wypadku w Ogorzelicach, który podniosła pani posłanka Matysiak. Być może zna dyrektor Kielczyński, jak i pan prezes Góra.

Odniosę się do jednego zarzutu, zarzutu braku napraw. To też moglibyśmy dzisiaj omawiać szczegółowo. Infrastruktura PKP PLK, którą dzisiaj mamy, ma najwyższe parametry w całej jej historii, najwyższe parametry, jeśli chodzi o średnią prędkość techniczną pociągów, zarówno pasażerskich, dalekobieżnych, regionalnych, jak i pociągów towarowych, intermodalnych, innych towarowych. Ma najwyższą średnią prędkość techniczną mierzoną jako suma wszystkich elementów tej infrastruktury: i linii na 200 km/h, i linii na 80 km/h. Średnia prędkość techniczna na tej infrastrukturze jest najwyższa w historii. Bardzo istotnie zredukowaliśmy szczególnie liczbę ograniczeń stałych. Na styczeń 2024 r. było to 3050 ograniczeń stałych. Obecnie takich ograniczeń na sieci mamy 1550, czyli połowę tego. To też jest element, który dostrzegają codzienni praktycy. Jadąc trasą 1 tys. km, prowadząc pociąg z Wrocławia do Gdyni 500 km, są dwa ograniczenia stałe w wykazie ostrzeżeń stałych. Możemy przytaczać dane sprzed trzech, pięciu, dziesięciu lat, jak ta infrastruktura wyglądała. To też wpływa na komfort pracy maszynisty, który zerka do WOS i widzi, że ta infrastruktura na wielu trasach drastycznie się poprawia. Tutaj oddałbym głos panu Piotrowi Szczepaniukowi, żeby też słowo nam o tym powiedział.

Podkreślam raz jeszcze ten jeden zasadniczy fakt, że fakty nie obrażają. Fakty są po prostu stwierdzeniem rzeczywistości. Pokazujemy to na przestrzeni dziesięciu lat, możemy pokazać na krótszych okresach, ale nie powinniśmy pokazywać tego na bardzo krótkich okresach, bo jest to prawo małych liczb, a prawo małych liczb jest błędem poznawczym, jest błędem psychologicznym. Nie możemy wyciągać wniosków z dwóch zdarzeń, bardzo istotnych zdarzeń. Nie bagatelizuję tego, ale nie można też bagatelizować zdarzenia w Gdyni, bo doszło jednak do jednego zderzenia. Jeden z pociągów to był pociąg pasażerski, który realizował rozkład jazdy. Nie można zapominać o Smętowie, nie można zapominać o Kobylnicy, nie można zapominać o innych zdarzeniach, gdzie pociągi na jednym torze pod Koszalinem jechały na siebie i tylko uwaga maszynistów doprowadziła do ich bezpiecznego zatrzymania w odległości kilkuset metrów od siebie.

Wspomnę, panie przewodniczący, szanowni państwo, jeden istotny fakt, jeśli chodzi o nasz system kolejowy. Tutaj posłużę się bardzo precyzyjnymi liczbami. O tym też mówił już pan prezes Góra. To jest sieć PKP PLK. W ubiegłym roku ogólna liczba wypadków zakwalifikowanych jako wypadki – ale to są takie zdarzenia, gdy na przykład doszło do przejechania semafora na sygnał „Stój” i w następstwie tego doszło do rozprucia rozjazdu, który był za tym semaforem – to 460.

370 z nich to przejazdy kolejowo-drogowe, osoby postronne, najczęściej niestety samobójcy w terenie kolejowym. To 370 zdarzeń z tych 460. To jest największy problem naszej kolei, dlatego że destrukcyjnie wpływa na cały ruch kolejowy. To takie zdarzenie sprzed dwóch dni na trasie Warszawa–Poznań, zdarzenie pod Koninem: samobójca. Łączna wartość opóźnień pociągów na tej linii osiągnęła 6,7 tys. minut. To cztery i pół dnia. Jedno zdarzenie opóźniło pociągi łącznie na cztery i pół dnia, na 6,7 tys. minut. Dzisiaj to jest nasza największa bolączka, bo tego typu zdarzenia destrukcyjnie wpływają na ruch kolejowy.

Było 370 wydarzeń poza systemem kolejowym, 90 w systemie kolejowym. Dwie największe grupy, jeśli chodzi o pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych, z tych 90 wydarzeń to jest 10 zdarzeń w ubiegłym roku... jeśli chodzi o maszynistów, to jest 18 zdarzeń. 18 do 90 to jest 20%. Pozostałe 62 zdarzenia to pracownicy przewoźników, którzy są związani z ruchem pociągów, ale inni niż maszyniści i inni niż pracownicy PKP PLK. Ta wartość, jeśli chodzi o te wypadki

i podwórko, na którym każdy musi wykonać swoją pracę, każdy musi wykonać pracę na swoim podwórku: maszyniści, pracownicy konkretnych przewoźników...

Przytaczałem też kwestie zakrywania kamer w pojazdach trakcyjnych i to, ile tych przypadków mieliśmy tylko w Intercity. Przytaczałem dane od listopada do lutego. Niestety w marcu również stwierdzono w Intercity kolejne przypadki zakrywania kamer. Chciałbym też, żeby pan Piotr Szczepaniuk odniósł się do kwestii zakrywania kamer, bo to, panie przewodniczący, jest naprawdę istotny element. Robienie porządku na swoim podwórku to zarówno działania PLK w utrzymaniu infrastruktury, przewoźników w procedurach i w doszkoleniu pracowników, jak i legislacja. Największy problem, który mamy, to system drogowy. Trzeba to sobie jasno powiedzieć. W całej statystyce 370 zdarzeń spoza systemu kolejowego w ubiegłym roku 150 zdarzeń to były zdarzenia, podkreślam, z pojazdami na przejazdach kolejowo-drogowych.

Panie przewodniczący, jeśli można, dyrektor Kielczyński w kwestiach Miechowa, podsumowania, chociaż prawdę mówiąc, jeszcze nie do końca możemy podsumować Miechów, bo nie ma protokołu ustaleń końcowych, ale też proszę o słowo odniesienia do kwestii pracy maszynisty dzisiaj ze strony pana Piotra Szczepaniuka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dobrze. Wobec tego zaczniemy od pana dyrektora Kielczyńskiego. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Biura Bezpieczeństwa PKP Polskie Linie Kolejowe SA Włodzimierz Kielczyński:

Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, króciutko odniosę się do Miechowa i błędów, które były tam popełnione. O tym mówił pan minister, ja tylko powiem o działaniach – bo takie pytanie padło z ust pani poseł Matysiak, w zakresie tego, jakie działania zostały podjęte po tym wypadku i wykolejeniu kategorii B09.

Po pierwsze, jak państwo wiecie, dzisiaj to postępowanie jest prowadzone przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, ale po wstępnej analizie już w nocy z 20 na 21 stycznia, jak i po odsłuchaniu rozmów, które były pomiędzy maszynistami a dyżurnymi ruchu, po precyzyjności tej informacji, jak i po analizie skutków wypadku 21 stycznia wydałem takie zalecenie, że niezależnie od tego, czy ktoś ma wątpliwości, czy nie, jeżeli jest zgłoszenie od maszynisty, że z torem dzieje się coś niedobrego, należy natychmiast wprowadzić ograniczenie prędkości 20 km/h i wezwać służby techniczne do sprawdzenia tego toru. To funkcjonuje do dzisiaj i będzie funkcjonować, bo w pełni włożymy to do systemu kolejowego.

Z danych statystycznych do końca marca zgłoszeń od maszynistów o różnych tego typu zdarzeniach czy tym podobnych zdarzeniach otrzymaliśmy ponad 300. Jeżeli dobrze pamiętam, 171 zostało potwierdzonych w postaci usunięcia wady w torze. W 191 przypadkach nasi diagnosty nie stwierdzili nieprawidłowości, ale wsłuchujemy się w głos, który płynie od maszynisty, który stwierdza, że w torze może być coś niedobrego. To jest jedno z działań doraźnych.

Następnie odbyło się spotkanie u pana prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zespole ds. monitorowania bezpieczeństwa. Przedstawiliśmy tam program, który wdrożyliśmy. Po pierwsze, w pierwszej połowie marca – do 15 marca – przygotowaliśmy ocenę i wycenę ryzyk związanych z funkcjonowaniem wad w szynach, które nie były usunięte. Ta ocena została zakończona przez wszystkie jednostki. Dzisiaj jeszcze jedna została mi do zaakceptowania po mojej analizie w dniu wczorajszym. Następnym etapem jest etap w drugiej połowie kwietnia, kiedy wydamy do jednostek organizacyjnych zalecenia, w jaki sposób będziemy to monitorować. Wady, które będą usuwane, i działania, które będą prowadzone, będziemy monitorowali w postaci kontroli i audytów w jednostkach organizacyjnych.

To jest działanie, które jest prowadzone na dzisiaj, natomiast niezależnie od tego w 2024 r., patrząc na nieskuteczny system diagnostyki torów, przygotowano program, który był związany z programem elektronicznej ewidencji wad w szynach. Będzie on z wykorzystaniem elementów sztucznej inteligencji informował o terminach, nadzorze i nieprawidłowościach, które ktoś ewentualnie mógł popełnić, nie podejmując działań zmierzających do usunięcia takiej wady w torze. Przewidujemy, bo jesteśmy już na końcówce tego programu, że do końca września w pełni wejdzie on w życie i zostanie wdrożony w spółce Polskie Linie Kolejowe.

Drugi temat, o którym wspominała pani poseł Matysiak, to wypadek na linii nr 36 – nie pamiętam tej miejscowości – na przejeździe kategorii D... przepraszam, na linii nr 33 w Ogorzelicach. Ponieważ mamy sygnały z Kolei Mazowieckich, jak i wynikające z naszego monitoringu, że na linii nr 33 oraz na linii nr 27 na odcinku od Sierpca do Nasielska dochodzi

do znacznych ilości wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, na których niestety – potwierdzam to, co powiedział pan przewodniczący – obrażenia odnoszą i podróżni, i maszyniści tych składów, lekkich składów pasażerskich, wspólnie z przewoźnikiem Koleje Mazowieckie przeprowadziliśmy wycenę ryzyka. Zakończy się pewnie w przyszłym tygodniu. Wyartykułowanych jest paręnaście środków kontroli ryzyka, które chcemy wprowadzić wspólnie z samorządem, jeżeli będzie wola poprawy bezpieczeństwa m.in. na tych liniach. Proszę sobie wyobrazić, że od Nasielska do Sierpca jest „tylko” – powiem w cudzysłowie – 78 przejazdów na mniej więcej 60 km linii. Dobrze wiemy, że społeczeństwo nie oczekuje likwidacji przejazdów, ale też powiedzmy sobie, że żaden zarządca infrastruktury przy tej gęstości przejazdów nie jest w stanie wybudować ani kategorii z rogatkami na wszystkich przejazdach, ani wiaduktów czy tuneli.

Jeżeli podejmiemy te działania wspólnie z samorządem... 23 kwietnia na zaproszenie marszałka województwa mazowieckiego spotykamy się z samorządowcami. Chcemy podjąć działania szerszej akcji, wynikające nie tylko z systemu kolejowego, ale również z systemu drogowego, ze zmian, które można wprowadzić, jeżeli moglibyśmy to zrobić wspólnie z samorządowcami, bo jako Polskie Linie Kolejowe sami nie możemy likwidować przejazdów, jeżeli jest to droga publiczna, a niestety z tych 78 przejazdów 72 przejazdy są na drogach publicznych, więc takiej drogi z pewnością zlikwidować nie możemy.

Jesteśmy na ukończeniu chociażby dwóch czy trzech programów, o których chciałbym jeszcze powiedzieć, na przejazdach kolejowo-drogowych. To po pierwsze wdrożenie w Oltarzewie, tam, gdzie zginął maszynista – to bardzo tragiczny wypadek – systemu badania stanu niezajętości obszaru pomiędzy rogatkami, mówiąc bardzo kolokwialnie. Będzie to program badawczy. Jeżeli spełni oczekiwania, będziemy się zastanawiali, jak szerzej wdrażać go na Polskich Liniach Kolejowych.

O RedLight nie będę mówił, bo o tym mówiłem ostatnio, ale kolejny temat, o którym chcielibyśmy powiedzieć, to możliwości stosowania i ochrony pociągów, które kursują na przejazdach zabezpieczonych znakami drogowymi. To chociażby aktywny znak B20 „Stop”. W tej chwili taki program jest realizowany na terenie województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Myślę, że pierwsze przejazdy do funkcjonowania z takimi znakami będziemy oddawać w maju.

Kolejny temat, który jest możliwy do zrealizowania, to ochrona przejazdów chociażby leżącymi sierzantami, czyli spowalniaczami dla użytkowników dróg. Niestety z kamer, które otrzymujemy z nagrań chociażby z pojazdów trakcyjnych lub z naszych kamer, wynika, że do większości wypadków dochodzi właśnie dlatego, że kierowca nie zatrzymał się na znaku B20 „Stop” i z dużą prędkością wjechał na przejazd. Wtedy niestety takie zdarzenie kończy się śmiercią, bo skutki takich zdarzeń są tragiczne. Dzisiejszy wypadek też na linii nr 30... Oglądałem zdjęcia. Są makabryczne. To śmierć, która jest całkowicie niepotrzebna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie dyrektorze.

Bardzo proszę, jako kolejny głos zabierze pan Piotr Szczepaniuk, ekspert ds. analizy i optymalizacji procesów związanych z ruchem pociągów. Bardzo proszę.

Ekspert ds. analizy i optymalizacji procesów związanych z ruchem pociągów w Biurze Bezpieczeństwa PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotr Szczepaniuk:

Dzień dobry, witam państwa. Szanowni państwo, jestem czynnym maszynistą od prawie 30 lat. Jest to zawód, który chciałem wykonywać od dziecka. Chciałem trochę opowiedzieć o faktycznej pracy maszynisty, jego potężnej odpowiedzialności za ludzi i towary, które przewozi.

Profesjonalny maszynista, przygotowując się do pracy, zawsze zapoznaje się z rozkładem jazdy i z wykazem ostrzeżeń stałych – który został już tutaj przywołany – przyjmując pojazd trakcyjny z rozkazem pisemnym. Szanowni państwo, praca maszynisty dziś versus to, co było 20 lat temu czy jeszcze wcześniej, to jest przepaść, naprawdę przepaść. Mamy nowoczesny tabor, mamy linie kolejowe wyposażone w dobre systemy zabezpieczenia. Oczywiście pewnie daleko nam jeszcze do ideału, ale idziemy w bardzo dobrym kierunku, o czym za chwilę jeszcze powiem. Ta praca jest naprawdę dużo, dużo cięższa.

Mamy nowoczesne i komfortowe lokomotywy i jednostki elektryczne wyposażone w dynamiczny rozkład jazdy, w systemy kontroli pracy maszynisty takie jak SIFA czy SHP oraz system prowadzenia ruchu pociągu w systemie pełnego nadzoru, jakim jest ETCS. Jest to obecnie najbezpieczniejszy system, który jest stosowany w całej Europie. Z jego wykorzystaniem tak naprawdę nie może dojść do żadnego zdarzenia przejechania semafora na „Stój”, bo system skoryguje każdy błąd maszynisty.

Mamy do tego również łączność GSM-R, która w znaczący sposób poprawia łączność na odcinku maszynista – dyżurny ruchu, która jest kluczowa w prowadzeniu ruchu, bo wcześniej te radiotelefony bywały różne i z tą łącznością bywało różnie. Mamy również wykaz ostrzeżeń stałych, który jest dużo, dużo cieńszy niż kiedyś. Tych ostrzeżeń jest dużo mniej, jak wspomniał pan minister, co również poprawia bezpieczeństwo jazdy, bo, jak wiemy – co koledzy maszyniści mogą potwierdzić – te ograniczenia były bardzo dotkliwe, bardzo mocne i ta infrastruktura była kiedyś w dużej mierze zniszczona.

Mamy też tabor, który jest bezpieczniejszy. Pozwolę sobie przypomnieć zdarzenie, które państwo na pewno pamiętacie. Było ono chyba w 2015 czy 2016 r. To wypadek Pendolino pod Ozimkiem, uderzenie pociągu z prędkością ponad 100 km/h, chyba 103 km/h, jeśli dobrze pamiętam, na przejeździe z czynną sygnalizacją świetlną. Tam kierowca nie zachował rozważli i mimo zakazu wjechał samochodem ciężarowym. Pociąg przyjął na siebie takie uderzenie, że kompletnie nic nie stało się maszyniście, nikomu z pasażerów ani drużynie pociągowej. Proszę więc zobaczyć, jaki mamy poziom bezpieczeństwa, jeśli chodzi o tabor.

Mamy linie kolejowe wyposażone w system ETCS. Mamy linie kolejowe wyposażone w systemy samoczynnej blokady liniowej. Kiedyś to też nie miało miejsca w tak dużym wydaniu jak w obecnych czasach. W przyjazdach na niewłaściwe tory wielokrotnie stosowało się jazdy na tzw. rozkaz pisemny „N” i to było żadne zabezpieczenie. To był tylko rozkaz.

Jeśli chodzi o poprawę bezpieczeństwa, myślę, że bardzo dużą rolę, kiedyś przeze mnie niedostrzeganą, był fakt możliwości udziału w jeździe na symulatorze. To jest niesamowita rzecz, o której powiedział pan prezes Góra. Ten symulator daje nam obraz sytuacji, które mogą się zdarzyć bardzo, bardzo rzadko, a one jednak pokazują, że możemy w nich zareagować w odpowiedni sposób i możemy tę sytuację, szanowni państwo, przećwiczyć. To też jest niesamowity wzrost bezpieczeństwa.

Jeszcze odnośnie do prośby pana ministra pozwolę sobie opowiedzieć jednak o tych kamerach, które wielokrotnie bronią – tutaj akurat maszynistę – przed odpowiedzialnością w przypadku jakiegoś wydarzenia w ruchu kolejowym. Ta kamera jest jednak dowodem w naszej obronie. Wiadomo, że mogą się zdarzyć różne rzeczy, jesteśmy tylko ludźmi, każdy może popełnić błąd, ale uważam, że poziom bezpieczeństwa jest naprawdę podniesiony w stosunku do tego, co było kilka, a już na pewno kilkanaście czy kilkadziesiąt lat temu.

Są pewne niedoskonałości, które pozwolę sobie tutaj przytoczyć, jak rozkład jazdy. Wcześniej chyba pojawiła się taka informacja odnośnie do bardzo dużych zmian prędkości w rozkładzie jazdy. To niestety trochę utrudnia prowadzenie pociągu i to jest fakt, natomiast jeśli chodzi o zarządcę infrastruktury i przewoźników, jest to już dopracowywane i mam nadzieję, że w bardzo niedługim czasie uda się to wyprostować. To wynika z różnych powodów. Wynika z ograniczonej drogi hamowania czy z zaniżonego parametru procentu hamowania pociągu. To są główne przyczyny tego, że rozkład jazdy jest trochę poszatkowany. Mamy świadomość tego, że to nie pomaga w prowadzeniu pociągu.

Myślę, że z mojej strony to tyle, chyba że jeszcze byłyby jakieś pytania, na które chętnie odpowiem.

Wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski:

A napisali tam panu, ile tych ETCS jest itd.?

Ekspert w biurze PKP PLK SA Piotr Szczepaniuk:

Pamiętam wszystkie ETCS i mogę odpowiedzieć panu z głowy. Nie ma problemu. To jest trasa Warszawa–Gdynia, to jest trasa z Warszawy Włoch do Łodzi Widzewa, to jest trasa z Opola do Legnicy z wyłączeniem Wrocławia i to jest jeszcze trasa... Zaraz sobie przypomnę.

Wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski:

Jaki to jest procent?

Ekspert w biurze PKP PLK SA Piotr Szczepaniuk:

Procentowo nie odpowiem. Oczywiście mamy tego świadomość...

Głos z sali:

Niecałe 5%.

Ekspert w biurze PKP PLK SA Piotr Szczepaniuk:

OK, dobrze, to jest 5%, ale są to główne korytarze i tych korytarzy za chwilę będzie więcej, więc wydaje mi się, że tutaj idziemy w dobrym kierunku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panowie mówią teraz o ETCS, które mają być zabudowane na systemie GSM-R, tak?

Ekspert w biurze PKP PLK SA Piotr Szczepaniuk:

Tak, dokładnie tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Myślę, że wszyscy znamy historię. Raczej oczekiwałbym gratulacji zarówno dla pana ministra personalnie, dla spółki, jak i dla tych wszystkich, którzy byli zaangażowani. Nie rozumiem, skąd ten śmiech. Nie rozumiem, skąd ten śmiech, dlatego że pamiętam, kto był w radzie nadzorczej PLK, kto przez wiele lat ignorował różnego rodzaju sygnały o tym, w jaki sposób ten przetarg i później prace były prowadzone. To, co dzisiaj należy się zarówno panu ministrowi osobiście, jak i całej spółce i wszystkim tym, którzy wzięli na siebie doprowadzenie tej sytuacji do porządku, to to, że... W końcu w grudniu, po trudnych, ciężkich negocjacjach, doprowadzili do podpisania porozumienia i wreszcie będzie można to zrobić.

Naprawdę nie rozumiem, skąd ten śmiech, bo to jest za poważna sprawa, to są za poważne błędy, a za te błędy odpowiadają również osoby, które w radach nadzorczych funkcjonowały przez wiele lat, nic z tym tematem nie robiąc, co więcej, ukrywając te informacje przed Komisją Infrastruktury. Pierwszy raz o skandalicznym postępowaniu, o tych zaniedbaniach dowiedzieliśmy się dopiero w tej kadencji na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, a przedtem panowała zmowa milczenia. Naprawdę apeluję więc do wszystkich o to, żeby powstrzymać tego rodzaju uwagi i traktować tę sytuację z należytą powagą, bo to jest proces, który do dzisiaj zagraża bezpieczeństwu obywateli podróżujących pociągami i jeszcze długo będzie zagrażał ze względu na to, że to postępowanie zostało w taki sposób poprowadzone.

Bardzo proszę, oddaję teraz głos.

Ekspert w biurze PKP PLK SA Piotr Szczepaniuk:

Czy mogę zrobić jeszcze jedno uzupełnienie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Ekspert w biurze PKP PLK SA Piotr Szczepaniuk:

Jeśli chodzi o trzymetrowy rozkaz pisemny, który wcześniej był przywołany, to tak naprawdę był rozkaz pisemny dla pociągu, w którym zmieniano się czterech maszynistów. Dla profesjonalnego maszynisty ogarnięcie rozkazu pisemnego to jest żaden wyczyn. Wcześniej przy modernizacjach linii zdarzały się kilkukartkowe rozkazy pisemne i jakoś wszyscy dawaliśmy sobie radę z takimi rozkazami. Tam jest dużo informacji, natomiast wszystkie te informacje można spokojnie sobie przetworzyć i dla profesjonalnego maszynisty nie jest to żaden problem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pan prezes Ignacy Góra. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, króciutko odniosę się do dwóch kwestii. Jedna to wypadek w Ogorzelicach, to jest linia Sierpc–Płock. Rzeczywiście miał on bardzo tragiczny wymiar. Zostały tam poszkodowane dwie osoby, jedna zmarła. Ważne jest to, że ten wypadek zaistniał na przejeździe kategorii D. Tych wszystkich przejazdów w Polsce jest ponad 19 tys. km linii. Jest lekko ponad lub ok. 12 tys. przejazdów kolejowych różnych kategorii, w tym 5 tys. jest przejazdów kategorii D. To są takie przejazdy, które w zasadzie są niezabezpieczone. Tam są krzyże św. Andrzeja, czyli ostrzeżenia, że zbliżamy się do przejazdu, i nic poza tym.

Przy tej okazji chciałbym powiedzieć o inicjatywie prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jak zwiększyć bezpieczeństwo właśnie na przejazdach kat. D. Proponujemy, żeby na wybranej grupie niezabezpieczonych przejazdów kat. D, nie na wszystkich przejazdach, ale na tych, które z punktu widzenia bezpieczeństwa stwarzają największe ryzyko, czyli tam, gdzie dochodzi do kilku wypadków albo gdzie jest duża prędkość, albo gdzie nie ma trójkąta widoczności,

zainstalować inteligentny monitoring. W sytuacji, kiedy użytkownicy od strony drogi nie przestrzegają obowiązujących przepisów, ten monitoring jest w stanie nagrać bardzo krótki film i przesłać do odpowiednich służb. Taką odpowiednią służbą byłby Główny Inspektorat Transportu Drogowego. GITD na podstawie tego filmiku nakładałby na tych użytkowników mandaty karne. Chcemy więc poprawiać bezpieczeństwo na tych przejazdach kolejowo-drogowych poprzez dyscyplinowanie użytkowników drogi.

Wiemy, jakie są statystyki, bo na niektórych przejazdach są instalowane przez GITD fotoradary. Tam, gdzie jest fotoradar, ilość wypadków i zdarzeń spada o 70%. Różnica polega na tym, że to, co proponujemy, to jest monitoring, który jest kilkukrotnie tańszy od fotoradarów. Jest taka inicjatywa UTK, jest również wola przejęcia tej odpowiedzialności przez GITD, są zmiany przygotowane do wielu przepisów, natomiast potrzebna jest po prostu decyzja. Na początku chcielibyśmy zdefiniować wspólnie z zarządcą infrastruktury ok. 500 takich przejazdów z 5 tys. kat. D i tam ten monitoring zastosować. Z całą pewnością przyczyniłoby się to do zmniejszenia ilości zdarzeń kolejowych.

Odpowiadając wprost na pytania pana przewodniczącego, jeżeli chodzi o RegioJet, o to, czy były jakieś informacje, które były w języku czeskim, angielskim, a nie polskim, chciałem przypomnieć pewne rzeczy. Prezes UTK decyzją administracyjną z 2 kwietnia stwierdził, że RegioJet dopuścił się stosowania bezprawnych praktyk, które naruszają zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, z uwagi na to, że, jak wszyscy pamiętamy, w grudniu zeszłego roku nie uruchomił 23 połączeń ujętych w rozkładzie jazdy: 7 na trasie między Warszawą a Krakowem, 4 między Gdynią a Krakowem oraz 12 między Poznaniem a Warszawą. Jeżeli chodzi o skalę odwołań, naszym zdaniem była ona bardzo znaczna. Dotyczyła również 12 węzłów kolejowych.

Jeżeli chodzi o skargi pasażerów – bo do prezesa UTK też wpłynęła skarga o takich informacjach, które są w języku niepolskim – od grudnia 2025 r., czyli od wdrożenia rozkładu jazdy, tych skarg, które wpłynęły do prezesa UTK właśnie na przewoźnika RegioJet, było łącznie aż 34. To była różna tematyka: brak lub nieprawidłowa informacja pasażerska, jakość obsługi, komfort obsługi, niezapewnienie komunikacji zastępczej, brak ogrzewania, oświetlenia, brak usług dodatkowych, gdy przewodnik deklarował, że one będą, a ich nie było. Chciałem powiedzieć, że o wszystkich tych sprawach wieloma pismami – 24... 20, 26 lutego, 30 marca i 14 kwietnia – informowaliśmy i zobowiązywaliśmy przewoźnika RegioJet do odniesienia się do wszystkich kwestii, które sygnalizowali podróżni. W zależności od uzyskania odpowiedzi będziemy podejmowali dalsze decyzje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. No właśnie, rzeczywiście, to potężna skala naruszenia prawa i zbiorowych interesów konsumentów. Dziękuję za tę informację, bo to unaocznia, jak to miało wyglądać, czyli były wielkie obietnice, a wiadro puste.

Bardzo proszę, pan poseł Mariusz Krystian jako przedstawiciel wnioskodawców. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Tak, panie przewodniczący. Dziękuję. Zakończenie jako przedstawiciela wnioskodawców zrealizujemy razem z panem ministrem Andrzejem Adamczykiem.

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, powiem tak. Z przykrością oczywiście stwierdzę, że zaskoczony nie jestem. Nie jestem zaskoczony tym, co zaprezentował na posiedzeniu pan minister Malepszak. Też zanotowałem sobie jedno z pana stwierdzeń: fakty nie obrażają. Tak jest, natomiast jedynym człowiekiem na tej sali, który wprowadził wątek emocjonalny, ocenny i dyskryminujący innych, jest pan, panie ministrze.

Widzę, że kontynuuje pan bardzo haniebną atak na pracowników polskich kolei, na maszynistów, na przewodniczącego związku zawodowego. Nie ma najmniejszego znaczenia to, co pan powiedział w kwestii uprawnień, ponieważ pan przewodniczący Miętek – którego nie jestem żadnym adwokatem, nie znam się z nim osobiście – jako przewodniczący związku zawodowego jest głosem całego związku zawodowego, który grupuje maszynistów w Polsce. Wie pan, jak mam wybór, komu mam uwierzyć w tej dyskusji, i z jednej strony mam pracowników polskich kolei, polskich maszynistów, z drugiej mam pana, to zdecydowanie mocniej wierzę polskim maszynistom i polskim kolejarzom, nie panu, ponieważ za nimi stoją fakty, ponieważ oni mówią o rzeczywistości, jaka dziś dzieje się na polskiej kolei. Możecie tę dyskusję przekierowywać na różnego rodzaju ETCS, GSM-R i inne tematy, ale żaden GSM-R i ETCS zbudowany na systemie GSM-R

nie zlikwiduje sytuacji, która miała miejsce, z pękniętą szyną, gdzie maszyniści informowali o tym zagrożeniu, a ruch nadal był prowadzony.

Jeśli mówi pan, że w 2025 r. nie było 200 przypadków SPAD, to świadczy to o tym, że nie przygotował się pan do posiedzenia Komisji, ponieważ nie wziąłem tej liczby z sufitu. Wziąłem ją z danych i z oficjalnej strony UTK. Panie ministrze, w 2025 r. było dokładnie 208 takich przypadków. To smutna konstatacja. Nie chciałbym, aby doszło do tego, przed czym ostrzegają polscy kolejarze, że dojdzie do katastrofy. Nie chcę tego jako kolejarz z wykształcenia, członek Komisji Infrastruktury i człowiek, któremu na sercu leży dobro polskiej kolei.

Również kwestie związane z postępowaniami wobec prywatnych przewoźników i zamieszaniem z rozkładami jazdy... A przypominę panu, panie ministrze, że to przecież pan oficjalnie powiedział, że jest pan zwolennikiem jak najszybszej konkurencji na polskich torach. Co z tej konkurencji wyszło, wszyscy wiemy: chaos, zamieszanie i odwoływane planowane połączenia.

Panie ministrze, proszę bardzo.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, zrozumiałem, że celem tego posiedzenia była debata i dyskusja nad tym, jakie działania już podjęto i jakie działania należy podjąć, aby nie dopuścić do sytuacji opisanej w raporcie przedstawionym przez Urząd Transportu Kolejowego. Raport jest raportem miazdzącym. Nie pozostawia cienia wątpliwości co do tego, jak wygląda sytuacja na polskiej kolei. Trudno mi nie zgodzić się z panem posłem Mariuszem Krystianem, że ze strony ministerstwa, ze strony rządu nie brakuje zrozumienia, a przede wszystkim dochodzi do próby zamykania pod dywan spraw związanych z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym.

W pierwszej części wypowiedzi przedstawiciela rządu, podsekretarza stanu wybrzmiały przede wszystkim kwestie związane z uprawnieniami do prowadzenia pociągów przez pana prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, pana Miętka. Po drugie, wybrzmiała kwestia związana z systemem GSM-R. Proszę mi powiedzieć, jaki związek mają uprawnienia do prowadzenia pociągów przez pana Miętka z dramatyczną i niebezpieczną sytuacją na kolei, o której informacja wybrzmiała w wystąpieniu pana prezesa Miętka, a która została opisana w raporcie eksperckim, który został przedstawiony na poprzednim posiedzeniu Komisji. To jest brzydki atak na człowieka, który ma odwrócić uwagę od głównego problemu, który był z założenia celem dzisiejszego posiedzenia.

Jeżeli chodzi o GSM-R, w dniu dzisiejszym na konferencji w Zakopanem członkowie władz PKP PLK wyraźnie potwierdzili, że realizacja tego projektu nie jest zagrożona w czasie określonym dyrektywami unijnymi. System nie będzie uruchomiony na sieci TEN-T później, aniżeli określa to dyrektywa unijna. Żeby sprawa była jasna: członkowie zarządu PKP PLK wypowiedzieli to ponoć z wyraźną dumą. Jeżeli uważacie państwo, że brak w pełni działającego systemu GSM-R usprawiedliwia wszystko to, co zostało opisane w raporcie UTK, że oto bez działającego systemu GSM-R dochodzi do takich sytuacji wbrew woli i działaniom wszystkich odpowiedzialnych za ten stan rzeczy, to to jest właśnie zamykanie spraw pod dywan.

Rozumiem, że gdyby w ogóle nie było systemu GSM-R, sytuacje, które widzieliśmy na prezentacji – czyli odjeżdżające pociągi zostawiające pasażerów na peronie czy uniemożliwiające wyjście z pociągu, zaśniewane perony, brak informacji o przygotowaniu do zimy, niejasne okoliczności towarzyszące wejściu na rynek zagranicznego przewoźnika pasażerskiego – nie miałyby znaczenia wobec tego, że nie ma systemu GSM-R, tak? Wszystko to nie ma znaczenia i wszystko jest usprawiedliwione, bo nie ma systemu GSM-R? To może brak systemu GSM-R usprawiedliwiał też kanibalizację PKP Intercity, która została na forum izby zamieniona w sukces rządu – ochronę PKP Intercity przed zagraniczną konkurencją? To też z powodu systemu GSM-R zagraniczny przewoźnik odbierał pasażerów PKP Intercity i generalnie kanibalizował.

Do dzisiaj nie uzyskaliśmy odpowiedzi na pytanie, kto i w jakim zakresie odpowiada za to, że system został tak zbudowany. Do dzisiaj nie odpowiadano również na pytanie, dlaczego nie można zgłosić – być może teraz już można, ale jeszcze do poprzedniego posiedzenia Sejmu nie można było zgłosić – uwag czy propozycji do następnego rozkładu jazdy. Tym jednak zajmujemy się później, bo myślę, że przyjdzie czas na odpowiedzi, bo pojawia się już coraz więcej informacji na ten temat, bardzo interesujących, być może i bulwersujących. Sami to państwo ocenicie we właściwym czasie.

O bezpieczeństwie na polskiej kolei trzeba rozmawiać stale i nie traktować tego jako formy napaści politycznej, a państwo nie dość, że tak to traktujecie, to używacie każdego możliwego sposobu, żeby przy takiej okazji nie rozmawiać o tym, co najważniejsze, a przede wszystkim żeby posługiwać się retoryką, która jest retoryką absolutnie nie do zaakceptowania. Zapewniamy państwa, że to nie jest ostatnie posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury poświęcone bezpieczeństwu w ruchu drogowym... kolejowym, a drogowym również. Oczywiście bezpieczeństwo w ruchu drogowym również jest ważne. To nie tak, że na każdym posiedzeniu Sejmu będziemy w trybie art. 152 rozmawiali o bezpieczeństwie w transporcie kolejowym, ale jestem pewien, że jeszcze będziemy mieli okazję często do tego wracać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Pan minister jeszcze słowo, tak? Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, w odpowiedziach właściwie zapomniałem o jednym fakcie. Padło pytanie pana przewodniczącego Centkowskiego o czas pracy maszynistów i unijną legislację dotyczącą SPAD. Muszę się do tego odnieść, bo wielokrotnie to podnosiłem. Uważam obecną sytuację za patologiczną. Użyłem tego słowa wielokrotnie, jeśli chodzi o kwestię czasu pracy maszynistów. Podjęliśmy takie działania, żeby te kwestie uregulować.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące SPAD, szczególnie takie przypadki jak przejechanie wskaźnika W4, weszła legislacja unijna, która wprowadza nową klasyfikację tego typu zdarzeń. Pomimo nowej klasyfikacji cały czas będziemy się posługiwać nowym podejściem i będziemy się posługiwać starym podejściem, bo przecież to wszystko nadal będzie klasyfikowane.

Podkreślam raz jeszcze, bo usłyszałem słowa, że haniebnie atakuję. Fakty nie obrażają ludzi inteligentnych. Może zakończmy tym, że jeśli posługujemy się faktami, to ludzie inteligentni naprawdę te kwestie rozumieją.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Proszę jeszcze dopuścić do głosu polskich kolejarzy.

Wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski:

Przepraszamy, ale zostaliśmy kilkakrotnie wywołani.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Szanowni państwo, Komisja ma swoją dynamikę, organizację. Tryb określony w art. 152 przewiduje bardzo konkretny porządek posiedzenia Komisji.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Proszę nie zamykać ust polskim kolejarzom, panie przewodniczący. Proszę dopuścić...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, w 100% się z panem posłem zgadzam. Nie można tego robić. Pan doskonale zna przepisy regulaminu.

Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Na tym zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Bardzo uprzejmie dziękuję.