

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 265)

z dnia 31 lipca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 265)

31 lipca 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, oraz poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

- „**Przedstawienie przez Ministra Infrastruktury, Zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych SA, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz przedstawicieli przewoźników kolejowych (w tym PKP Intercity i POLREGIO) szczegółowej informacji na temat przygotowania infrastruktury kolejowej, taboru oraz pracowników kolei do funkcjonowania w warunkach wysokich temperatur i ekstremalnych zjawisk pogodowych**”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Piotr Szczepaniak** dyrektor Departamentu Planowania i Nadzoru UTK, **Karol Kłosowski** dyrektor Departamentu Przewozów Pasażerskich UTK, **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity, **Adam Wawrzyniak** członek zarządu PKP Intercity, **Andrzej Pawłowski** prezes zarządu POLREGIO SA, **Daniel Biernacik** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Adrian Furgalski** prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, przewodniczący zarządu Forum Kolejowego Railway Business Forum, **Michał Gil** członek zarządu PKP PLK SA.

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

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów, witam zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana Krzysztofa Szymańskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa w tymże ministerstwie. Bardzo serdecznie witam przedstawicieli Urzędu Transportu Kolejowego. Są z nami pan Kamil Wilde, wiceprezes, oraz panowie dyrektorzy Piotr Szczepaniak i Karol Kłosowski. Bardzo serdecznie witam przedstawicieli PKP Intercity. Jest z nami pan prezes Janusz Malinowski oraz członek zarządu Adam Wawrzyniak. Bardzo serdecznie witam również pana Andrzeja Pawłowskiego, prezesa zarządu POLREGIO sp. z o.o. Witam również przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, w szczególności panią Magdalenę Przadkę-Głodek, oraz wiceprezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, pana Daniela Biernacika.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie przepisu art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów, przekazany 3 lipca 2026 roku. Przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie: przedstawienie przez ministra infrastruktury, zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych SA, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz przedstawicieli przewoźników kolejowych, w tym PKP Intercity i POLREGIO, szczegółowej informacji na temat przygotowania infrastruktury kolejowej, taboru oraz pracowników kolei do funkcjonowania w warunkach wysokich temperatur i ekstremalnych zjawisk pogodowych.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę przedstawiciela wnioskodawców, panią poseł Paulinę Matysiak, o przedstawienie wniosku. Proszę bardzo.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję. Drodzy państwo, bardzo się cieszę, że państwo się stawili. Faktycznie ta Komisja to pokłosie bardzo wysokich temperatur na przełomie czerwca i lipca. Dzisiaj rozmawiamy w przededniu kolejnej dużej fali upałów, która przed nami. Celem tej Komisji jest otrzymanie

informacji na temat zarówno przygotowania infrastruktury kolejowej, taboru, pracowników kolei do funkcjonowania w warunkach wysokich temperatur, ekstremalnych zjawisk pogodowych, po to, by po prostu z takich sytuacji wyciągnąć wnioski i przygotować odpowiednie procedury, które będą mogły być zastosowane przy kolejnych takich sytuacjach, bo wiemy, że one będą się zdarzały.

Ja może tylko krótko wprowadzę, z czym mieliśmy do czynienia. Fala upałów z końca czerwca tego roku spowodowała masowe opóźnienia, odwołania pociągów, liczne awarie infrastruktury taboru. Spółka PKP PLK odnotowała w ciągu 2 dni około 830 zdarzeń związanych z wysoką temperaturą, 281 usterek taboru. Łączne opóźnienia jednego dnia przekroczyły 900 godzin, a z powodu warunków pogodowych odwołano ponad 120 pociągów. W kulminacyjnym momencie kryzysu wstrzymano także ruch towarowy.

Wysokie temperatury powodowały deformacje torów, naprężenia szyn, wydłużanie sieci trakcyjnej, awarie urządzeń sterowania ruchem. Temperatura szyn mogła dochodzić do 60–70 stopni Celsjusza i to zwiększało ryzyko wyboczeń i konieczność ograniczania prędkości. Wiemy, że spółka PKP PLK zwiększyła liczbę kontroli torów i utrzymywała w gotowości około 180 zespołów awaryjnych, także pociągi sieciowe.

Najwięcej problemów z klimatyzacją, jeśli chodzi o pociągi PKP Intercity, dotyczyło tradycyjnych składów wagonowych, a nie elektrycznych zespołów trakcyjnych. Wiemy też, że były deklaracje ze strony przewoźników sprawdzania klimatyzacji przed wyjazdem, składania składów, wydawania wody i przesadzania pasażerów do sprawnych pociągów.

Myślę, że pasażerowie, także ci, którzy dzisiaj będą słuchać tej Komisji, pamiętają, jak to wyglądało w praktyce. W części pociągów temperatura w wagonach przekraczała 40 stopni Celsjusza, dochodziło do zasłabnięć, były też skargi na brak wody, na niewystarczającą informację. Do mnie zgłosiło się bardzo wiele osób, podróżnych, ale także pracowników poszczególnych spółek. Z tych informacji takie krótkie podsumowanie, co wynika: do ruchu kierowane są wagony i lokomotywy z niesprawną albo z niewydolną klimatyzacją. Wynika też, że usterki klimatyzacji są zgłaszane, ale często nie są skutecznie naprawiane. Napięte obiegi taboru ograniczają czas na przeglądy, na czyszczenie, na uzupełnianie czynnika chłodzącego. Wagony nie są odpowiednio schładzane przed rozpoczęciem podróży. W pociągach dochodzi do temperatur przekraczających 40 stopni Celsjusza, do zasłabnięć, a także do interwencji pogotowia. Pasażerowie skarżyli się na brak informacji, na brak wody, na długie postoje w przegrzanych składach. Tu warto podkreślić, że drużyny konduktorskie i maszyniści pracują w skrajnie wysokich temperaturach. Jaką mam jeszcze informację: pracownicy samodzielnie musieli przenosić wodę dla pasażerów przy brakach kadrowych. Kwestia umundurowania w tym sezonie letnim także pogarsza warunki pracy. Myślę, że o tym też warto byłoby porozmawiać, czy spółka w ogóle dostrzega ten problem. Wiem też, że krytyczne raporty czy krytyczne zgłoszenia pracowników są ignorowane albo po prostu zniechęca się ich do składania takich raportów i informacji. Oszczędności, brak środków opóźniają wymianę klimatyzacji także w nastawniach i w urządzeniach sterowania ruchem. Przeciążenie pracowników utrudnia im korzystanie z przerw, posiłków, toalety. I w dużym skrócie: zwiększenie liczby połączeń odbywa się kosztem czasu na utrzymanie taboru i jakości usług.

Chciałabym się dzisiaj dowiedzieć, jak wygląda wprowadzone przez państwa, czy w ogóle jest prowadzone, skuteczne zarządzanie kryzysowe, jak wygląda odpowiedzialność osób, które kierują spółkami, i jak ta sytuacja wygląda w praktyce. Nie będę może cytowała fragmentów maili, może pozwolę sobie na to potem, zadając pytania. Natomiast jedna rzecz: otrzymałam odpowiedź na swoją interpelację dotyczącą tych wszystkich tematów, o których dzisiaj będziemy rozmawiać. Z odpowiedzi na tę interpelację jasno wynika, że tak naprawdę kwestie związane chociażby z monitorowaniem wysokości temperatury w składzie pociągu czy podejmowanie interwencji w przypadku zgłaszania uwag podróżnych, zostały załatwione po prostu pismem do pracowników, którzy mają monitorować temperaturę, także przed rozpoczęciem swojej pracy. A jeżeli nie działa klimatyzacja, to przesadzić pasażerów – nie wiem, czy zawsze jest taka możliwość – bądź na przykład otworzyć okna, także te uchylne, co naprawdę, drodzy państwo, niewiele pomoże w takiej podróży.

Chciałabym zapytać, jakie państwo podejmujecie rozwiązania przed nadchodzącą falą upałów, poza tylko kwestią związaną z bezpłatnym zwrotem biletów. Takie rozwiązanie też było wprowadzone w czerwcu. Myślę, że ono jest dobre. Oczywiście osoby, które nie muszą gdzieś pojechać, warto po prostu uprzedzić, jak wygląda sytuacja.

Ale chciałam też dopytać, czy osoby, które nie zwróciły biletu, otrzymują informację na temat tego, jakim tabor, w jakich warunkach będą podróżowały. To są często długie podróże. Zdecydowana większość sygnałów, która do mnie dotarła, dotyczyła przewozów dalekobieżnych. Wiem, jak wygląda sytuacja taborowa. Najgorsza, tak to można ująć, jest w POLREGIO. Tam jest dużo niezmodyfikowanych składów. Ale ich sytuacja jest inna. To znaczy, odległości są mniejsze, część pasażerów doskonale wie, czego się może spodziewać w upalne dni. W starych jednostkach można po prostu na przestrzał otworzyć okna.

Jeśli chodzi o innych przewoźników regionalnych, którzy dysponują nowoczesnymi EZT-ami, to problem z klimatyzacją w ogóle się nie pojawiał. Okazywało się, że w EZT-ach pojazd można naprawdę schłodzić nie tak, jak państwo – mówię tutaj o spółce Intercity – komunikowaliście, że obniżenie temperatury to jest raptem kilka stopni względem tego, co na zewnątrz. Chciałabym, żeby państwo kompleksowo podeszli do tego zagadnienia, od spraw, które dotyczą pasażerów i czego pasażerowie mogą się spodziewać, przez to, w jakich warunkach pracują pracownicy, po nawet takie kwestie, które są w stanie istotnie wpłynąć na jakość i komfort podróży, jak na przykład schłodzenie pojazdu przed podstawieniem go na stacji początkowej do odjazdu. Bo wydaje mi się, że to się po prostu nie dzieje. Zimą jest to normalne, że trzeba nagrzać pociąg przed rozpoczęciem podróży, przed wypuszczeniem pasażerów na pokład. Czy dokładnie takie same wytyczne dotyczą upalnych dni?

To może tyle tytułem wprowadzenia. Na pewno będę też miała, panie przewodniczący, pytania. Już teraz zgłaszam się do głosu i czekam na informację ze strony i ministra, i spółek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę pana ministra Piotra Malepszaka o zabranie głosu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, proponuję, panie przewodniczący, żebyśmy już dzisiaj od razu przeszli do prezentacji, którą ma Urząd Transportu Kolejowego, Intercity i PKP PLK. Sprawnie przejdziemy, myślę, że do pół godziny, przez te prezentacje i później chętnie odpowiemy na pytania dotyczące naszego głównego dzisiaj zagadnienia, czyli jak się przygotowujemy, przygotowaliśmy, jakie wnioski już wyciągnęliśmy i co przed nami, jeśli chodzi o wdrożenie rozwiązań odpornych na zjawiska pogodowe. Pierwsza będzie prezentacja Urzędu Transportu Kolejowego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę, panie prezesie, o przedstawienie prezentacji.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, bardzo dziękuję za możliwość przedstawienia informacji na temat przygotowania sektora kolejowego do funkcjonowania w warunkach wysokich temperatur. Zmiany klimatyczne powodują, że fale upałów przestają być zjawiskiem wyjątkowym, a czasem stają się wręcz stałym elementem funkcjonowania systemu transportowego. Oznacza to konieczność dostosowania zarówno infrastruktury kolejowej, jak i taboru oraz procedur organizacyjnych do nowych warunków eksploatacyjnych.

Nasza wypowiedź będzie oczywiście dotyczyła zadań prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Nie będziemy tu mówili jako, nie wiem, Państwowa Inspekcja Pracy i o kwestiach dotyczących BHP. Natomiast przypomnę, że rolą prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jest sprawowanie nadzoru przede wszystkim nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz przestrzeganiem praw pasażerów. W tym zakresie działania Urzędu mają charakter zarówno prewencyjny, jak i kontrolny.

Każdego roku, przed rozpoczęciem sezonu letniego, prezes Urzędu Transportu Kolejowego przypomina przewoźnikom o konieczności odpowiedniego przygotowania właśnie do okresu wysokich temperatur oraz zwiększonych potoków podróży. W bieżącym roku zwrócono szczególną uwagę na zapewnienie sprawności systemów klimatyzacji, przygotowanie taboru, właściwe procedury utrzymaniowe oraz sposób rozpatrywania reklamacji pasażerów związanych z utrudnieniami wywoływanymi ekstremalnymi warunkami atmosferycznymi.

Na początku wakacji prezes Urzędu Transportu Kolejowego skierował do przewoźników, jak również do zarządcy infrastruktury, pewne wystąpienie zobowiązujące ich do przedstawienia informacji o stanie przygotowania właśnie do sezonu letniego. Wskazywał również, że niedopuszczalne jest kierowanie do ruchu pojazdów z niesprawną klimatyzacją, a reklamacje pasażerów

dotyczące odwołanych pociągów, awarii klimatyzacji czy znaczących opóźnień powinny być rozpatrywane z możliwie najbardziej propasażerskim podejściem.

Odpowiedzi przekazane do Urzędu wskazują, że przewoźnicy wdrożyli szereg różnych działań technicznych i organizacyjnych. Obejmują one między innymi właśnie sezonowe przeglądy systemów klimatyzacji, zwiększenie częstotliwości kontroli wymiany filtrów, wydłużenie czasu schładzania składów przed wyjazdem, utrzymanie rezerwy taborowej – oczywiście na wypadek awarii – zapewnienie pasażerom dostępu do wody w pociągach nieposiadających klimatyzacji lub też wagonów gastronomicznych. Przewoźnicy deklarowali również uwzględnienie doświadczeń z poprzednich lat odnośnie do przygotowania dokumentacji, na przykład dotyczącej modernizacji bądź też zakupu nowego taboru, w szczególności właśnie też w zakresie wydajności systemów klimatyzacyjnych.

Równoległe działania podejmował również zarządca infrastruktury. Będę tu mówił o PKP Polskich Liniach Kolejowych. W okresach wysokich temperatur obowiązują specjalne procedury w zakresie monitorowania stanu infrastruktury oraz reagowania kryzysowego. W czerwcu bieżącego roku Urząd Transportu Kolejowego przeprowadził kontrolę odnośnie do funkcjonowania tych procedur obejmujących między innymi przygotowanie właśnie służb technicznych i ratowniczych.

Przypomnę, że istotnym elementem działań prezesa UTK pozostaje oczywiście również nadzór prowadzony bezpośrednio w terenie. W sezonie wiosenno-letnim, w latach 2023–2026, przeprowadziliśmy łącznie 235 kontroli przewoźników pasażerskich. W ich trakcie weryfikowano między innymi właśnie stan techniczny pojazdów, sprawność układów klimatyzacyjnych. W uzasadnionych przypadkach inspektorzy wykonywali oczywiście również pomiar temperatur wewnątrz pojazdów. Każda stwierdzona nieprawidłowość skutkuje odpowiednimi działaniami nadzorczymi, a w przypadkach wymagających natychmiastowej reakcji prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, korzysta on oczywiście z przysługujących mu kompetencji administracyjnych nakazujących usunięcie tego zagrożenia, włącznie na przykład z wyłączeniem danego taboru.

Wysokie temperatury stanowią coraz większe wyzwanie dla całego sektora kolejowego, dlatego niezbędne jest dalsze inwestowanie w nowoczesny tabor, w rozwój infrastruktury oraz – z naszego punktu widzenia – także w doskonalenie wszystkich procedur utrzymaniowych. Mogę zapewnić Wysoką Komisję, że Urząd Transportu Kolejowego będzie nadal prowadził intensywny nadzór nad przygotowaniem przewoźników i zarządcy infrastruktury do funkcjonowania w warunkach ekstremalnych temperatur oraz podejmował wszelkie działania zapewniające bezpieczeństwo i odpowiedni komfort podróżnych, jeżeli chodzi o polską kolej.

Teraz, jeżeli pan dyrektor Kłosowski mógłby rozpocząć prezentację, to umawiamy się, że bardzo szybko to omówimy. Jeśli pan przewodniczący, to znaczy, pani przewodnicząca na to pozwoli, to...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak, oczywiście, pozwalam. Bardzo proszę kontynuować i dyrygować ruchem.

Dyrektor Departamentu Przewozów Pasażerskich UTK Karol Kłosowski:

Bardzo dziękuję. Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pan prezes w zasadzie w podsumowaniu omówił to wszystko, co prezes Urzędu Transportu Kolejowego w kontekście omawianej sytuacji czyni. Natomiast chciałbym może jeszcze doprecyzować niektóre informacje, jeżeli państwo pozwolą. W zakresie klimatyzacji i taboru prezes Urzędu Transportu Kolejowego, oczywiście poza realizowanymi kontrolami, o których jeszcze będzie mowa w dalszej części, wskazuje jednoznacznie przewoźnikom pasażerskim, że niedopuszczalne są sytuacje, w których świadomie wyprawia się tabor z niesprawnym systemem klimatyzacji. Oczywiście te systemy są również weryfikowane w toku kontroli.

Szanowni państwo, nie ulega wątpliwości, że obowiązujące przepisy dają pasażerom uprawnienie w zakresie zupełnie podstawowych parametrów jakościowych usług. Mówią o tym, że przewoźnik zobowiązany jest do zapewnienia odpowiednich warunków podróży, wygody, komfortu, ale też odpowiednich warunków termicznych. I to jest również weryfikowane w toku kontroli realizowanych przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W skrajnych przypadkach, jeżeli takie nieprawidłowości są stwierdzane, wówczas inicjowane są postępowania administracyjne w sprawie naruszania zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym.

Druga kwestia, o której wspomniał pan prezes, to temat, jak mówią służby, zabezpieczenia sił i środków. Jest szczególny czas wzmożonych przewozów potoków pasażerów, więc i siły, i środki powinny być adekwatnie zabezpieczone po to, by realizacja uprawnień w zakresie zapewnienia pomocy pasażerom, zwłaszcza w sytuacjach niestandardowych, zakłóceń w ruchu, przerw w ruchu, opóźnień, była odpowiednio zarządzana przez podmioty kolejowe.

Jeżeli chodzi o informację pasażerską, nie ulega wątpliwości – i takie sygnały również do nas docierają – że nie zawsze w przypadku tych utrudnień w ruchu bieżąca informacja pasażerska zarówno po stronie przewoźników, czyli tak naprawdę drużyn konduktorskich, ale też infolinii, jak i po stronie zarządcy infrastruktury, jest dostępna. W związku z tym również na ten aspekt prezes Urzędu Transportu Kolejowego uwagę zwraca.

Rzeczywiście prezes Urzędu Transportu Kolejowego zwrócił się też do wszystkich przewoźników z wnioskiem, by skargi, reklamacje, przede wszystkim reklamacje, czyli te roszczenia o charakterze finansowym, były rozpatrywane maksymalnie z propasażerskim, proklienckim podejściem w związku z tą niestandardową sytuacją, jeżeli chodzi o czas wzmożonych, zwiększonych temperatur. To co wynika z przepisów, to jest minimum, natomiast przewoźnik zawsze może przychylniej do tych kwestii podchodzić.

Jeżeli chodzi o statystykę, w minionym okresie, w ostatnich tygodniach, tak naprawdę od początku czerwca, do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wpłynęło około 70 zgłoszeń, które dotyczyły szeroko rozumianych warunków podróży podczas podróży w okresie letnim. Te sprawy zostały rozpatrzone lub są rozpatrywane, postępowania wyjaśniające są prowadzone.

Statystyka dotycząca klimatyzacji: 77% zespołów trakcyjnych jest dzisiaj na polskiej sieci wyposażonych w klimatyzację, natomiast niecałe 75% wagonów ten system klimatyzacji posiada.

I, tak jak powiedziałem i pan prezes też wspomniał, sankcje administracyjne. Prezes UTK będzie stosował takie sankcje w sytuacji, w której naruszane będą prawa pasażerów, przewoźnicy czy też zarządcy nie będą realizowali swoich obowiązków wynikających z przepisów. A o dodatkowych kontrolach, jeżeli państwo pozwola, powie jeszcze uzupełniającą pan dyrektor Piotr Szczepaniak.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Planowania i Nadzoru UTK Piotr Szczepaniak:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowne panie i panowie posłowie, dosłownie jeden slajd, ale myślę, że on jest istotny, bo stanowi podsumowanie działań kontrolnych prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ale w tym już stricte wybranym z uwagi na cel dzisiejszego posiedzenia zakresie, czyli dotyczących weryfikacji przygotowania przewoźników kolejowych w okresie tych wysokich temperatur. Wybraliśmy tu sobie okres wiosenno-letni, jak pan prezes już wspominał.

Szanowni państwo, rok 2025, bo ten już mamy cały zakończony, to 64 takie kontrole i 357 różnych nieprawidłowości dotyczących procesu przewozu pasażerskiego wśród wszystkich przewoźników pasażerskich. Ten czas, szanowni państwo, to również, jeżeli chodzi o tych największych przewoźników pasażerskich – mam tu na myśli PKP Intercity i POLREGIO – to są 152 decyzje administracyjne dotyczące wyłączenia, ograniczenia eksploatacji taboru kolejowego z eksploatacji czy też stwierdzenia naruszeń przepisów prawa dotyczących tego obszaru. Jeżeli chodzi o przewoźnika POLREGIO, tych decyzji było 10.

Szanowni państwo, po prawej stronie są już nieprawidłowości dotyczące tylko i wyłącznie układu klimatyzacji. 2025 rok to 6 nieprawidłowości na chwilę obecną, szanowni państwo, bo nasze działania, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jeżeli chodzi o kontrolę przewoźników pasażerskich, są w trakcie i są jeszcze intensywnie realizowane. 16 takich kontroli mamy już za sobą. Kontrole wykazały 100 nieprawidłowości, z czego dwie dotyczyły właśnie niesprawności układów klimatyzacji w pojazdach pasażerskich.

Szanowni państwo, to jest oczywiście tylko część statystyki, część działań, które prezes Urzędu Transportu Kolejowego kieruje wobec przewoźników pasażerskich. To znaczny, sumaryczny spadek punktowych kontroli pociągów pasażerskich wynika też z tego, że w tym roku prezes Urzędu Transportu Kolejowego przeformułował strategię podejmowania czynności kontrolnych wobec tych największych podmiotów operujących na polskim rynku kolejowym. Wobec podmiotów takich jak POLREGIO czy PKP Intercity prezes Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadził bardzo szczegółowe, bardzo wnikliwe, wieloobszarowe kontrole,

które realizowane były przez kilka oddziałów terenowych Urzędu Transportu Kolejowego. One badały zdecydowanie szerszy zakres działalności, również w ujęciu systemowym, czyli nie tylko punktowego stwierdzenia nieprawidłowości, ale też weryfikowaliśmy to, w jaki sposób te procedury działają w praktyce.

Oczywiście, co dzisiaj już też padło na naszym posiedzeniu, prezes Urzędu Transportu Kolejowego wykonuje też kontrole w zakresie zarządzania kryzysowego, właściwie sposobu funkcjonowania systemów zarządzania kryzysowego u przewoźników i zarządców infrastruktury. Tylko w tym roku zostały przeprowadzone dwie takie kontrole, które wykazały blisko 80 nieprawidłowości. To jest szczególnie istotne z punktu widzenia wysokich temperatur, upałów, które w sposób zdecydowany wpływają na zachowanie bezpieczeństwa podróżnych w procesie przewozu. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję.

Prezes UTK Kamil Wilde:

Ze strony Urzędu to wszystko.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Wszystko, tak? Panie ministrze, czy teraz jeszcze?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Ze strony Urzędu to wszystko, pani przewodnicząca. Następna prezentacja: PKP Intercity.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze. Bardzo proszę.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Czy możemy prosić o przełączenie? Wysoka Komisjo, szanowni państwo, na początek kilka słów o tym, jak wyglądał koniec czerwca w PKP Intercity. To był bardzo wymagający czas dla nas, dla naszego personelu. Utrudnienia związane z upałami na sieci kolejowej sprawiały, że opóźnień pociągów były bardzo wysokie. Kilka przykładów. Linie numer 9, 4, 3, 202 na Pomorzu, 38, 216, 273. Co istotne, tylko 30-minutowa przerwa w ruchu to jest 2,5 tysiąca minut opóźnień pociągów. Tak stosunkowo niewielka przerwa w ruchu w przypadku ruchu dalekobieżnego, czyli pociągów PKP Intercity, przenosi się bardzo na całą sieć i dotyka w zasadzie ruchu w całym kraju, nawet jeżeli przyczyna występuje tylko w jednym miejscu. Opóźnienia wtórne przekładają się często także na uruchomienie kolejnych pociągów, bo jeżeli skład nie dotrze na miejsce o czasie, to i o czasie nie może być wyprawiony w kierunku zrotnym.

Ale te problemy dotyczyły nie tylko nas. Podobne problemy były także na kolejach zagranicznych. Oczywiście nie bez przyczyny, nie bez powodu ta punktualność była tak niska i to nie tylko upały są tutaj głównym przyczynkiem. Od maja, przez czerwiec, do dzisiaj, w zasadzie aż do końca wakacji, całkiem spora część pociągów PKP Intercity jeździ z ograniczoną prędkością. To jest spowodowane tym, że mamy problemy ze starszymi wózkami, które w minionych latach nie były wymieniane w trakcie modernizacji. Po incydencie na pociągu Żeglarz, który miał miejsce w końcu kwietnia, na stałe ograniczyliśmy prędkość. To będzie trwało jeszcze do końca sierpnia, bo od wrześniowej korekty rozkładu jazdy zostaną systemowo poprawione i będzie widoczna poprawa punktualności.

Jeżeli chodzi o punktualność na uruchomieniu, to tutaj państwo widziecie rok po roku, miesiąc po miesiącu – kwiecień, maj, czerwiec – jak to wyglądało. Ale widziecie też państwo, jak duży udział w tym miały pociągi wjeżdżające z zagranicy: 49, 48, 41% w podziale na kolejne miesiące. Tak wyglądała punktualność pociągów z zagranicy. Ta punktualność przekładała się bezpośrednio na sumaryczną punktualność PKP Intercity, bo każdy pociąg wjeżdżający z zagranicy od pierwszej stacji po polskiej stronie jest liczony jako uruchamiany przez PKP Intercity.

To są zakłady spółki, czyli nasze obszary terenowe. BZW to zakład centralny, BZG zakład północny, BZP zakład zachodni i BZK to zakład południowy. To są nasze obszary operacyjne wydzielone w spółce Intercity.

Jak wyglądała sprawność pojazdów kolejowych, prezentują te dwa wykresy. Na górze defekty, czyli takie wydarzenia, które skutkują odwołaniem pociągów i czy to uruchomieniem składu zastępczego, czy komunikacji zastępczej autobusowej. Na dole usterki, czyli takie zdarzenia, które są związane z niesprawnością pojazdu, ale wygenerowały opóźnienie powyżej 15 minut.

Ten wskaźnik jest liczony jako liczba zdarzeń na 100 tysięcy kilometrów pracy eksploatacyjnej. Tutaj wyraźnie widać, że przy wysokich temperaturach największe problemy były oczywiście z trakcją spalinową. Trakcja spalinowa ewidentnie sobie radzi gorzej.

Słupki pomarańczowe to czerwiec tego roku, słupki granatowe to czerwiec roku ubiegłego. W tym roku mamy do czynienia z dużo wyższymi temperaturami niż to miało miejsce w minione wakacje. I tutaj jedna taka ilustracja – pierwszy raz się z tym spotkaliśmy – to jest skrzynia elektryczna jednego z naszych wagonów. Po upałach z końca czerwca tworzywa sztuczne tam się po prostu stopiły. Nigdy czegoś takiego w PKP Intercity nie zaobserwowaliśmy. Temperatura we wnętrzu przedziałów elektrycznych, przedziałów maszynowych sięgała powyżej 70 stopni Celsjusza.

Na koniec mojej części jeszcze dwa słowa o tym, jak funkcjonuje klimatyzacja. Klimatyzacja zgodnie z normą obniża temperaturę wewnątrz pojazdów kolejowych o około 6 do 8 stopni Celsjusza. Normalną rzeczą jest, że wewnątrz pojazdu kolejowego przy ekstremalnych upałach może być nawet 29 stopni Celsjusza, bo tak jest skonstruowana klimatyzacja. Ona ma zapewnić komfort cieplny, ale nie można doprowadzić do zbyt dużej różnicy temperatur wewnątrz i na zewnątrz. I co bardzo ważne, są takie dwa parametry, jeżeli chodzi o projektowanie klimatyzacji w taborze kolejowym. Zgodnie z normą, Polska jest w drugiej strefie i w tej drugiej strefie temperatury wskazane do obliczeń konstrukcji klimatyzacji i ogrzewania są od minus 20 do plus 35 stopni. Powyżej tych temperatur norma wskazuje wprost, że klimatyzacja powinna podtrzymywać funkcjonowanie, ale nie musi już zapełniać pełnej mocy, bo to są już bardzo krytyczne parametry.

Drugim takim parametrem dla Polski jest moc nasłonecznienia wyrażona w watach na metr kwadratowy. W Polsce tę moc do projektowania przyjmuje się o wartości 700 watów na metr kwadratowy. W ostatnich dniach czerwca ta moc promieniowania słonecznego, zgodnie z danymi zarejestrowanymi przez Obserwatorium Astronomiczne Uniwersytetu Warszawskiego, dochodziła do 1200 watów. Norma mówi 700, zarejestrowane wartości to było blisko 1200 watów. To pokazuje, jak bardzo nagrzewają się pudła pojazdów kolejowych, które są wykonane z metalu, i jak trudne i krytyczne są to warunki eksploatacyjne. Być może pora pomyśleć o zmianie tych norm, bo klimat się najwyraźniej ociepla. Ostatnie wydanie tej normy było w roku 2016 i cały nowy i modernizowany tabor w PKP Intercity te normy spełnia. Przekażę teraz głos panu prezesowi.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Dziękuję. Szanowni państwo, jak przygotowujemy się do fali upałów? Przede wszystkim w wielu lokalizacjach rozstawiamy zgodnie z uzgodnieniami z zarządcą infrastruktury lokomotywy awaryjne. To są lokalizacje, gdzie stoją nasze lokomotywy. Stoją one z pełną obsługą, z drużynami trakcyjnymi. Jest to zrobione w tym celu, aby w przypadku awarii minimalizować zakres opóźnień.

W tej chwili dysponujemy 32 lokomotywami w rezerwie do prędkości 125 km/h, 22 lokomotywami o prędkości 160 km/h i 3 lokomotywami w rezerwie o prędkości 200 km/h. Zatem, jak widzicie państwo, ta rezerwa jest ogromna, bo to jest bardzo duża liczba lokomotyw.

Kolejna kwestia to jest informacja pasażerska. Już 29 lipca wysłaliśmy mailing do naszych pasażerów, oczywiście do tych, którzy wyrażają na to zgodę. Poinformowaliśmy 2100 tys. pasażerów, którzy wyrazili na to zgodę. Zostali poinformowani o zbliżającej się fali upałów, o tym, jak się powinni zachowywać, jakie są możliwości składania reklamacji, o kwestii niepobierania odstępnego, o tym, że można w okresie 29 lipiec – 9 sierpnia zrezygnować z przejazdów bez potrącania odstępnego. Otrzymali informacje, że jeżeli nie ma bezwzględnej potrzeby, a szczególnie podróży z małymi dziećmi czy starszych osób, to można zrezygnować z tej podróży czy przełożyć ją na inny termin. Taka była informacja we wszystkich mediach społecznościowych i została wysłana bezpośrednio do ponad 2 milionów pasażerów 29 lipca bieżącego roku.

Ponadto spółka wyposaża wszystkie pociągi w zapasy wody. Jesteśmy tu wspierani zarówno przez zarządcę infrastruktury, który również nam pomaga i dostarcza wodę, jak i przez PKP SA. Te trzy spółki zabezpieczają wodę na naszych pociągach. W każdym pociągu jest dedykowany przedział, gdzie jest zmagazynowana woda. Ona oczywiście często nie jest jak z lodówki, jak z zamrażalki, bo nie może być, i to trzeba zrozumieć. Mamy zabezpieczony personel i w zakresie

drużyn trakcyjnych, i drużyn konduktorskich, oraz zespoły usuwania szczególnie awarii klimatyzacji.

Nie mogę się zgodzić, że pracownicy nie są wyposażeni w umundurowanie, bo są wyposażeni w umundurowanie letnie, czyli koszule z krótkim rękawem. Nie muszą nosić mundurów, nie muszą nosić czapek. Dostali cały asortyment, jakiego oczekiwali. Podwoiliśmy ilość koszul, żeby mieli większy komfort. Można zapytać centrale związkowe, czy są zadowolone z wyposażenia w umundurowanie. Spółka zainwestowała ogromne środki, żeby z jednej strony ubrać nasze drużyny elegancko, ale z drugiej przygotować na warunki letnie czy jesienno-zimowe, kiedy są wyposażeni w ciepłą odzież.

Kolejna kwestia to w przypadkach awaryjnych mamy uzgodnienia i wprowadzamy bardzo szybko bezwzględnie honorowanie biletów. Takie honorowanie w poprzednim okresie funkcjonowało na terenie całego kraju ze spółką POLREGIO, na terenie województwa mazowieckiego – ze spółką Koleje Mazowieckie, z Łódzką Koleją Aglomeracyjną. Zatem takie działania są od razu podejmowane.

Mamy przygotowany wykaz pociągów, które w razie naprawdę bardzo ekstremalnej sytuacji mogą być odwołane. To są przede wszystkim pociągi oparte o trakcję spalinową, bo przy bardzo wysokich temperaturach, przekraczających 35 stopni, po prostu lokomotywy się przegrzewają i będą defektowały. Nie ma sensu narażać pasażerów na takie niedogodności. Taka lista jest przygotowana. Jeżeli będzie potrzeba, to spółka, zarząd podejmie taką decyzję i odwoła takie pociągi. W poprzedniej fali upałów odwołaliśmy 21 takich pociągów. Generalnie, tak jak powiedziałem, to są pociągi oparte o trakcję spalinową, ale i pociągi o najniższej częstotliwości.

Kolejna kwestia to jest zabezpieczenie taboru. Na dzień wczorajszy dysponowaliśmy liczbą wagonów, których możemy użyć do ruchu, 1671. To jest rekordowa liczba. To nam pozwala na zabezpieczanie awarii. Podam dla przykładu: wczoraj było 30 awarii klimatyzacji. To są 2 promile ilostanu naszego wagonu i w nocy te awarie są usuwane. Oczywiście klimatyzacja też będzie działała wyłącznie wtedy, kiedy jest prąd. Są sytuacje, że prądu nie ma i ona wtedy nie będzie działała. To jest chyba oczywiste dla nas wszystkich.

O skali potencjału wagonowego niech świadczą cyfry wzmocnień naszych pociągów. Jest 42% więcej wzmocnień niż w 2023 roku, jeżeli mówimy o pociągach. Jeżeli mówimy o dodatkowych wagonach, to jest 58% więcej. Największy problem mamy z pociągami Darty. W miesiącu czerwcu musieliśmy uruchomić składy wagonowe za 139 pociągów Dart. Jeżeli nie mielibyśmy tych wagonów, to naprawdę byłby duży problem i byłaby katastrofa. To jest nasza największa bolączka. Dla przykładu, jeśli chodzi o pociągi Pendolino, to były 4 pociągi, za które uruchamialiśmy zastępcze składy wagonowe. 4 – 139, a pociągów tu i tu jest po 20. Dzisiaj dysponuje sprawnymi do ruchu 12 pociągami Dart i 18 pociągami Pendolino. Tak wygląda sytuacja.

Była też mowa, że są bardzo krótkie przebiegi, rozkład jazdy jest wyżyłowany. Tu państwo widzicie: 11 pociągów ma przebieg do jednej godziny. Mówię o składach wagonowych. 31 – do 2 godzin, 35 pociągów – do 3 godzin, 244 pociągi to są przebiegi wagonowe powyżej 3 godzin. Zatem nie można mówić, że naruszamy zasady bezpieczeństwa, że nie ma możliwości zadbania technicznego o te wagony. Oczywiście przebiegi na EZT-ach są krótsze i to jest przewaga EZT-ów. I oczywiście w naszej strategii też to przyjęliśmy, że generalnie inwestujemy w zespoły trakcyjne, bo one są zdecydowanie efektywniejsze, prostsze w obsłudze. Ale kłania się ekonomia. To są takie podstawowe informacje.

Tak jak powiedziałem, oprócz tego w naszych pociągach na monitorach wyświetlają się informacje, jak powinniśmy się zachowywać w czasie upałów. Taki poradnik. Oprócz tego na 13 największych dworcach – dworcach Trójmiasta, Warszawy, Poznania, Wrocławia, dworcach nadmorskich – tam wszędzie znajdują się nasi mobilni informatorzy.

W zakresie informatorów mobilnych też jesteśmy wspierani przez PKP SA. PKP SA zasila wynajętymi osobami i pomaga nam w tym zakresie. Ponadto została przeprowadzona powtórna weryfikacja przewoźników autobusowych. Przeprowadzono z nimi rozmowy w związku z ewentualnym uruchamianiem komunikacji zastępczej. W przypadku ekstremalnych upałów przewoźnicy autobusowi też odmawiają jazdy, bo nie są w stanie zapewnić klimatyzacji. Jest tu duży problem, dlatego musieliśmy dokonać kolejnej weryfikacji, dostania gwarancji, że jeżeli będzie potrzeba, to pojedą i zabrają naszych pasażerów. To tyle z mojej strony. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, czy ktoś jeszcze, czy rozpoczynamy dyskusję?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Trzecia prezentacja, pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, po stronie PKP PLK – podsumowanie działań i szczególnie działania systemowe, jeśli chodzi o odporność na zjawiska atmosferyczne. Prezentuje prezes Gil.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze, bardzo proszę.

Członek zarządu PKP PLK SA Michał Gil:

Szanowni państwo, poproszę o wyświetlenie tej prezentacji. O, udało się. Nie da się ukryć, bo wszyscy to widzieliśmy, że są przyczyny, które powstają na sieci PLK i skutkują opóźnieniami pociągów, podobnie jak i w każdej dziedzinie życia i na każdej innej kolei przy ekstremalnie wysokich temperaturach. U nas są to: infrastruktura elektroenergetyczna w zakresie sieci trakcyjnej zasilania. W zakresie nawierzchni kolejowej zdarzały się deformacje toru, zacięcia elementów rozjazdowych w wyniku rozszerzalności cieplnej stali i właściwości fizycznych z tym związanych. W zakresie komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, szczególnie tych starszych, gdzie jeszcze nie było zebranych stosownych doświadczeń i wniosków. W tych nowszych raczej takich dużych problemów nie ma. W tych obszarach występują usterki, które wymuszają konieczność czasami niestety wstrzymania ruchu pociągów, czasami też wprowadzenia ograniczeń prędkości. Każdorazowo reagujemy tak, żeby jak najszybciej przywrócić możliwość jazdy z prędkościami docelowymi.

Liczba usterek. Tu też, proszę państwa, wychodzimy z założenia, że trzeba to pokazać, uczciwie powiedzieć, jak to wyglądało w okresie 25 czerwca – 1 lipca. Odbywały się jazdy patrolowe. Mówimy o liczbach przez cały tydzień, przy dobowej liczbie w dzień roboczy 6,5 tysiąca pociągów pasażerskich uruchamianych. Te dane i statystyki tyczą się całego tygodnia upałów. Nie będzie żadną tajemnicą, że im więcej usterek, tym niższa punktualność i to tutaj widać.

Co robimy, jak działamy, jakie wprowadziliśmy niektóre nowe rozwiązania? To jest slajd o tym. Uruchamiany zostaje system zarządzania kryzysowego na kolei. On współpracuje z Państwowym Systemem Zarządzania Kryzysowego. W ramach Kolejowego Systemu Zarządzania Kryzysowego są angażowane wszystkie podmioty, które są na kolei. Koordynatorem są Polskie Linie Kolejowe. W ramach Polskich Linii Kolejowych wzmocnieniu podlega pion drogowy, czyli odpowiedzialny za nawierzchnię kolejową oraz pion automatyki w celu usuwania usterek, zabezpieczania w przypadku usterek dróg przebiegu, tak aby pociągi mogły jechać. Służby kolejowe postawione do usuwania awarii również są wzmacniane. Wzmacniany jest, co wcześniej pokazywałem, monitoring stanu sieci. Odbywa się on także w wykonaniu jazd patrolowych. Współpracujemy z przewoźnikami, prosimy drużyny pociągowe, przypominamy o konieczności wskazywania ewentualnych uszkodzeń wywołanych przez nagłe warunki pogodowe, po to, żebyśmy mogli interweniować i działać prewencyjnie. Funkcjonują dodatkowe mobilne zespoły do usuwania usterek. Dysponowani są dodatkowi pracownicy, wprowadzane są pogotowia, zarówno pracowników do usuwania usterek, jak i osób do koordynowania tej współpracy. Część rzeczy już była wcześniej powiedziana.

Efektami naszych działań chcemy, żeby były – i w wielu przypadkach tak jest – wczesna identyfikacja i usuwanie usterek, przygotowanie sił i środków do reagowania na występujące usterki, czyli ustalanie wcześniej, gdzie mają być dyżury na podstawie przede wszystkim prognoz pogodowych i dotychczasowych zdarzeń, predykcja miejsc, w których możemy się spodziewać i tam z wyprzedzeniem relokacja zasobów, w miarę możliwości przekazywanie informacji dla podróżnych o spodziewanych ekstremalnych warunkach pogodowych, które mogą wpłynąć na podróż.

Tak jak powiedziałem, staramy się szukać powtarzalnych punktów krytycznych na sieci kolejowej i eliminować występujące w nich usterki, a poprzez to uzyskiwać zwiększenie niezawodności infrastruktury i działać w miejscach o zwiększonym ryzyku.

To co mamy na dzisiaj, 25 lokomotyw osłonowych zamówionych przez Polskie Linie Kolejowe, to jest niezależne od lokomotyw, które... to znaczy, to jest powiązane, żeby te miejsca nie dublowały się z tym, co wystawiło Intercity, natomiast to są lokomotywy zamówione dla wszystkich przewoźników w ramach funkcjonowania zarządcy infrastruktury do usuwania skutków. Jest 66 pociągów sieciowych, które obstawiają miejsca sieci, tak żeby móc szybko dojechać, usuwać usterki, jeśli coś się zdarzy. W tym momencie są do dyspozycji, do reagowania 182 zespoły awaryjne. Mamy zgromadzoną w 142 miejscach w kraju wodę, którą w razie potrzeby, gdy są usterki, gdy pasażerowie gdzieś utkną, można wydawać.

To co robiliśmy przed upałami, robiliśmy po ostatniej fali upałów, to są dodatkowe przeglądy sieci trakcyjnej, pomiary geometrii sieci trakcyjnej, tak żeby nie dochodziło do uszkodzeń sieci czy przepaleń przewodu jezdnego, co widzimy tam na jednym ze zdjęć po prawej. Identyfikujemy miejsce zwiększonego zużycia infrastruktury i po ostatniej fali upałów mamy skatalogowane miejsca o podwyższonym ryzyku. Sukcesywnie je usuwamy, natomiast ponieważ nie wszystko można zrobić naraz, to wzmacniamy nadzór i relokujemy zasoby zależnie od potrzeby. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, czy to już wszystkie prezentacje?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Tak, pani przewodnicząca, to wszystkie prezentacje. Warto to podsumować, biorąc pod uwagę, że faktycznie te dni na końcu czerwca, początku lipca były trudne, szczególnie dla pasażerów. Nie ma co owijać w bawełnę, po prostu w dużej mierze nie byliśmy przygotowani. Chodzi o to, żeby wyciągnąć wnioski z tych zdarzeń i popatrzeć na infrastrukturę, która wymaga działań systemowych, jeśli chodzi także o kwestie dotyczące projektowania infrastruktury w inny sposób. Dotyczy to chociażby sieci trakcyjnej, bo pierwszy raz spotkaliśmy się z sytuacjami, że przewody odpowiedzialne za sprawność działania tej sieci obniżyły się, wydłużyły się tak bardzo, że dotknęły innych przewodów pod napięciem i spowodowały zwarcie. Dotyczyło to linii numer 9. Linia numer 9 była wtedy obciążona największą liczbą utrudnień i opóźnień dla pasażerów i przewoźników. To się pojawiło dzisiaj w prezentacji.

Jeśli ruch kolejowy jest ponad 1000 pociągów dobowo większy niż jeszcze 3 lata temu, to każdy większy problem, nawet zamknięcie jednego toru na ważnej linii, od razu uruchamia lawinę opóźnień. Dlatego tak ważne jest, żeby w pierwszej kolejności infrastruktura była i sprawdzana, i dobrze utrzymywana, i była odporna na zjawiska atmosferyczne.

30 minut przerwy w ruchu pod Warszawą na linii numer 9 po 30 minutach daje 2,5 tysiąca minut opóźnień. 2,5 tysiąca minut to są prawie 2 dni opóźnień pociągów. To pokazuje, jak dużo dzisiaj jeździmy. Pracy eksploatacyjnej jest coraz więcej i utrzymanie infrastruktury musi nadążyć za tą pracą eksploatacyjną, którą przewoźnicy zwiększają i w niektórych miejscach na sieci zaczynamy już wyczerpywać przepustowość.

Jeśli chodzi o tabor, to bardzo ważne tu jest to, co prezes Malinowski powiedział. Jeśli kupujemy nowy tabor, to naprawdę musimy kupować tabor sprawdzony. Sprawdzony w boju, sprawdzony w eksploatacji. Tak jak Pendolino. Mamy 20 pociągów po 4 milionach kilometrów, a właściwie niektóre egzemplarze za chwilę będą już miały powyżej 4,5 miliona przejechanych kilometrów. Rozkład jazdy zakłada, że 17 jest w ruchu i 17–18 jest zawsze dostępnych. I to porównanie – 4 zastąpienia Pendolino, 139 zastąpień tylko w miesiącu czerwcu innego pojazdu – pokazuje, że dzisiaj, gdy mamy do czynienia z liczbą 350 tysięcy pasażerów dobowo, a za chwilę standardowe wyniki będą na poziomie 9 milionów pasażerów miesięcznie, to musimy mieć tabor, który jest wiarygodny, tj. tabor, który pokonuje po 300 tysięcy kilometrów rocznie i więcej i on ma po prostu jeździć, a nie czekać na rezerwę i zastąpienie składem wagonowym. Bo dzisiaj wykorzystujemy wszystkie możliwości, które mamy.

Ważne są kwestie procedur. Procedur awaryjnych, procedur związanych z zarządzaniem kryzysowym, bo tutaj też w wielu kwestiach nie domagamy. Komunikacja. Mieliśmy sytuację, gdzie była bardzo kiepska komunikacja na przykład przy awarii sieci trakcyjnej. To były akurat sobota i niedziela, kiedy nie wszyscy są dostępni pod telefonem. Był bardzo długi proces przepływu informacji, gdy nastąpiła spora awaria związana z siecią trakcyjną. Tych kwestii trzeba bezwzględnie dopilnować, biorąc pod uwagę, że zmiany – to już specjaliści o tym mówią – pogodowe, klimatyczne będą się charakteryzowały coraz częstszymi zjawiskami gwałtownymi.

W kwestii infrastruktury, bo w kwestii taboru być może będą sprawy dotyczące trochę innych specyfikacji, których będziemy musieli wymagać, jeśli chodzi o kupowanie nowego taboru, może już faktycznie bardziej odpornego, z bardziej wydajną klimatyzacją, która da radę przy temperaturze 35 plus na zewnątrz. Ale w kwestii infrastruktury i tych usterek, które rozpoznaaliśmy, bardzo duży nacisk i w procesie utrzymania, i w procesie budowlanym musimy położyć na kwestie jakości robót inwestycyjnych i utrzymaniowych.

Takim przykładem była Zakopianka. To była linia modernizowana kilka lat temu. Trudna linia, o trudnej geometrii, o wielu łukach, ciasnych, o małych promieniach. Na tej linii po prostu wyszły problemy jakości z niewłaściwą technologią, która w sytuacji, gdy szyna nagrzała się

do temperatury 60 stopni, tor zaczął się wybaczać. Wyboczenie toru to generalnie doprowadzenie do sytuacji, w której następuje krzywizna toru w planie, czyli w położeniu tego toru w planie. To są groźne sytuacje, które mogą doprowadzić... Najczęściej takie sytuacje, gdy to zjawisko następuje, najszybciej są wykrywane przez maszynistów pociągów, stąd ten alert, który mamy już zaszyty w instrukcjach, że gdy maszynista informuje o sytuacji nietypowej, to automatycznie wprowadzamy prędkość 20 km/h.

Ale ten problem traktuję jako problem systemowy, bo jako zarządca infrastruktury musimy bardziej pilnować wykonawców, żeby dobrze nam budowali. To są przetargi otwarte, to jest często chęć zaoszczędzenia na różnego rodzaju działaniach i musimy położyć większy nacisk na nadzór podczas ważnego procesu technologicznego, by szynę, która ma określony reżim technologiczny, zapinać do podkładów kolejowych w określonej temperaturze. Te kwestie muszą być dopilnowane, żeby nie dochodziło do sytuacji takich jak na Zakopiance, gdzie mieliśmy wiele wyboczeń i cały czas jesteśmy w procesie poprawiania tej infrastruktury.

Wspominałem o sieci trakcyjnej. Tutaj również działania w kierunku przeprojektowania niektórych rozwiązań, żeby przewody, szczególnie te przewody pod napięciem, były od siebie bardziej oddalone.

Pani przewodnicząca, tyle od nas. Zamieniamy się w słuch, jeśli chodzi o pytania.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję i pierwsza zapisałam się do głosu, jak jeszcze pan przewodniczący prowadził. Pozwolę sobie zabrać głos i też od razu przeprosić, bo będę musiała niestety opuścić salę, ale poproszę o odpowiedź. Albo odsłucham państwa odpowiedzi, albo poproszę na piśmie, to już według uznania.

Chciałabym poruszyć dwa tematy, mianowicie pierwsze to POLREGIO i kwestia awarii klimatyzacji w pojazdach POLREGIO. Byliśmy niedawno na wyjazdowej komisji na Warmii i Mazurach. Jechałam w jedną i w drugą stronę pociągami i to nie dotyczy POLREGIO tylko w Lubuskim, ale właśnie w tamtym obszarze. Chodzi mi o to, że klimatyzacja czasami działa nadwymiarowo. Po prostu – mimo upałów – było lodowato i nie było żadnej możliwości regulacji. To jest niebezpieczne dla pasażerów. Ale też te awarie klimatyzacji prowadzą do tego, że po prostu pociągi są wyłączane z eksploatacji, a w konsekwencji – odwoływane kursy i tak dalej. Prośba więc i pytanie do POLREGIO, jaka jest na to recepta i czy państwo bierzecie pod uwagę jakieś wyprzedzające procedury działania?

Druga rzecz to jest właśnie to, co panowie już mówili, że w związku z wysoką temperaturą są wprowadzane ograniczenia prędkości, ponieważ jest możliwość nagrzewania się szyn, tych wyboczeń, o których pan minister mówił. W związku z tym chciałabym zapytać, bo te ograniczenia wpływają w konsekwencji na punktualność, na zakłócenia i tak dalej, i tak dalej. Pytanie więc, czy oprócz monitorowania podejmowane są jakieś działania ograniczenia tego zjawiska? Wiem, że w niektórych państwach – we Włoszech, w Wielkiej Brytanii czy nawet w Niemczech – jest wprowadzane chociażby pokrywanie bocznych powierzchni szyn jakimiś białymi, jasnymi powłokami. To zmniejsza odbijanie, zmniejsza, czyli w konsekwencji obniża temperaturę nawet o kilka stopni. W związku z tym pytanie, czy właśnie takie lub inne działania są podejmowane i czy to planujecie? I, tak jak powiedziałam, bardzo dziękuję i niestety muszę się pożegnać, ale będę wdzięczna za odpowiedź. Dzisiaj też przetestuję w pociągu i przekażę na bieżąco, jak w takiej temperaturze działa zarówno PKP Pendolino, jak i POLREGIO. W związku z tym będę miała bieżącą informację. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Pani przewodnicząca, odpowiem szybko, jeśli chodzi o kwestie infrastruktury. Malowanie szyn na białe to jest zwyczaj włoski. Włosi powszechnie malują szyny na białe, żeby obniżyć temperaturę o 3 stopnie, średnio 3–4 stopnie obniżają. Prawda jest jednak taka, że w prawidłowo zbudowanym torze, gdzie jest zachowany reżim technologiczny zapinania szyn do podkładów w temperaturze 23 – plus minus 3 stopnie – gdy szyna nagrzeje się do temperatury 70 stopni, a takich temperatur w szynach jeszcze nie notowaliśmy, to taki tor nie powinien się wyboczyć, jeśli jest dobrze zbudowany. Tu nic nie powinno się wydarzyć. Tak jak wspominałem, na Zakopiance stwierdziliśmy zapinanie szyn do podkładów w temperaturze 5–10 stopni i później nie został wykonany proces, mówiąc w nomenklaturze kolejowej, rozprężenia toru, więc doszło do wyboczeń, gdy szyna nagrzała się do 60 stopni. A nie powinno się nic wydarzyć. Dlatego to jest bardzo ważne. Na poważnych kolejach europejskich proces budowania toru i pilnowania

temperatur jest żelazną konsekwencją i tego trzeba pilnować. U nas bywało z tym różnie, dlatego dzisiaj wprowadzamy ograniczenia. Dzisiaj mam listę 16 lokalizacji, gdzie te ograniczenia zostały wprowadzone, gdzie proces rozprężenia toru, sprawdzenia faktycznych temperatur nie został wykonany i dla bezpieczeństwa po prostu musimy wprowadzić ograniczenie. To jest bardzo ważna kwestia, jeśli myślimy o bezpieczeństwie, mało znana, ale dla kolejarzy, szczególnie kolejarzy drogowców, bardzo istotna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę, pani posłanka Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Dzień dobry. Dziękuję. Mam kilka pytań po wystąpieniach prezesów i pana ministra. Po pierwsze, chciałabym się dowiedzieć, bo być może to jest dobry postulat, żeby w takich sytuacjach kryzysowych, problematycznych, w których dochodzi do wielu problemów, prowadzić po prostu jedną spójną komunikację i stosować jeden komunikat, a nie różne ze strony poszczególnych spółek. Mieliśmy przecież na przełomie czerwca i lipca komunikaty ze strony PKP PLK, osobno z PKP SA, osobno z PKP Intercity, osobno z UTK w różnych miejscach w przestrzeni internetowej. Każda z tych instytucji ma przecież swoje biuro prasowe. Może właśnie, kiedy przychodzą momenty kryzysowe, powinno działać jedno wspólne biuro, które przygotowuje wspólną komunikację. To ułatwiłoby też pewnie przepływ informacji między tymi podmiotami.

Ale przechodzę do kolejnej rzeczy, czyli właśnie przepływu informacji między spółkami, koordynacji działań, jakości informacji pasażerskiej. O tym mówił pan wiceprezes UTK. Ja, drodzy państwo, bardzo krótko opiszę sytuację, w której podejmowałam interwencję. 28 czerwca pasażer z Warszawy wracał do domu. Miał jechać pociągiem Pendolino z Warszawy Centralnej do Lublińca i tam się przesiąść w pociąg do Kluczborka. Przez upały, przez awarię sieci trakcyjnej ten pierwszy pociąg złapał ponad dwugodzinne opóźnienie. Pasażer stracił przesiadkę, ale otrzymał informację, że może kontynuować podróż pociągiem POLREGIO z Lublińca w kierunku Wrocławia przez Kluczbork. No i co się okazało na miejscu? Na miejscu się okazało, że zaczęło się kolejne oczekiwanie. Informacje o opóźnieniu pociągu się zmieniały. Pociąg, który miał być ostatnią szansą powrotu do domu, został odwołany, i z tego, co przekazywał mi ten pasażer, nie było skutecznego komunikatu głosowego, nie było jasnej informacji na tablicach, nie było autobusu zastępczego, nie było innej pomocy. Pasażerowie dowiedzieli się o odwołaniu tego pociągu z portalu pasażera, kiedy po prostu sprawdziła to jedna z osób także oczekujących w tej miejscowości na peronie na pociąg. Ta konkretna historia skończyła się tak, że ta młoda osoba dotarła do domu po godzinie drugiej w nocy, zamiast o godzinie dwudziestej.

Rozumiem, że mogą się zdarzyć różne sytuacje. Będzie awaria, będzie odwołanie pociągu, są problemy. Ale w sytuacji, w której państwo tracicie pasażera ze swojego horyzontu, bo osoba jest zapewniana, że będzie przesiadka, że będzie skomunikowanie i nie dostaje odpowiedniej informacji, żeby móc podjąć decyzję, to jest to jakiś absurd. Pytanie, jak na takie sytuacje chcecie państwo reagować? Bo to po prostu zniechęca do podróżowania koleją, zniechęca do podejmowania potem podróży z przesiadkami, a myślę, że problem w tym przypadku tkwił w bardzo kiepskim przepływie informacji między poszczególnymi podmiotami.

Kolejna kwestia, formularz. To już może takie szczegółowe rzeczy, ale to jest interesujące. Na przykład formularz zwrotu w przypadku tych podróży w upałach za to, że nie działała klimatyzacja czy za opóźnienie. Formularz zwrotu dla turystów z zagranicy – ciągle go nie ma po angielsku na stronie Intercity. Tu tylko podam informacyjnie, Polska Organizacja Turystyczna szacuje liczbę osób z zagranicy w tym roku, w 2026, na 22–23 miliony osób. Część z tych osób będzie się przemieszczała pociągiem.

Druga rzecz, reklamacja. Ciągłe słyszymy o tym, że trzeba podchodzić propasażersko, no to może warto byłoby po prostu zacząć to wdrażać. Czy można byłoby wprowadzić automatyczny zwrot za opóźnienie, za problemy z przejazdami, za odwołanie pociągu w sytuacji osób, które kupiły bilet w aplikacji, które mają konto w państwa systemie i wy wiecie, jakie to są osoby. Czemu te osoby muszą składać osobny wniosek reklamacyjny na formularzu?

Ostatnio słyszałam historię osoby, która musiała złożyć formularz w przypadku odwołania pociągu, którym ta osoba miała jechać, i jej reklamacja została rozpatrzona przez Intercity negatywnie, ponieważ ta osoba nie miała poświadczenia z kasy. A pociąg został odwołany. Na Boga, litości. To znaczy, dochodzi już do jakichś absurdów i naprawdę do bardzo dużych utrudnień po chyba to, żeby jak najmniej osób skorzystało z tej ścieżki odzyskania chociażby

części pieniędzy. Już nie wspomnę o tym, że takich informacji o tym, jak w ogóle ubiegać się o reklamację, nie ma w pociągu. Pasażerowie tych informacji nie otrzymują od drużyn konduktorskich. Czasami jest komunikat głosowy, że można się zwrócić o reklamację lub dostaje się tylko zdawkową odpowiedź, że proszę reklamować, ale nie ma żadnej ścieżki postępowania, jak ktoś ma sobie z tym poradzić.

Kolejna rzecz, pan prezes Malinowski podawał informacje dotyczące wzmocnienia lokomotyw w różnych miejscach w Polsce. To jest w ogóle ciekawe, że pan prezes podał te informacje bez podziału na trakcje, a tylko ze względu na prędkość. To ja może dopytam, ile lokomotyw spalinowych spółka ma w rezerwie i w ilu miejscach one są? Bo to nie zabrzmiało jasno.

Ostatnie pytanie też dotyczące wzmocnień taborowych. Jak wygląda realizacja dostaw wagonów z tego kontraktu ze spółką SKPL Cargo? Jak wygląda realizacja tych harmonogramów? Kiedy ten, powiedzmy, zamówiony tabor, wypożyczony przez państwa, dotrze, bo tam jest przecież i tabor pasażerski, i wagony restauracyjne i tak dalej. To znaczy, z informacji medialnych wynika, że chyba niecała połowa do państwa dotarła. Dziękuję.

A może jeszcze jedna rzecz, jeżeli chodzi o to letnie umundurowanie. Ja, panie prezesie, nie mówiłam, że pracownicy nie są wyposażeni w umundurowanie, natomiast zgłosili się do mnie w kwestiach już takich bardzo szczegółowych. I ja tylko poddaję pod namysł, czy nie przedyskutować z pracownikami, czy wymieniając to umundurowanie letnie, nie pomyśleć o tym, żeby było ono uszyte z naturalnych materiałów, przewiewnych, takich, które dają ochłodę w upały. Dostałam kilka zdjęć z metkami umundurowania, jak to wygląda. 60% poliestru, 40% bawełna. Możemy sobie wyobrazić, jak się w tym funkcjonuje, kiedy mamy na pokładzie pociągu ponad 30 stopni Celsjusza, kiedy są takie ekstremalne upały. Zastanawiam się więc tylko, czy nie warto tego poddać pod dyskusję po to, żeby organizując kolejny przetarg na umundurowanie za, nie wiem, rok czy dwa lata, nie wziąć tych potrzeb pod rozważenie przy zakupie marynarek, spodni, spódnic i tak dalej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Kmita. Proszę bardzo.

Poseł Łukasz Kmita (RozwojPlus):

Bardzo dziękuję. Wiele pytań. Ja sobie odsłucham odpowiedzi, bo podobnie jak pani przewodnicząca Sibińska mam pewne zobowiązania. Po pierwsze, moja uwaga dotycząca wagonów PLK bez klimatyzacji. Czy nie rozważali państwo, aby w przedziałach ośmiomiejscowych bilety były sprzedawane maksymalnie do ilości sześciu miejsc? W przedziałach ośmiomiejscowych bez klimatyzacji, a one są zazwyczaj bez klimatyzacji w PLK, przy 35 stopniach w środku, muszę powiedzieć, że jest znacznie powyżej 29 stopni.

Dostrzegam pewne pozytywne, też komunikacyjne, i muszę powiedzieć, że pan prezes Wawrzyniak dość ładnie to między innymi na stronie rynku kolejowego przedstawia, ale wydaje mi się, że można wprowadzić pewne rozwiązania, które będą powodowały większy komfort pasażerów w pewnych relacjach.

Druga kwestia, to jednak uważam, że także POLREGIO powinno zabezpieczać wodę dla pasażerów. Często są to trasy powyżej dwóch godzin, a szczególnie w EN57 bez klimatyzacji, które stoi zazwyczaj na torach odstawczych. Temperatura na pierwszej stacji jest naprawdę kosmicznie wysoka, nawet 40 stopni.

Jak wygląda kwestia klimatyzacji w pociągach DM90? Czy państwo jesteście zadowoleni ze sprawności klimatyzacji w wagonach zakupionych z Niemiec? Czy one są funkcjonalne, czy klimatyzacja jest wydolna? I w wagonach tych od SKPL. Jest część wagonów SKPL, które kursują. One oczywiście wcześniej były kupione z Niemiec. Ale jak państwo je oceniacie? Na ile niedostarczenie wagonów i spalinowych zespołów trakcyjnych od SKPL powoduje jakieś trudności dla spółki? Dwa dni temu był taki materiał w Rynku Kolejowym dotyczący między innymi pociągu Szczeliniac na trasie Kraków–Jelenia Góra. Dość ładnie pan prezes Wawrzyniak to przedstawiał, ale generalnie chciałbym troszkę więcej na ten temat usłyszeć.

Na mapie była przedstawiona informacja, gdzie znajdują się lokomotywy w rezerwie. Muszę przyznać, że nie bardzo rozumiem, czemu takie lokomotywy nie znajdują się w Rzeszowie czy Przemyśle oraz w Kielcach. To jest, bym powiedział, dość ciekawe, że państwo tam nie lokujecie lokomotyw rezerwowych. Dzisiaj przy przebudowie linii numer 8 dojazd do Kielc jest utrudniony, więc chciałbym usłyszeć odpowiedź, skąd taka informacja.

Uważam też, że przy takim podejściu bardziej pasażerskim warto wdrożyć, a ja nie odczytuję, nie spotkałem jeszcze informacji przekazywanych przez drużyny konduktorskie o możliwości złożenia reklamacji, że nie ma WARS-u, że nie działa klimatyzacja, że jest opóźnienie powyżej 60 minut.

Dostrzegam teraz pewne pozytywy mówiące o tym, że jeśli pociąg się zatrzymuje, to jest informacja, że jest to postój nieplanowany czy postój techniczny uwzględniony w rozkładzie jazdy. To jest dobry kierunek, ale wydaje mi się, że właśnie kwestia dotycząca informacji o reklamacjach to jest element, który warto wprowadzić. Byłoby to przejrzyste. Trochę rozumiem spółkę, która nie chciałaby zwracać pieniędzy pasażerom, ale jednak z punktu widzenia podejścia pasażerskiego oczekuję, że takie działania będą podjęte.

Natomiast zwracam jeszcze uwagę na jedną rzecz, która dla mnie jest niezrozumiała – i to wiemy z regionów, bo to mamy sprawdzone – że przy poprzedniej fali upałów, gdzie nieraz pociągi miały 400 minut opóźnienia, państwo wystąpili do marszałków o odwołanie części pociągów regionalnych, żeby zmniejszyć ruch na torach. To mi się w głowie nie mieści. Muszę powiedzieć, że mamy to sprawdzone i nie chciałbym usłyszeć, że tak nie było, bo mamy informacje z panem... Proszę? Mamy potwierdzone informacje z panem ministrem Adamczykiem, że takie decyzje były, więc sztuczne ograniczenie pasażerom dostępu do kolei, na przykład na liniach kluczowych i strategicznych, gdzie jest może większy ruch pasażerski, i wpływanie na organizatorów o odwołaniach pociągów, to mi się w głowie nie mieści.

I na koniec, z czego wynikają problemy z Dartami, jeśli można prosić o więcej szczegółów. Odpalam sobie już Komisję Infrastruktury i będę państwa dalej słuchał. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Muszę powiedzieć, panie pośle, że osobiście mi się to nie podoba, że pan zadaje pytania, a później wychodzi. Ale to jest moja opinia. Ma pan oczywiście do tego prawo.

Poseł Łukasz Kmita (RozwojPlus):

To chciałem panu powiedzieć, panie przewodniczący, że dokładnie tak samo zrobiła pani przewodnicząca Sibińska.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Mam dokładnie takie samo zdanie, zwłaszcza jeżeli ktoś podpisuje wniosek o zwołanie Komisji, a później na tej Komisji się nie pojawia.

Poseł Łukasz Kmita (RozwojPlus):

Chciałem panu powiedzieć, panie przewodniczący, że jestem już ponad godzinę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ja to już państwu mówiłem. Oczywiście to jest prawo posła, natomiast, szczerze mówiąc, uważam, że to jest mało poważne podejście do swoich obowiązków. Pan poseł ma prawo, na pewno ma inne obowiązki, jak każdy, i ma pan poseł do tego prawo.

Poseł Łukasz Kmita (RozwojPlus):

Rozumiem, że takie same uwagi pan będzie stosował do pani przewodniczącej Sibińskiej. Ja jej przekażę tę pana uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Proszę przekazać.

Poseł Łukasz Kmita (RozwojPlus):

Natomiast też proszę nam wytłumaczyć, dlaczego pan wyszedł z Komisji, skoro pan chce być taki grzeczny i kulturalny, bo pana 20 minut nie było na Komisji. Życzymy więc sobie, żeby pan się wytłumaczył, jakie były powody.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, nie było mnie 30 minut, nie 20, i wykonywałem w tym momencie obowiązki szefa klubu. Natomiast jako...

Poseł Łukasz Kmita (RozwojPlus):

Czyli partyjne obowiązki są ważniejsze od obowiązków komisyjnych. Bardzo ciekawa informacja.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jeżeli pan poseł nie potrafi odróżnić partii od klubu parlamentarnego, to gratuluję tej wiedzy. Bardzo proszę, pani posłanko Oliwiecka.

Poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie. Szanowni państwo, bardzo dziękuję za przygotowanie tej informacji i przedstawienie tego, że faktycznie wnioski są wyciągnięte z pierwszej fali upałów czerwcowych. To jest raz. Jak zawsze, podejście pana ministra do systemowych rozwiązań jest tu szczególnie bardzo cenne. Ja mam takie doświadczenia z klimatyzacją w pociągach, że, przyznam się, że zawsze wożę ze sobą skarpetki, bo nigdy nie wiem, kiedy będzie klimatyzacja – tak jak tutaj, w tej sali – przesadzona. Mam wrażenie, że my Polacy nie umiemy korzystać z klimatyzacji. Faktycznie norma, że ma być o 6–8 stopni mniej niż na zewnątrz, nie działa, bo to nie jest wtedy odczuwalne jako ulga.

Mamy więc sytuację, że jest albo nadmierna klimatyzacja – i polecam paniom w sandałkach wozić skarpetki – albo jest według normy, co rzadko przy takich upałach przynosi ulgę, bo te 6 czy 8 stopni różnicy nie jest wystarczająco satysfakcjonujące.

Mam więc pytanie, bo rozumiem, że ustawianie klimatyzacji nie jest uzależnione od obłożenia pociągu czy wagonu, tylko po prostu jak jest temperatura na zewnątrz, to państwo ustawiacie o 6 stopni mniej, a wiadomo, że przy pełnym wagonie to się nagrzewa, albo właśnie klimatyzacji nie ma.

I tu mam też kilka takich refleksji. Po pierwsze, jeżeli nie ma klimatyzacji, warto rozważyć w te najbardziej gorące dni oczywiście, jeżeli jest awaria – ona może być krótka, może się uda ją naprawić, może być dłuższa, a pociąg jedzie, realizuje kurs – to żeby na poszczególnych kolejnych stacjach informować jednak pasażerów, że klimatyzacja nie działa, żeby ten, kto może, kto nie musi jechać, miał jeszcze szansę zrezygnować z tej podróży, zanim wsiądzie. Żeby pasażerowie mieli pełną informację, zanim wsiądą do pociągu. To jest takie moje pierwsze pytanie, czy mogą państwo coś takiego rozważyć.

Druga sprawa dotyczy kupowanego nowego taboru. Wiem, że normy zmieniają się wolniej, rozumiem to, i nie nadążają za sytuacjami kryzysowymi, szczególnie takimi incydentalnymi albo rzadkimi, bo jednak takie upały to nie jest większość dni, tylko może trzy tygodnie w roku kalendarzowym, co i tak jest tendencją rosnącą. Ale pytanie jest właśnie takie – tu już padło o powłoki, o okna – co jeszcze możecie państwo zmienić w tych zamówieniach, co jednak dałoby jakąś możliwość większego dostosowania taboru do sytuacji ekstremalnych? Być może otwieralne okna, bo to jednak pomaga. W PLK nie ma klimatyzacji i otwierane okna robią dużą różnicę.

Mam już takie pytanie bardzo konkretne. Czy w tych dniach, kiedy są ekstremalne temperatury, rezygnujecie państwo z możliwości zakupu biletu pomimo gwarancji miejsca siedzącego? Bo to jest rozwiązanie, które się sprawdza. To widać w pociągach, ale czy w tych dniach ekstremalnych upałów nie warto z tego zrezygnować?

I mam jeszcze pytanie odnośnie do honorowania biletu. Z jakimi spółkami jest podpisany... Pan prezes Malinowski powiedział o Kolejach Mazowieckich, było o POLREGIO, ale czy inne regionalne też? I czy nie warto wypracować takiego mechanizmu, że faktycznie powyżej jakiejś temperatury z automatu... Ze wszystkimi są? OK, dobrze, bo to nie wybrzmiało. To mnie trochę uspokoiło.

Jeżeli chodzi o zaopatrywanie pasażerów w wodę, bo to jest kluczowe. Ta woda oczywiście jest ciepła w tych pociągach. Widzę, że PLK przedstawiło tu też, że ma punkty, gdzie można zaopatrzyć skład w wodę, ale nie słyszałam, czy PKP SA jest włączone w ten proces, żeby chociaż po prostu podmieniać tę wodę na zimną czy rozdawać. Mówię to szczerze, bo faktycznie brakuje tej wody.

W zasadzie to są wszystkie moje pytania. Dziękuję za tę niewidoczną część pracy, którą państwo wykonujecie, i zespół PLK, i PKP Intercity, i PKP. Płyne taki komunikat, że ta fala upałów powinna przejść mniej boleśnie. Ale też wszystkim chciałam zwrócić uwagę, bo ja akurat przy poprzedniej fali upałów miałam tę przyjemność, nieprzyjemność, nie podróżować koleją, ale lecieć samolotem. I mam wrażenie, że wszelkie opóźnienia ruchu lotniczego są przyjmowane z dużą większą akceptacją i zrozumieniem niż opóźnienia ruchu kolejowego, ale to tylko świadczy o tym, że państwo macie wysokie standardy i przyzwyczajacie pasażerów do tych wysokich standardów. Ale myślę, że kierunek jest jeden. Przy takich upałach trzeba ograniczać ruch i to jest apel po prostu do mieszkańców, do pasażerów. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Polaczek. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo krótko, panie przewodniczący, panie ministrze, tak żeby nie przedłużać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, nie ma limitu czasu, tak że może pan dowolnie długo mówić. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak, ale że tak powiem, szanujemy obowiązki niektórych posłów, którzy muszą czasem wychodzić. Mieliliśmy jeszcze rezerwę na posiedzenie o 18:00 i o 20:00, które pan przewodniczący raczył zapowiedzieć, i całe szczęście odwołać. Natomiast chcę się odnieść do elementarnych może kilku spostrzeżeń.

Pierwsza kwestia, nawiązuję tutaj do wypowiedzi pana ministra Malepszaka, to jest ta dyskusja stricte techniczna, można powiedzieć, taka branżowa, kolejowa, dotycząca kwestii technologicznych, jeśli chodzi o jakość torów, naprężenia i tego rodzaju historii. W kontekście tej dyskusji, tak barwnie opisanej przez moją przedmówczynię przed chwilą, trzeba tu znaleźć przede wszystkim inżynierską odpowiedź na państwa propozycje zwiększające w najbliższych latach przy budowie komponentu kolejowego CPK prędkości ponad 300 km/h, bo jak rozumiem, klimat w obszarze Polski raczej się nie będzie zmieniał.

Poprosiłbym pana ministra Malepszaka w kilku zdaniach o syntezę, czy ten aspekt związany z korektą tych państwa planów, które potem, przynajmniej w tej części ogólnej, się zwerbalizowały, czy on był również oceniany pod kątem zapewnienia niezawodności tej infrastruktury. Mówię tutaj o czasie przyszłym, ale, jak rozumiem, to trzeba rozstrzygać dzisiaj.

Druga kwestia – tu nawiązuję do głosów przedmówców – nie mówimy tu o zjawiskach, które wystąpiły i są nowe na infrastrukturze czy drogowej, czy kolejowej. Kolej funkcjonuje od 100 lat i więcej na ziemiach polskich. Mamy nowe, służące milionom pasażerów rozwiązania informatyczne, pozwalające komunikować się w takich sytuacjach, bym powiedział, kryzysowych. Myślę, że cały komponent kwestii propasażerskiej, prokonsumenckiej, związanej z informacją, która jest przekazywana online, która jest przekazywana w sposób miarodajny, kulturalny, która również informuje pasażera o zasadach odzyskiwania przynajmniej części kwot wydanych na zakup biletów w sytuacji jakichś dramatycznych opóźnień, to jest sfera, nad którą trzeba pracować i ją stosować, i przede wszystkim również w sposób bardzo konkretny weryfikować, choćby poprzez strukturę wewnętrzną PKP Intercity. Macie tu państwo również możliwość oceny zachowań takich składów konduktorskich czy poszczególnych pracowników, którzy mają kontakt z klientem, zwłaszcza w sytuacjach ekstremalnych. Mówimy tu nie tylko o upałach latem, ale również o zimie.

Zwróciłbym też uwagę – nawiązuję tu do wypowiedzi pani poseł Pauliny Matysiak – że nie możemy zapominać, mając oczywiście na uwadze pierwszeństwo komfortu pasażerów, o kwestii warunków pracy pracowników kolei zatrudnionych w spółce PKP Intercity czy w ogóle w branży kolejowej i ewentualnie o wprowadzaniu – w sposób oczywiście zgodny z okolicznościami i warunkami ramowymi, wypracowanymi we współpracy ze stroną społeczną – dodatkowych gratyfikacji pozwalających pracownikom uzyskać jakieś niewielkie wzrosty wynagrodzenia, aby w okresie letnim, kiedy upały przekraczają czasem 35 stopni, a mamy to nie tak rzadko, nie pracownik nie był na końcu zainteresowania opinii publicznej, pasażerów czy samej firmy.

Nie chcę się odwoływać do szczegółów, natomiast przede wszystkim prosiłbym ewentualnie o przypomnienie przez pana ministra, jeśli mogę o to prosić, komentarza do tego aspektu czysto technicznego związanego z przyszłym niezawodnym funkcjonowaniem infrastruktury kolejowej, która ma być dostosowana do 350 km/h, po to, żebyśmy już nie dyskutowali w przyszłych kadencjach w Sejmie, gdy nastąpią jakieś zdarzenia identyfikowane jako nadzwyczajne. A one w skutkach są związane z różnego rodzaju ubytkami albo przeszkodami wynikającymi ze stanu technicznego.

Inaczej to wygląda w sytuacji, w której mamy to odniesienie do rozkładu jazdy pociągu relacji regionalnej, a inaczej, jeśli mówimy o pewnym połączeniu superszybkiej kolei, która ma się poruszać na dużych odległościach.

Byłem oczywiście również kilkakrotnie za granicą, nie tylko w Europie, gdzie przy potężnych upałach pociąg szybki funkcjonował bez jakichkolwiek opóźnień. Pytanie o opóźnienia w centrum

sterowania ruchem na przykład w T'Ai-Pei latem, przy temperaturze 30 kilku stopni, wywoływało zdziwienie, bo to jest przecież sytuacja, która została potraktowana w sposób zasadniczy na etapie projektowania i różnych rozwiązań technicznych, które pozwalają na zachowanie rozkładu jazdy bez jakichkolwiek opóźnień. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Temat dzisiejszego posiedzenia Komisji był przedmiotem debaty parlamentarnej, sejmowej, na poprzednim posiedzeniu Sejmu, w ramach informacji bieżącej. Prowadzona była debata w Sejmie. Zebrałem wiele wątków tam poruszonych w jedną całość, ale pojawiło się też takie określenie i ono, proszę mi wierzyć, funkcjonuje w przestrzeni debaty, co najmniej parlamentarnej. Obecny rząd uzyskał miano rządu odwróconej hipoteki klimatycznej, bo to, czego nie udało się zrobić zimą, udało się zrobić latem. No, ale to tylko taka dygresja, odniesienie do poprzedniej debaty.

Natomiast na jej kanwie zwróciłem się też do ekspertów. Dzisiaj jest okazja do tego, żeby zadać pytania i z góry proszę o odpowiedź na te pytania na piśmie. Bo te odpowiedzi są niezmiernie ważne. Część dotyczy przede wszystkim podmiotów zaangażowanych w planowanie, przyjęcie oraz realizację rozkładu jazdy pociągów pasażerskich w aspekcie zaistniałego kryzysu przewozowego, którego byliśmy udziałowcami w czerwcu i lipcu 2026 roku.

Pytanie pierwsze: Czy podjęto działania wyprzedzające celem uniknięcia kryzysu przewozowego lub minimalizacji jego skutków? Jeśli tak, to jakie i na jakim szczeblu? I proszę tutaj o precyzyjną odpowiedź w odniesieniu do czasu planowania rozkładu jazdy pociągów pasażerskich.

Pytanie drugie: Czy przeanalizowano ryzyka na etapie tworzenia rozkładu jazdy oraz jego realizacji związane z rekordową liczbą połączeń dalekobieżnych? O tym mówiliśmy wielokrotnie na posiedzeniach Komisji Infrastruktury w ostatnim co najmniej kwartale. Czyli ryzyka wynikające z rekordowej liczby połączeń dalekobieżnych. To jest ważne, że zwiększa się ilość przewożonych pasażerów, ale takie działania niosą też ze sobą ryzyka.

Teraz pytanie. Oto takie: Czy w sytuacji skokowego wzrostu wydatków publicznych – przekazywane PKP PLK w ramach programu utrzymaniowego łącznie 50 mld zł oraz PKP Intercity w ramach umowy PSC łącznie ponad 35 mld zł – podjęto wystarczające działania utrzymaniowe oraz organizacyjne celem uniknięcia kryzysu przewozowego?

I pytanie precyzyjne: Czy w okresie poprzedzającym wdrożenie czerwcowej korekty rozkładu jazdy dokonano weryfikacji stanu linii kolejowych, po których realizowane są przewozy dalekobieżne, celem określenia stopnia stabilizacji torów – podsypka, zachowanie profilowania, poprawność innych elementów wpływających na stabilizację – a także stopnia wyregulowania sieci trakcyjnej pod kątem upału? Jeśli tak, jakie były wyniki tej weryfikacji? Proszę o precyzyjną odpowiedź.

Czy stan torowiska oraz sieci trakcyjnej i jej wyregulowanie były optymalne pod względem ich przygotowania na upalne temperatury? Na jakich odcinkach sieci ten stan był optymalny, a na jakich nie? Zapewne macie to państwo w swoich dokumentach, jeżeli takie działania były prowadzone. Czy w okresie poprzedzającym wdrożenie czerwcowej korekty rozkładu jazdy przeprowadzono prace utrzymaniowe gwarantujące odpowiednie wyprofilowanie oraz stabilizację torów, jak również zabezpieczające i regulujące sieć trakcyjną? Sieć trakcyjna była przyczyną wielu opóźnień tych pociągów. Czy wykonywane wobec tego były prace utrzymaniowe w tym zakresie?

Kolejne pytanie: Czy w okresie poprzedzającym wdrożenie czerwcowej korekty rozkładu jazdy dokonano weryfikacji sprawności oraz ewentualnych czułych punktów z uwagi na temperaturę urządzeń sterowania ruchem kolejowym? Czy wykonano utrzymaniowe i zabezpieczające ukierunkowane na minimalizację ryzyka uszkodzeń w wyniku upałów?

Kolejne pytanie: Czy zapewniono rezerwę taborową umożliwiającą wyprawienie pociągu bez opóźnień na stację, na starcie związanego z opóźnieniami pociągów, których skład miał być obiegowane na kolejną relację?

I kolejne pytanie: Czy w okresie poprzedzającym czerwcową korektę rozkładu jazdy dokonano weryfikacji sprawności oraz stanu taboru, w szczególności w zakresie wrażliwości poszczególnych podzespołów na temperaturę? Jeśli tak, to jakie były jej wyniki oraz jakie działania zaradcze podjęto? Czy te informacje, które podano dzisiaj, są efektem analiz i doświadczeń z tego

kryzysu przewozowego, o czym mówił pan minister dzisiaj na początku posiedzenia Komisji, że oto wyciągnięto wnioski i stosuje się teraz różnego rodzaju procedury, czy te działania były podejmowane przed tym kryzysem przewozowym, te działania, o które pytam? Kwestia dotyczy również obsady pociągów. Czy zapewniliście państwo rezerwowe obsady pociągów? Maszyniści, drużyny konduktorskie?

Kolejne pytanie: Czy zapewniono odpowiednią liczbę personelu zdolnego przygotować składy do odjazdów w sytuacji kryzysowej, w tym składy w ramach rezerwy taborowej? Sprzątanie, weryfikacja stanu technicznego składów oraz spełnienia warunków bezpieczeństwa.

I kolejne pytanie: Czy wyprzedzająco zorganizowano autobusową komunikację zastępczą, której gotowość byłaby natychmiastowa w sytuacji wystąpienia awarii?

Kolejne pytanie: Czy wyprzedzająco ustalono procedury oraz sposób, oraz dedykowano zasoby celem zapewnienia pasażerom pełnej informacji i spełnienia ich uzasadnionych potrzeb na wypadek zaistnienia awarii, opóźnień pociągów w wyniku upałów? Wiemy, że taka komunikacja mocno szwankowała w wielu przypadkach i po prostu jej nie było. Ludzie byli skazani na oczekiwanie na pociągi bez wiedzy, kiedy ten pociąg przyjedzie, a te opóźnienia sięgały wielu godzin.

No i to, co jest niezmiernie ważne: Czy w PKP PLK oraz PKP Intercity zapewniono wystarczający monitoring stanu infrastruktury kolejowej czy też taboru? Czy zmieniono – i to jest bardzo ważne pytanie, i bardzo proszę o odpowiedź na to pytanie – czy zmieniono w latach 2024–2026 procedury monitorowania stanu infrastruktury kolejowej oraz stanu taboru na mniej restrykcyjne? Czy monitoring stanu infrastruktury kolejowej oraz taboru w okresie poprzedzającym wdrożenie czerwcowej korekty rozkładu jazdy był prowadzony w stopniu co najmniej wymaganym przez obowiązujące w PKP PLK SA i PKP Intercity procedury? Zwracam państwu uwagę, że w wielu wypowiedziach czy to ekspertów, czy związkowców na posiedzeniach Komisji Infrastruktury problem monitorowania infrastruktury kolejowej oraz taboru był wielokrotnie poruszany. Bardzo więc proszę o precyzyjną i rzetelną odpowiedź na to pytanie.

Tak jak i na kolejne: Jaka była częstotliwość monitorowania stanu technicznego linii kolejowych PKP PLK, w tym stabilizacji i wyprofilowania torów oraz wyregulowania sieci trakcyjnej oraz taboru kolejowego PKP Intercity SA w pierwszym i drugim kwartale 2026? I uwaga, w stosunku do lat 2025, 2024, 2023 i 2022. Jeszcze raz powtórzę to pytanie. Jaka była częstotliwość monitorowania stanu technicznego linii kolejowych PKP PLK, w tym stabilizacji i wyprofilowania torów oraz wyregulowania sieci trakcyjnej, a także częstotliwość monitorowania stanu technicznego taboru kolejowego PKP Intercity w pierwszym i drugim kwartale 2026 w stosunku do lat 2025, 2024, 2023 i 2022?

I kolejne pytanie. Czy potencjał kadrowo-organizacyjny dedykowany monitorowaniu stanu linii kolejowych – torowisko, sieć trakcyjna PKP PLK-SA – oraz stanu taboru PKP Intercity uległ w latach 2024–2026 zmniejszeniu? Czy zaistniała w tych obszarach redukcja zatrudnienia? Zwracam się do strony rządowej. Oczekujemy precyzyjnych odpowiedzi, szczególnie na te pytania. Czy potencjał kadrowo-organizacyjny dedykowany monitorowaniu linii kolejowych oraz stanu taboru PKP Intercity uległ w latach 2024–2026 zmniejszeniu? Czy zaistniała w tych obszarach redukcja zatrudnienia? Czy w przypadku redukcji zatrudnienia w tych obszarach uzupełniono zasoby kadrowe w ten sposób, że powierzono nowo zatrudnionym pracownikom obowiązki w zakresie co najmniej odpowiadającym zakresowi i liczbie pracowników, którzy dotychczas wykonywali zadania związane z monitorowaniem stanu linii kolejowych oraz taboru? Nie będę tłumaczył, jak ważne są te pytania, jak ważne są odpowiedzi, które oczekuję, że zostaną nam przekazane.

No i kolejne pytanie: Czy w obliczu danych meteorologicznych sugerujących wystąpienie upałów zorganizowano sztaby kryzysowe? Czy określono procedury postępowania w takiej sytuacji? Jeśli tak, to w jakim terminie oraz na jakich poziomach szczebla decyzyjnego w PKP PLK SA, PKP Intercity SA oraz w Ministerstwie Infrastruktury? Jeśli określono procedury, jaka była ich treść oraz obowiązki poszczególnych uczestników procesu?

Szanowni państwo, dysponuję również swoistym résumé, wnioskami takiej bardzo szczegółowej analizy zaistniałej sytuacji. Pozwolę sobie przytoczyć kluczowe wnioski z analiz, że oto zarówno Ministerstwo Infrastruktury, PKP PLK SA, jak i PKP Intercity na etapie tworzenia rozkładu jazdy nie oceniły właściwie kluczowych ryzyk związanych z maksymalizacją ruchu pasażerskiego w miesiącach letnich, bądź te ryzyka pominęły.

Myślę, że na tym etapie zakończę. Jeszcze raz powtarzam, oczekuję precyzyjnych odpowiedzi na te pytania i bardzo proszę, ażeby one w odpowiednim czasie dotarły do członków Komisji

Infrastruktury. Myślę, że odpowiedzi na te pytania będą ciekawym zaczynem do kolejnego etapu dyskusji na temat tego, na ile Polska Kolej jest odporna i przygotowana na tego typu sytuacje, z jakimi mieliśmy do czynienia na przełomie czerwca i lipca tego roku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Ja bym tylko poprosiła pana prezesa Malinowskiego – bo to wybrzmiewało w pytaniach, trochę w moim wprowadzeniu, ale też w pytaniach pani posłanki Oliwieckiej – aby wyjaśnić kwestię zwrotu biletów bez potrącenia odstępnego. Spółka o tym informuje, że teraz bilety zakupione na okres podróży między 30 lipca a 9 sierpnia mogą być zwrócone, czy na trasach międzynarodowych, czy na trasach krajowych. Jak państwo o tym informujecie? Sprawdziłam. Mam zakupione w aplikacji bilety na przyszły tydzień dla dwóch osób. Żadnej informacji mailowej w tym temacie, żadnej informacji w samej aplikacji. Jest oczywiście informacja, komunikat na stronie Intercity. Zakładam, że większość pasażerów nie wchodzi na stronę Intercity, jak już ma zakupiony bilet. Jak z tą informacją państwo docieracie? Czy wcześniej wysyłaliście maila na konto, na które jest założona aplikacja, czy na adres mailowy, na który był zakupiony bilet, czy tylko bazujecie na tym, że jak powiecie to w internecie, na stronie internetowej, w social mediach, no to informacja się rozejdzie i kto będzie chciał zwrócić bilet, to zwróci, czy jednak informacja trafia do pasażerów, że drodzy pasażerowie, będzie gorąco, będzie upał, podróż może nie być taka, jak sobie wymarzyliście, ale możecie zwrócić bilet, jeżeli obejmuje taki i taki okres. Jak to wygląda? To wszystko z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Teraz głos zabierze pan prezes Furgalski. Bardzo proszę.

Prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, przewodniczący zarządu Forum Kolejowego Railway Business Forum Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Pierwsze pytanie na pewno do pana ministra, bo chodzi o jego słowa. Kiedy była poprzednia fala upałów i mieliśmy do czynienia między innymi z defektami sieci trakcyjnej, to w wywiadach pan minister mówił tak: „Rozpoznano drobny błąd projektowy sieci trakcyjnej, który spowodował zatrzymanie pociągów na trzy godziny. Mamy to rozpoznane i tego typu kwestie będziemy uzupełniać w kolejnych tygodniach, aby takie błędy poprawiać”. Ja się nie spotkałem z rozwinięciem. Tak średnio jestem techniczny, ale jakby pan minister mógł powiedzieć, co to za błąd, o co chodzi.

Druga rzecz, jeżeli dobrze pamiętam, to chyba jest taka dokładna liczba: 200 wagonów Intercity, które nigdy fabrycznie nie miały klimatyzacji. Pytanie w związku z tym o kontrakt na 300 nowych wagonów, które produkowane są w poznańskiej fabryce. Tak przy okazji, czy może już zapadła decyzja albo jak duże szanse są na to, że ten kontrakt będzie razem z opcją, czyli plus 150? Jak rozumiem, te wagony będą w pierwszej kolejności szły do huty jako złom, kiedy te pierwsze zaczną się pojawiać.

I pytanie właśnie o te najgorsze, chociaż niektórzy otwierają okna i mówią, że to jest lepsze niż klimatyzacja, która jest zamontowana. Ale pytanie, kiedy ten proces zastąpienia? Czy to są dwa, trzy lata? I też może przy okazji, bo wiemy, że mamy opóźnienia w dostawie wagonów z Cegielskiego, czy – jeśli dobrze pamiętam – czerwiec 2027 jest już w tej chwili – tam też były perturbacje personalne, jeśli idzie o zarząd – ale czy on jest w miarę pewny, że na ten przyszły, pewnie też gorący sezon te nowe wagony zaczną się pojawiać?

Była taka informacja wczoraj, że w jakimś niewielkim promilu wagonów klimatyzacja uległa awarii. Czy w poprzedniej fali upałów macie państwo informację, w jakim procencie wagonów doszło do takiej awarii? To Urząd Transportu Kolejowego, nie pamiętam ile lat temu, także UOKiK powiedział, że rzeczywiście te minimalne 25%, kiedy klimatyzacja jest niesprawna, pasażerom się należy. Ale czy w przypadku, jeżeli mamy do czynienia z awarią trakcji, z awarią toru infrastruktury, to czy pasażerowie też mogą się zwracać o odszkodowanie, czy tutaj jest powoływanie się na siłę wyższą?

I ostatnia rzecz dotyczy komunikacji autobusowej zastępczej. Tutaj też w kilku przypadkach autobusy nie podjeżdżały. W ramach umów ramowych przewoźnicy odmawiali podstawienia autobusów. Przejrzałem sobie listę. Tam są oczywiście jakieś PKS-y, prywatni przewoźnicy, ale pytanie – oczywiście to nie może dotyczyć z wiadomych względów całego kraju,

ale gdzieś w pobliżu większych miast, czy takich miast, które dysponują komunikacją miejską autobusową – czy nie jest jakimś rozwiązaniem, żeby na okres wakacji tylko mieć takie krótsze umowy? Bo wtedy raz, że temperatura jest wyższa, a w przypadku miast chociażby takich jak Warszawa, rozkłady jazdy ulegają znacznej redukcji, więc tabor do dyspozycji – nie wiem jak z kierowcami – ale tabor powinien być do dyspozycji. Czy taka sytuacja, żeby w sukurs Inter-city przyszła wówczas komunikacja miejska, przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, była rozważana? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś jeszcze chciałby zadać pytania? Nie widzę, to jeszcze ja pozwolę sobie na kilka słów refleksji. Szanowni państwo, myślę, że jesteśmy w bardzo interesującym momencie, jeżeli chodzi o rozwój kolei w Polsce, bo z jednej strony rzeczywiście przez wiele, wiele lat, jeżeli popatrzymy od lat 90., te decyzje, które były wtedy podejmowane, nie służyły utrzymaniu ruchu kolejowego, bardzo często oznaczały również likwidację linii kolejowych, powodowały, że pasażerowie tracili możliwość docierania do szkoły, do pracy, do centrum administracyjnego. To oczywiście wywołało zrozumiałą decyzję pasażerów, czyli wybór innych środków komunikacji, innych środków transportu.

Dzisiaj możemy tylko to wspominać, możemy na tej podstawie wnioskować, możemy na tej podstawie, biorąc pod uwagę tamte warunki, wyciągać dobre wnioski po to, żeby tworzyć na przyszłość rozwiązania, które będą dobrze służyły pasażerom.

Jesteśmy w szczególnym momencie historii, dlatego że można powiedzieć, że w zasadzie na skutek trochę pandemii, troszeczkę kryzysu paliwowego, czyli wzrostu cen paliw w 2022 roku, wysokich cen paliw w 2023 roku, pasażerowie postanowili przesiąść się na połączenia kolejowe. Ta decyzja wtedy nie była łatwa, dlatego że w latach 2022–2023, choć pasażerów przybywało, to jednak zmagali się z potężnymi opóźnieniami spowodowanymi licznymi przedłużającymi się remontami. Brakowało wagonów, te wagony nie były remontowane, nie było nowych wagonów. Potężny kryzys przewozowy, który wynikał z tego, że w latach 2015–2023 nie było odważnych decyzji, które powodowałyby, że dostęp do taboru, że zamówienia taborowe, że przetargi taborowe powodowałyby pojawianie się nowych wagonów, komfortowych dla pasażerów, z których ci pasażerowie mogą korzystać.

Apogeum tych negatywnych zjawisk zawsze przypadało w okresach wakacyjnych, kiedy ludzie chcieli wybierać kolej, jeździć nad morze, jeździć w góry, jeździć na wakacje nad jeziora, chcieli wypoczywać. Niestety pełne pociągi – wszyscy pamiętamy zdjęcia z lat 2022–2023. Do nas również obywatele zwracali się z prośbami o interwencję, co się takiego działo.

Dzisiaj rzeczywiście wychodzimy z potężnego kryzysu przewozowego, podejmując odważne decyzje, idąc czasami wręcz w poprzek podpowiedziom osób, które się nie do końca znają, ale tak jak w przypadku strzelania – to jest ostatnio dobry motyw, wszyscy się ostatnio znają na zestrzeliwaniu rosyjskich rakiet – i podobnie jest z koleją. Myślę, że wszyscy się dzisiaj znają na tym, jak na tę kolejłożyć. Szkoda, że tych zmian nie wprowadzano i nie postulowano w latach poprzednich.

Dlatego ja zacznę od tego, szanowni państwo, że podziękuję panu ministrowi Malepszakowi, podziękuję panom prezesom, podziękuję wszystkim pracownikom, którzy codziennie od ponad dwóch lat zmieniają polską kolej tak, żeby rzeczywiście wyszła z tego potężnego kryzysu przewozowego, z którym spotkaliśmy się wtedy, kiedy przejmowaliśmy odpowiedzialność za Polskę. Chcę podziękować dlatego, że mamy bardzo dynamiczne inwestycje w infrastrukturę kolejową. Budujemy potężne ilości, jeżeli chodzi o szlaki kolejowe, remontujemy, oddajemy dla pasażerów. Prowadzimy przetargi, dzięki którym do pasażerów trafiają nowe lokomotywy, nowe wagony. A w sytuacji, w której widzimy, że pojawia się zainteresowanie ze strony obywateli, to nie wahamy się sięgać nawet po takie rozwiązania, dzięki którym na polskie tory trafiają wagony od innych przewoźników, którzy je wycofali. To powoduje, że zainteresowanie ludzi i chęć podróży koleją może zostać zaspokojona w stopniu znacząco większym, niż było to wcześniej. I to jest coś, co należy docenić, za co należy podziękować, dlatego że za tym stoi ciężka praca tysięcy osób, które codziennie dbają o to, żeby pasażerowie mieli czym jeździć i żeby te podróże były bezpieczne.

Oczywiście dzisiaj możemy się zastanawiać, na ile procedury różnego rodzaju są skuteczne, na ile różnego rodzaju procedury są dobre, na ile kolej była przygotowana na wysokie temperatury. Dlatego ja też chcę zadać pytania dotyczące tych procedur.

Po pierwsze, pan minister był uprzejmy powiedzieć o tych 16 odcinkach, gdzie nie było rozprężenia. To ja bym prosił, panie ministrze, o przybliżenie, kiedy one były remontowane, kiedy oddano je do użytku, bo wydaje mi się, że powinniśmy taką wiedzę posiadać.

Chciałbym zapytać o to, czy procedury, które były opracowywane wtedy, kiedy dynamicznie rósł wolumen przewozu w latach 2022–2023, rosło zainteresowanie ze strony pasażerów, były dostosowywane do zwiększającego się ruchu, czy wprowadzano procedury mające na celu choćby przeciwdziałanie skutkom zmian klimatycznych, bo przedłużające się bardzo intensywne upały są związane właśnie ze zmianami klimatycznymi.

Chciałem zapytać o to, jakie procedury były stosowane w sytuacji, kiedy rzeczywiście dochodziło na przykład do awarii pociągu, dlatego że ja też korzystam z połączeń kolejowych i muszę powiedzieć, że czasami pociągi po prostu nie przyjeżdżały albo się spóźniały, nie można się było przesiąść na inny pociąg. Korzystam czasem z połączeń w województwie śląskim, także w innych województwach, gdzie jestem jako przewodniczący Komisji zapraszany, i muszę powiedzieć, że dzisiaj działa to o wiele lepiej, o wiele sprawniej niż wtedy, kiedy byłem posłem w opozycji. Może po prostu coś się zmieniło w tej sprawie na lepsze i dlatego ludzie doceniają, że mogą korzystać właśnie z tych połączeń kolejowych.

Chciałem też podziękować państwu za znakomite rozpisanie procesu reklamacyjnego na stronach internetowych. Muszę powiedzieć, że byłem jakiś czas temu w Hiszpanii i korzystałem tam z połączeń kolejowych. Chcę powiedzieć, że jeżeli chodzi o informację dla pasażera, chociaż ona wymaga poprawy i dostosowania do aktualnych przebiegów, to jako pasażer korzystający z polskiej kolei czuję się naprawdę świadomym podróżnikiem. Informacje dotyczące tego, skąd odchodzą pociągi, w jakim kierunku odchodzą pociągi, o której odchodzą pociągi, jakie jest opóźnienie, są dostępne na tablicach. Te informacje dostępne są również w systemie teleinformatycznym. Muszę powiedzieć, że organizacja działania hiszpańskiej kolei, na przykład niektórych dworców w Madrycie, jest taka, że ludzie chodzą i szukają, przepraszam za wyrażenie, jak barany, skąd odchodzi ich pociąg, dlatego że tej informacji nie ma. I myślę, że jeżeli mówimy o różnych doświadczeniach europejskich, to wielu organizatorów transportu kolejowego mogłoby czerpać z naszych doświadczeń, bo nigdy nie miałem takiego problemu w Polsce, jak właśnie na niektórych dużych dworcach hiszpańskich, żeby znaleźć właściwy peron, z którego odchodzi właściwy pociąg.

Szanowni państwo, chciałem też powiedzieć, że sprawdziłem, bo niektórzy tu utyskiwali, że nie ma języka angielskiego. Jest język angielski. Na stronie internetowej PKP Intercity jest informacja nie tylko w języku angielskim, ale też w języku rosyjskim. Gdybym był złośliwy, to mógłbym zapytać, od kiedy jest ten rosyjski. Dziękuję bardzo. Natomiast chcę powiedzieć, że ta informacja, sprawdziłem teraz w czasie posiedzenia, jest bardzo kompleksowa, kompetentna i pokazująca krok po kroku, w jaki sposób należy podejść do procesu reklamacyjnego. I trochę mnie dziwi, że dzisiaj padają pytania o tak podstawowe rzeczy. Nie wiem, czy to jest brak znajomości, czy może nawet nie było wizyty na stronie internetowej, jeżeli ktoś o takie rzeczy pyta, ale chcę pogratulować i powiedzieć, że o wiele łatwiej jest wyczytać formularz i znaleźć ten formularz. To jest formularz online, który się wypełnia, jeżeli chodzi o bilet. Muszę powiedzieć, że hiszpański formularz w języku hiszpańskim jest jednak dużo bardziej wymagający. Więc ja się bardzo cieszę, bo miałem okazję, trochę sprowokowany różnymi pytaniami, spojrzeć na to, co oferuje Intercity – bo tu mówię o stronie internetowej Intercity – i chcę państwu powiedzieć, że naprawdę rzadko która instytucja publiczna – państwo nie są instytucją publiczną, ale są spółką skarbu państwa – rzadko która instytucja publiczna ma tak klarownie rozpisany proces. Nie chcę tego traktować jako złośliwość, ale wydaje mi się, że jeżeli ktoś mówi, że nie ma takiej informacji w języku angielskim, to jednak powinien najpierw sprawdzić, żeby te informacje, które są przekazywane, opierały się na prawdzie.

Zastanawiam się też nad tym, jak to wygląda, jeżeli chodzi o kwestie wagonów, bo temat pojawia się kolejny raz, kiedy rozmawiamy o wagonach, o wyposażeniu, o standardzie wagonów, a także o zakupach wagonów. Bardzo bym prosił może w jakiejś czytelnej informacji, ile było wagonów dostępnych do przewozu w 2015, ile w 2023 roku, a ile mamy dzisiaj. Prosiłbym o informację, ile połączeń było w 2015, w 2023, a ile mamy połączeń realizowanych przez PKP Intercity dzisiaj. Myślę, że jeżeli popatrzymy na te wzrosty, to będzie to laurka wobec pana ministra Malepszaka, który nadał właściwy kierunek po latach zapaści, po latach błędzenia, po latach chodzenia po różnych łąkach i nieużytkach. Dzisiaj mamy kompleksową decyzję, kompleksowy kierunek, remonty, zakupy, czyli to wszystko, co służy obywatelom.

Nie chcę się już wyłoshiwiać na temat takiego mikrozarządzania dotyczącego różnych pojedynczych przypadków, po których trudno jest wnioskować, i w ogóle jest błędem wnioskować, jak działa cały system. Trochę mnie martwi, że nasze Komisje zaczynają przypominać takie okienko skarg i zażaleń na pojedyncze sprawy, tak jak było w przypadku, przypomnę, grafik, które się okazały problemem jednej osoby, która po prostu...

Posel Paulina Matysiak (niez.):

To nieprawda. Proszę nie kłamać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Prawda, byłem na tej Komisji, nawet ją prowadziłem.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Proszę nie wchodzić w tę dyskusję, bo pracownicy Intercity pana słuchają.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Słyszeliśmy to właśnie na tym posiedzeniu. Bardzo proszę nie przerywać. Ja pani poseł nie przerywałem. Mówiła pani o wielu różnych rzeczach. Naprawdę proszę się nie denerwować, uspokoić. Każdy poseł, każda posłanka ma prawo zabrać głos na Komisji i to jest jego prawo, co przedstawia, jakie informacje przedstawia. Jedni zajmują się takim mikrozarządzaniem, czy włączono włącznik, czy nie włączono, a inni patrzą globalnie na problemy, które są przed koleją.

A tych problemów rzeczywiście jest dużo, bo dostosowanie się do zmian klimatu, które są i są faktem, choć niektórzy zaprzeczają, to jest jedno z wyzwań kolei. Choćby rzeczona klimatyzacja. Ona jest i była projektowana na pewne temperatury, tak jak zresztą każde inne urządzenie techniczne, które jest projektowane na konkretne, określone warunki, nie wiem, czy średnie, jest jakaś maksymalna i tak dalej. Jeżeli mamy do czynienia z kumulacją zjawisk pogodowych, to oczywisty jest fakt, że niektóre urządzenia trzeba eksploatować inaczej, dlatego że projektowane wiele, wiele lat temu nie spełniają dzisiejszych warunków, choćby w zakresie pogodowym. Utyskiwanie na to, że 30-letnie wagony mają awarie w ekstremalnych temperaturach, jest czymś, co nie wpisuje się w całą wiedzę technologiczną, w wiedzę dotyczącą zasad projektowania urządzeń różnego typu, bo tu nie mówię konkretnie o nawet wagonach. Mówię o urządzeniach. Urządzenia projektowane są na jakiś przedział z jakimś maksimum, jakimś minimum.

Wydaje mi się i prosiłbym może o jakąś refleksję przyszłościową, panie ministrze, bo być może rzeczywiście jest tak, że trzeba zmienić pewne zasady i państwo już to zrobili, znają życie, pewne minima dotyczące choćby temperatur, zjawisk ekstremalnych, tak żeby nie było w przyszłości problemu w tym świecie, który się zmienia, na przykład właśnie z nowymi wagonami, które kupujemy. Bo stare wagony są starymi wagonami, można je odnowić, można je wyremontować, natomiast pewnie niewiele więcej można zrobić, biorąc pod uwagę, że one są zakorzenione w jakimś systemie technologicznym. Natomiast pytanie jest na przykład właśnie o to, czy można wyjść w jakiś sposób do przodu.

Na ten moment pozwolę sobie postawić kropkę i przekażę głos panu ministrowi Piotrowi Malepszakowi i panom prezesom w celu udzielenia odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. To jest nasz kierunek, który przyjęliśmy, wielokrotnie tu o tym mówiliśmy. Związany jest z rozwojem kolei. Jeśli mówimy o rozwoju, to musimy mówić o wzroście pracy eksploatacyjnej realizowanej przez przewoźników taborem, który przewoźnicy posiadają, który powinni nabyć, czasem starszy tabor, czasem zupełnie nowy, bo taki cel sobie postawiliśmy ponad dwa lata temu.

Na pierwszej konferencji w Ministerstwie Infrastruktury, to był styczeń 2024, mówiłem, że w naszych szacunkach rok 2026 powinien się zamknąć wynikiem na poziomie 450 milionów pasażerów. Przekroczymy tę wartość. Będzie w okolicach 470 milionów. Widzimy to po pierwszym półroczu. Świeże dane za czerwiec Urzędu Transportu Kolejowego podsumują już pierwsze półrocze, mówią o 230 milionach, a zawsze drugie półrocze jest nieco lepsze ze względu na wakacje. Dlatego to też są kwestie, o których mówiliśmy, wskazując na zablokowanie pracy eksploatacyjnej w Intercity w listopadzie 2023 roku.

Dzisiaj nie mielibyśmy tych 30% więcej połączeń, nie byłoby pociągów z Bielska-Białej do Krakowa, nie byłoby pociągów z Poznania do Gorzowa, masy innych pociągów, dlatego że ta praca została wtedy zablokowana, dlatego że podejście było dalekie od tego, które ja preferuję,

czyli lepszego wykorzystania zasobów, które posiadamy. I tak jak tu siedzimy przy tym stole, zgadzamy się co do tego, że zasoby trzeba wykorzystywać. Pendolino ma jeździć 400 tysięcy kilometrów rocznie. Dart powinien jeździć 300 tysięcy kilometrów rocznie. Lokomotywa Gryfin jeździ ponad 300 tysięcy kilometrów rocznie i to jest nowy sprzęt, który się świetnie sprawuje. Ale są takie rodzaje taboru, które niestety nie domagają w sytuacji, gdy ta efektywność, która jest dla nas ważna, jest zwiększana.

Dlatego, patrząc od strony całościowej, to co robimy, można streścić jednym słowem: rozwój. Albo dwoma słowami: rozwój kolei. Szeroko rozumiany. Mamy najlepsze parametry infrastruktury w jej historii, infrastruktury PKP PLK, mamy najwyższe przewozy od 30 lat, jeśli chodzi o naszą kolej. Jesteśmy teraz na takiej ścieżce, że chcemy przekroczyć w przyszłym roku pół miliarda pasażerów. I tutaj, nie ma co do tego wątpliwości, że po prostu tak należy działać, bo ja często mam takie spotkania z kolejarzami, którzy chcieliby, żeby to była taka kolej, jak była, czyli efektywność jest sprawą drugorzędną. Czy pracujemy, czy maszynista przejeżdża rocznie 10 tysięcy kilometrów, czy 50 tysięcy kilometrów, jest sprawą drugorzędną. A to wszystko powoduje, że efektywność transportu kolejowego właśnie zależy od tego typu czynników.

My dzisiaj konkurujemy jako kolej, chcemy walczyć o pasażera, mamy szansę pozyskiwać pasażera, nawet pomimo tego, że mamy bezpłatną, coraz lepszą, w większości bezpłatną sieć dróg wysokiej przepustowości. I to tak całościowo, jeśli chodzi o kwestię tego, gdzie jesteśmy i dokąd idziemy, bo ten kierunek jest zawsze jeden i szczególne, które są z tym związane.

Jedna prośba właściwie związana z tym, co powiedział pan minister Adamczyk, bo pan minister Adamczyk użył słowa „szczegółowa analiza” i użył określenia „taboru i infrastruktury”. Ja bardzo chciałbym zobaczyć taką szczegółową analizę, czy ona jest robiona przez osoby, które mają wiedzę w tym obszarze. Bo doświadczamy też takich sytuacji, one są z reguły związane z jakimiś kryzysami, jakimiś kwestiami związanymi na przykład z wykolejeniami pociągów, taboru, gdzie wypowiadają się osoby niemające wiedzy i ferują wyroki. Bardzo szybko ferują wyroki. A tak jak tu siedzimy przy tym stole, doskonale wiemy, że w obszarze transportu i infrastruktury zdarzenia są często zbitką wielu różnych elementów, które wpływają na to, że coś się dzieje. Dlatego nikt z nas nie feruje wyroków, nie obarcza nikogo winą, że coś się wydarzyło, tylko czeka, aż komisja ustali przebieg wydarzenia i ustali, co się faktycznie stało.

To jest bardzo ważne, dlatego że ja bardzo poważnie traktuję odpowiedzialność za słowa. Chciałbym, żeby też inni uczestnicy światka kolejowego poważnie traktowali odpowiedzialność za słowa i nie przerzucali odpowiedzialności, gdy daleko do ustalenia przyczyn, a co dopiero winnych pewnych zdarzeń. W światku kolejowym przyjęliśmy też, że będziemy reagować, gdy tego typu ferowanie wyroków przez osoby bez wiedzy i bez odpowiedzialności za słowa będzie niestety wypowiadane.

Dlatego do pana ministra Adamczyka: wiem, że było dużo szczegółowych pytań, postaramy się na nie odpowiedzieć, ale ważna jest dla mnie szczegółowa analiza, kto ją zrobił, kto się pod tym podpisał, co to są za ludzie, czy oni mają odpowiednie uprawnienia, żeby wypowiadać się w kwestiach infrastruktury, taboru – dwie różne kwestie, wymagające bardzo szczegółowej, bardzo kompleksowej wiedzy i na te kwestie uczulam.

Kilka kwestii technicznych, na które odpowiem. Pan prezes Malinowski i pan prezes Wawrzyniak odpowiedzą na kwestie związane z Intercity, prezes Gil odpowie jeszcze w kwestiach dotyczących PLK.

Pojawiły się pytania techniczne. Pan poseł Kmita zadał pytanie, czy były zalecenia dotyczące odwoływania pociągów. Nie było takich zaleceń.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie ministrze, były.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Jestem tym zaskoczony, ale musiałbym zobaczyć pismo, bo PLK tego nie potwierdza, żeby zalecała przewoźnikom odwoływanie połączeń. Ale bardzo chętnie zapoznam się, bo mam informację, że nie było, ale potrzebujemy faktów. Tak że informacja dla pana posła Kmita, że takich zaleceń nie stwierdziliśmy.

Jeśli chodzi o pytanie zadane przez pana ministra Polaczka, to jest bardzo szczegółowa, bardzo kompleksowa wiedza, która dzisiaj wynika z tego, jak powinniśmy projektować nową infrastrukturę dużych prędkości. Jeden z takich aspektów technicznych tej infrastruktury, bo dużą część nowych linii kolejowych dużych prędkości projektujemy na nasypach i tu musi

być między innymi odporność na deszcze nawalne. To jest jeden z bardzo ważnych elementów, bo Hiszpanie mieli takie doświadczenia, że przy deszczach nawalnych po prostu nasypy kolejowe im zjechały. Obsunęła się ziemia i były wielotygodniowe przerwy w ruchu pociągów, bo po prostu trzeba było to fizycznie naprawić. Tak że staramy się w tym podejściu do dużych prędkości, a to już jest bardzo poważna sprawa, gdy coś jedzie 300 km/h i więcej, żeby te rozwiązania były też lekcją wyciągniętą z doświadczeń innych, którzy już przez lata użytkują kolej wysokich prędkości. Te kwestie poruszamy zarówno z Niemcami, Francuzami, jak i Hiszpanami. Hiszpanie mają najbogatszą sieć, 4000 km, i tych wniosków naturalnie jest dużo. Tak że ważna kwestia, jeśli chodzi o to, żeby wyciągnąć wnioski z różnego rodzaju błędów popełnionych przez innych, żebyśmy uczyli się bardziej na błędach innych niż później popełniali własne.

Jedno szczegółowe pytanie pana Furgalskiego dotyczące kwestii awarii sieci trakcyjnej. Chodziło o linkę uszczelnienia grupowego. To był taki element, który powinien wisieć na szczycie słupa trakcyjnego. Montujemy dodatkowy jeszcze, tak zwany bocian, tak go nazywamy w nomenklaturze kolejowej – bocian, czyli dodatkowy element, który na szczycie słupa trakcyjnego podwyższa jeszcze zawieszenie tej linki, tego uszczelnienia, minimalizując w naszej ocenie już do zera to, że ta linka tak się wydłuży, że dojdzie do zwarcia z liną pod napięciem i spowoduje zwarcie, które najpoważniejsze mieliśmy na linii numer 9. Na linii numer 9 już te kwestie usunęliśmy w ostatnim miesiącu. To jest ważne, że już się uporaliśmy z tą zmianą techniczną. Na kilku innych liniach też się już z tym uporaliśmy. Mamy jeszcze 123 lokalizacje na sieci tego typu, gdzie tego typu zmiany musimy wprowadzić, i to dotyczy większości ważnych linii, gdzie musimy zastosować bociany, czyli te dodatkowe słupki, które podwyższają zawieszenie linki.

Panie przewodniczący, oddałbym głos kolegom w pozostałych kwestiach dotyczących poruszonych zagadnień. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan prezes Malinowski.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Szanowni państwo, odnośnie do formularza reklamacyjnego, to tutaj już pan przewodniczący mnie wyręczył i powiedział, że ten formularz jest dostępny nie tylko w języku polskim, ale i angielskim, i rosyjskim. Dodatkowo PKP Intercity wypłaca rekompensaty za brak należytego komfortu, w tym za brak klimatyzacji od 25 do 50% ceny biletów, w zależności od sytuacji. W PKP Intercity funkcjonuje centrum wsparcia klienta przez 24 godziny na dobę, które zapewnia hotele, taksówki. My nie zostawiamy pasażera w sytuacji, gdzie nie ma już połączenia. Zapewniamy wtedy taksówkę albo hotel oraz centrum również jest odpowiedzialne za organizowanie wszelkich dodatkowych poczęstunków.

Odnośnie do odstępnego, ta informacja jest w social mediach, na stronie internetowej. 29 lipca wysłaliśmy tę informację do 2100 tysięcy pasażerów. Bardzo dziękuję wszelkim mediom, bo ta informacja bardzo mocno się przebiła. Media o tym informowały – media ogólnokrajowe, media branżowe – i akurat ta informacja najbardziej się przebiła i za to bardzo dziękuję.

Odnośnie do usterek klimatyzacji, mówiłem, że wczoraj to było 30 wagonów, a w szczycie w końcu czerwca to było nawet 130 wagonów w ciągu doby.

Kolejna kwestia, Cegielski. Produkcja bardzo intensywnie ruszyła. Wagony w tej chwili są budowane zgodnie z harmonogramem. Co dwa tygodnie jest wizyta PKP Intercity w Cegielskim. Cegielski jeszcze w tym tygodniu jest na urlopie, bo oni mają okresowy urlop. Wszystko wskazuje na to, że dostawa 73 wagonów zaplanowana na 2027 rok zostanie zrealizowana zgodnie z harmonogramem. Przesunięcie harmonogramu dotyczyło tylko pierwszej transzy. Terminy dostawy ostatnich wagonów nie uległy zmianie, uległa zmianie tylko pierwsza transza, więc wszystko wskazuje na to, że te wagony pojawią się już w półroczu przyszłego roku.

W połowie przyszłego roku pojawią się też pociągi hybrydowe. W przyszłym roku będziemy już dysponowali 16 pociągami hybrydowymi. Myślę, że będziemy też dysponowali pełną flotą z wynajmu od SKPL jednostek DM90.

Kolejna kwestia lokomotyw rezerwy, dlaczego nie ma w Przemyślu. Sam wczoraj zadałem to pytanie eksploatacji, ale tam jest tak duża rotacja lokomotyw, że nie ma takiej potrzeby. W każdej chwili możemy lokomotywę wziąć od innego pociągu i to zastępować, więc nie ma tam takiej potrzeby, żeby stawiać dodatkową lokomotywę rezerwową.

Odnośnie do wynagrodzenia pracowników za ciężkie warunki, upały. Wszyscy pracownicy w PKP Intercity od czerwca wiedzą, że 10 września będą mieli wypłaconą premię za miesiąc

lipiec i za miesiąc sierpień. To jest powszechna wiedza w spółce PKP Intercity i wzorem lat ubiegłych wszyscy pracownicy PKP Intercity proporcjonalnie do przepracowanych dni będą mieli wypłacone premie.

Chciałbym przypomnieć, że jeszcze na początku 2024 roku częstym zjawiskiem było to, że ciężkie towarowe lokomotywy prowadziły pociągi Intercity, a w tej chwili mamy w dyspozycji 60–70 lokomotyw, które awaryjnie zawsze możemy użyć, że 40% wagonów było odstawionych, w segmencie wagonów o prędkości 200 km/h – 50% wagonów było odstawionych. Dzisiaj dysponujemy 1671 wagonów, czyli około 300 więcej w ruchu. Wynajmujemy tabor. To się przekłada na to, że mogliśmy zbudować ofertę o 30% większą i przewożymy 42% więcej pasażerów. I to wcale nie wynika z dociskania obiegów, bo po prostu mamy zdecydowanie większe zasoby. I te zasoby zdecydowanie mocniej będą się zwiększały już od przyszłego roku, bo od przyszłego roku będzie wpływał do PKP Intercity tabor z kontraktów, które zostały podpisane latem 2024 roku, czyli pociągi hybrydowe, wagony Cegielskiego, ogromny kontrakt 133 wagonów w naszej spółce córce Remtrak. Tam są modernizowane 133 wagony. Na pociągi piętrowe musimy poczekać, bo kontrakt został podpisany w listopadzie ubiegłego roku, więc pierwsze pociągi pojawią się w 2029 roku. To będzie największa zmiana, bo to będzie jedna trzecia potencjału obecnego Intercity w tej chwili. Myślę więc, że perspektywa dla naszych pasażerów, że będą podróżowali w lepszych warunkach, jest bardzo dobra.

Jeszcze podam tylko dwie cyfry. Poza okresem wakacyjnym Intercity przewozi średnio 246 tysięcy pasażerów dobowo. A zapotrzebowanie w weekendy latem to jest 400 tysięcy pasażerów. Proszę więc popatrzeć na te dwie cyfry i wyciągnąć samemu wnioski. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie prezesie. Dziękuję też za te wszystkie działania, panie prezesie, zwłaszcza za podejmowanie decyzji, zlecenie napraw, nowe przetargi na nowe wagony. To jest moim zdaniem to, na co ludzie czekają. Nie mogli się doczekać, teraz są decyzje, już za chwilę będzie wielka zmiana widoczna także na torach. Panie ministrze, kogo wskazujemy?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, jeszcze głosy z naszej strony. Głos ze strony szefa POLREGIO, prezesa Pawłowskiego, bo mówimy tu o największym przewoźniku na naszej sieci, ponad 100 milionów pasażerów w ubiegłym roku i już też kolejne ponad 100 milionów będzie w tym roku. Tak że prezes Pawłowski i prezes Gili o kwestiach dotyczących szczególnie zarządzania kryzysowego i procedur awaryjnych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu POLREGIO SA Andrzej Pawłowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, faktycznie jesteśmy najwięksi, ponad 2200 pociągów każdego dnia w wakacje, poza sezonem wakacyjnym – ponad 2100. Jesteśmy też przewoźnikiem, który uruchamia najwięcej połączeń na liniach niezelektryfikowanych, czyli przy wykorzystaniu pojazdów spalinowych. Tak naprawdę z tymi pojazdami mieliśmy najwięcej problemów podczas wysokich temperatur. Autobusy szynowe, które średnio mają 30 lat, w tamtych latach nie były produkowane pod takie warunki, jakie dzisiaj obowiązują. Tak naprawdę mieliśmy problemy z przegrzewaniem się silników, ale też dużo awarii klimatyzacji, którą można by nawet nie nazwać klimatyzacją, a raczej systemem chłodzenia.

Kolega Wawrzyniak mówił wcześniej o regulacjach unijnych, rozporządzenie nr 1302 odnośnie do klimatyzacji i tych 7 stopni. Jeżeli na zewnątrz jest ponad 40 stopni, w pociągu, który się często zatrzymuje, ta klimatyzacja po prostu całkiem inaczej działa. Ale nawet jeżeli to jest 40 stopni, to odjąć 7, to i tak będą 33 stopnie.

Jeśli chodzi o produkcję nowych pojazdów HVAC, to też tak naprawdę te nowe pojazdy produkowane są na tych samych normach, czyli system chłodzenia na 7 stopni. Myślę, że o tym też warto rozmawiać.

Tak jak mówiłem, najwięcej problemów mieliśmy z pojazdami spalinowymi. Na 154 odwołane pociągi, 131 na terenie województwa lubuskiego. Tam jest kilka problemów, z którymi zresztą spółka przez wiele, można powiedzieć, lat sobie nie radziła. Od 1 czerwca nastąpiły zmiany w kierownictwie. Powoli się prostujemy. W kierownictwie zakładu, ale też w biurze taboru w centrali spółki, za które biorę pełną odpowiedzialność. Powoli sytuacja nam się normalizuje.

Myślę, że do końca września powinniśmy mieć pod kontrolą ten region. Natomiast myślę, że pod pełną kontrolą będzie, jeżeli zunifikujemy tabor i unikniemy ponad 20 typów pojazdów.

Jeżeli chodzi o wysokie temperatury, to było 51 odwołanych pociągów, 43 – w Lubuskim. Głównie klimatyzacja, grzanie się silników. Te pojazdy wykonują dosyć duże przebiegi na terenie tego województwa, także awaryjność ich była bardzo duża.

Jeżeli chodzi o podjęte działania, to oczywiście były wcześniej przeglądy klimatyzacji w Zielonej Górze, w województwie lubuskim. Przez cały okres trwania tych wysokich temperatur mieliśmy serwisy zewnętrzne, które praktycznie całą dobę tam funkcjonowały. Natomiast niestety nie udało nam się w tym zakresie do końca opanować sytuacji w tamtym okresie. Teraz te pojazdy zostały jeszcze dodatkowo przejrane i sytuacja jest o wiele lepsza. Dzisiaj praktycznie mamy po dwa, trzy pociągi odwołane i myślę, że coraz lepiej ta sytuacja na terenie województwa lubuskiego wygląda.

Jeżeli chodzi o inne działania, które podjęliśmy oczywiście wtedy i teraz, to na pokładach pociągów jest woda. Są też prowadzone dyżury, szczególnie w weekendy, kiedy ludzi w spółkach jest mniej. Samochodów, kierowców, którzy w przypadkach awaryjnych, a takie na pewno będą się zdarzać, będą tę wodę dowozić do pociągów.

Współpraca z Polskimi Liniami Kolejowymi w ramach systemów zarządzania kryzysowego, czy innymi przewoźnikami, chociażby Intercity, wzajemne honorowanie biletów, to jest norma, która funkcjonuje od wielu, wielu lat i tak naprawdę myślę, że dobrze się w tym zakresie poruszamy.

Jeżeli chodzi o umundurowanie, bo też o tym była mowa, w naszej spółce POLREGIO nasze drużyny konduktorskie mają przyzwolenie na korzystanie z niepełnego umundurowania, czyli krótkie koszulki, szczególnie maszyniści w pojazdach nieklimatyzowanych, którzy nie mają bezpośrednio kontaktu z klientem, mają strój bardziej luźny, żeby w jakiś sposób te niedogodności związane z brakiem klimatyzacji na niektórych pojazdach starszego typu wyeliminować.

Z innych tematów tak naprawdę na chwilę obecną, pomimo tego, że temperatury są dosyć wysokie, są niższe niż były w tamtym okresie na terenie całej Polski. W obecnej chwili nie mamy większych problemów. Również sytuacja we wspomnianym województwie lubuskim na dzień dzisiejszy jest o wiele lepsza, niż miało to miejsce w tamtym okresie, tak że myślę, że powoli sytuacja się stabilizuje.

Dodatkowo szukamy rozwiązań długoterminowych, jak mówiłem, podmiany nawet niektórych pojazdów, nie tylko będących własnością spółki POLREGIO, ale również będących własnością urzędów marszałkowskich na nowoczesne pojazdy. Dlatego też spółka kupuje używane pojazdy spalinowe z Niemiec, bo w ogóle dostępność pojazdów spalinowych jest bardzo niska, natomiast pojazdy spalinowe nie mogą być kupowane ze środków unijnych. A te pojazdy, które kupujemy, są w dobrym stanie i po modernizacji P5 myślę, że nie odbiegają nawet od poziomu nowoczesnych pojazdów. Tak że w tym zakresie sytuacja też powinna ulec poprawie.

Natomiast największy problem, który spółka posiada, który też był omawiany na Komisji dedykowanej POLREGIO, to jest stary tabor. Średni wiek taboru, głównie elektrycznego, to 40 lat, tak że w tym zakresie wszyscy mamy najwięcej do zrobienia. Liczymy na wsparcie wszystkich obecnych, że uda się w końcu spółkę POLREGIO postawić w zakresie taborowym na właściwe tory i średni wiek taboru będzie niewiele odbiegał od tego, który dzisiaj posiadają spółki marszałkowskie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Bardzo proszę, panie ministrze. Komu teraz oddajemy głos? PLK.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Ostatni głos ze strony prezesa Gila – podsumowanie kwestii, które pojawiły się w pytaniach i dotyczą PKP PLK.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Panie prezesie, bardzo proszę.

Członek zarządu PKP PLK SA Michał Gil:

Większość kwestii już została tutaj dogłębnie wyjaśniona przez moich poprzedników, w szczególności przez pana ministra. Jedna kwestia jest odnośnie do wody na dworcach i roli PKP SA. Tak, PKP SA też jest w systemie zarządzania kryzysowego. PKP SA odpowiada zasadniczo

za dworce. Mają wodę, jeśli trzeba, wydają na ją dworcach. Jest to wszystko koordynowane z przewoźnikami, z nami jako zarządcą infrastruktury z PKP SA. To też nie jest tak, że mówimy, że tu jest dworzec i woda się skończyła i jeden drugiemu nie wyda. To wszystko staramy się wzajemnie wspierać.

Woda nie jest podmieniana na zimną, bo padło takie pytanie. Woda ma temperaturę taką, jaką ma. Rzeczywiście w trakcie upałów jest ciepła, natomiast lepsza ciepła woda niż jej brak.

Wypracowujemy wspólnie w ramach sztabów kryzysowych, gdzie też są osoby odpowiedzialne za komunikaty, przekaz, jaki ma być kierowany, tak żeby był spójny. Wydaje mi się, że on taki powinien być. Jeśli nie jest, to z pokorą się przyjrzy jakimś konkretnym przykładom, gdzie tak nie było i dlaczego tak się stało. Natomiast każdy ma ustalony w jakiś sposób swój własny zakres odpowiedzialności.

Chciałbym też zauważyć, że w ostatnich latach dokonał się bardzo duży wzrost liczby pasażerów, liczby pociągów. Skutkuje to tym, że są mniejsze możliwości reagowania. Kiedyś, gdy pociągi jeździły na wpół puste albo znacząca ich część w ogóle miała dużo wolnych miejsc, łatwiej było przesadzić i zabrać pasażerów jednym pociągiem z dwóch, trzech pociągów. Dzisiaj często jest to niemożliwe. Wszystkie pociągi są wypełnione, nie ma więc możliwości, żeby przesadzić pasażerów. Oni się po prostu fizycznie nie zmieszczą. Byłoby to dla nich niebezpieczne. Również liczba pociągów kursujących po torach powoduje, że w przypadku opóźnienia pociągu nie ma możliwości jego wyregulowania, bo widzimy to po liczbie opóźnień wtórnych, które często wielokrotnie przewyższają opóźnienia pierwotne.

To może zabrzmieć dziwnie, ale to świadczy o tym, jak duży renesans kolei się dokonał, jak dużo mamy pasażerów, jak w normalnych, bezproblemowych warunkach eksploatacyjnych kolej dzisiaj jest chętnie wybierana przez pasażerów. I to naprawdę jest coś, co dokonało się w ostatnich latach – odwrócenie kompletnie trendu w stosunku do tego, co było jeszcze 20–30 lat temu, gdy kolej wygaszano. Myślę, że warto pamiętać o tym, że mamy inne realia.

I to, co mieliśmy dzisiaj, proszę państwa, około 32–33 stopnie. Jest nieprzyjemnie na zewnątrz, jak tu się idzie. Jest duszno. Mieliśmy w tych dniach, w końcówce czerwca, 10 stopni więcej. Mieliśmy sytuację praktycznie do tej pory niespotykaną w naszej strefie klimatycznej, bo to było powyżej 40 stopni. Dzisiaj, wychodząc na świeże powietrze, pomyślimy sobie, że jest jeszcze 8–10 stopni więcej w ciągu dnia. Tak, tak, o tej porze, w cieniu to było. I musieliśmy funkcjonować. Nie wszystko się udało, wyciągamy wnioski, tak żeby pasażerów przewieźć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Pani posłanka Barbara Oliwiecka też chciała dopytać.

Poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Ja tylko jedno pytanie, panie prezesie. Czy w te upalne dni rezygnujecie z możliwości zakupu biletu bez gwarancji miejsca, czy nie ruszacie takich systemów sprzedaży biletów? Bo to są poważnie bilety kupowane na ostatnią chwilę, prawda?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie prezesie, bo tu jeszcze zgłasza się przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę. A to nie chce pan zadać pytania?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. To, panie prezesie, prosiłbym o udzielenie odpowiedzi. Tak, nie da się. Nie. Bardzo proszę, pani posłanka Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Ja bardzo krótko. Może zacznę od tego, że oczywiście życzę na najbliższe dni wszystkim pasażerom i wszystkim pracownikom tego, żeby na sieci kolejowej było spokojnie. Myślę, że wszystkim nam na tym zależy. Natomiast, patrząc na moje pytania, na większość państwo nie odpowiedzieli. Nie uzyskałam odpowiedzi na temat kwestii spójnej, jednej komunikacji w przyszłości i koordynacji działań.

Panie prezesie, to jest oczywiście drobiazg, ten formularz, ale ten formularz nie jest po angielsku ani po rosyjsku. Jest po prostu podstrona z informacją, że można taki temat załatwić osobiście albo wysłać maila. Na stronie polskiej jest normalnie opublikowany formularz,

który można na stronie wypełnić. Jeżeli chcemy się naprawdę wymieniać tutaj uprzejmościami, zalecam obejrzenie strony na przykład Deutsche Bahn, w ilu językach można tę stronę odczytać. Bo pan przewodniczący Suchoń powiedział, że na stronie Intercity formularz jest dostępny po angielsku i po rosyjsku. Strona narodowego przewoźnika jest dostępna w tych językach i można sobie przełączyć. I oczywiście nie cała, bo nie całość jest przetłumaczona. Tu można oczywiście zadać pytanie, ilu Rosjan przewiózł narodowy przewoźnik w ostatnim roku, a ilu przewiózł turystów, którzy posługują się językiem angielskim. Jak wejdziemy na stronę Deutsche Bahn, mamy możliwość przełączenia się na osiem języków: czeski, duński, angielski, hiszpański, francuski, włoski, niemiecki i polski. Tu pewnie warto byłoby pomyśleć, w jakich językach powinna być dostępna strona Intercity, ale to jest oczywiście gdzieś na boku.

Naprawdę uważam, że w sytuacji, w której państwo dzisiaj chce zachęcać podróżnych do tego, żeby zastanowili się, czy muszą swoją podróż odbywać w tych dniach, kiedy będą bardzo wysokie temperatury, że mogą zwrócić ten bilet, tak jak w przypadku Intercity, bez potrącania odstępnego, państwo powinniście do tych osób, które mają na ten czas kupiony bilet, zwłaszcza w systemie elektronicznym, po prostu wysłać maila, a nie bazować na tym, że ktoś przeczyta gdzieś w internecie albo może zobaczy w programie telewizyjnym taką informację. Macie do tych osób adresy mailowe i ta informacja po prostu powinna zostać dostarczona taką drogą.

Tak jak mówię, przed chwilą sprawdzałam, nie mam żadnej takiej wiadomości. Mam kupiony bilet dla dwóch osób na najbliższy wtorek. Na maila, z którego był ten bilet kupowany na państwa stronie, taka wiadomość nie dotarła. Pewnie to by mogło faktycznie spowodować, że ktoś przekalkuluje, czy będzie ryzykował podróż być może niekomfortową, być może coś się zadzieje, czy może zwróci bilet. A liczenie na to, że wprowadzamy rozwiązanie, żeby pochwalić się rozwiązaniem, a nie takie, żeby przyniosło faktyczny efekt zwrotu biletów i obniżenie liczby pasażerów w tym trudnym czasie, uważam za absurdalne.

Cały czas nie wiem, ile macie państwo lokomotyw spalinowych, jeżeli chodzi o rezerwę. Ale to są oczywiście drobiazgi. Mogę napisać zapytanie, pewnie to zrobię i otrzymam tę odpowiedź. Natomiast traktujmy się poważnie. Temat jest ważny. Jeśli będą problemy, na pewno spotkamy się we wrześniu i będziemy dyskutować o tym, jak wyglądały wakacje na polskiej kolei. Bardzo dziękuję.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Można jeszcze?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale to już było przedstawione.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Chciałem się odnieść do wypowiedzi pana przewodniczącego, panie przewodniczący, w kontekście tego, co zrobili kolejarze na polskiej kolei. Bo pan w swojej wypowiedzi uderzył w kolejarzy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, no proszę nie...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę pana, jestem... Panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący, nie dopuszczam pana do głosu i bardzo się dziwię, że pan wprowadza w błąd opinię publiczną i bardzo proszę tego nie robić. To jest naprawdę nieprzyjemne i znowu na koniec Komisji pan przewodniczący proponuje awanturę. Ja absolutnie nie wyrażam na to zgody. Panie pośle, panie przewodniczący, panie przewodniczący, właśnie to jest to. Jeżeli nie podobają się argumenty, nie podobają się informacje, państwo opuszczają posiedzenie Komisji. No trudno. Proszę nie wprowadzać opinii publicznej w błąd. Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, zachęcam pana do powstrzymania... Panie przewodniczący, proszę nie wprowadzać opinii publicznej w błąd.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, mogę wskazać miejsce, w którym pan skłamał.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Ma pan do tego pełne prawo. Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, czy jeszcze ze strony...

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Ja chciałem tylko dodać, tylko że pani poseł wyszła. Tak jak mówiłem, do ponad 2 milionów pasażerów wysłaliśmy maila z tą informacją. Jak by pani posłanka wyraziła zgodę na otrzymywanie maili, to też by go otrzymała, ale jeżeli nie wyraziła, to go nie otrzymuje, po prostu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Bardzo serdecznie dziękuję panu ministrowi, panom prezesom, wszystkim panom współpracownikom za udział w Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.