Oświadczenie złożone
przez senator Joannę Sekułę
na 39. posiedzeniu Senatu
w dniu 31 lipca 2025 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Transport kolejowy jest kluczowym elementem realizacji celów Zielonego Ładu, przyczyniając się do redukcji emisji gazów cieplarnianych i odciążenia infrastruktury drogowej. Brak wsparcia dla przewozów rozproszonych, w tym jednowagonowych i krótkich pociągów blokowych, zwiększa koszty operacyjne operatorów kolejowych takich jak PKP Cargo SA oraz obniża konkurencyjność kolei wobec transportu drogowego.

Statystyki transportu drogowego w Polsce wyglądają następująco.

1. W 2023 r. na polskich drogach odnotowano 20 tysięcy 936 wypadków drogowych, w których zginęły 1 tysiąc 893 osoby, a 24 tysiące 125 osób zostało rannych (dane KGP).

Samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) do 3,5 t spowodowały 944 wypadki, w których zginęło 111 osób, a 1 tysiąc 121 osób odniosło obrażenia.

Samochody ciężarowe o DMC powyżej 3,5 t były przyczyną 537 wypadków, w których zginęły 82 osoby, a 593 osoby zostały ranne.

2. W 2024 r. liczba wypadków wzrosła do 21 tysięcy 519, a zginęło w nich 1 tysiąc 896 osób, 24 tysiące 782 osoby odniosły obrażenia.

Samochody ciężarowe o DMC do 3,5 t przyczyniły się do wypadków, w których zginęło 49 osób, 162 osoby zostały ciężko ranne, a 564 osoby odniosły lżejsze obrażenia.

Samochody ciężarowe o DMC powyżej 3,5 t spowodowały wypadki, w których zginęło 78 osób, 224 osoby zostały ciężko ranne, a 751 osób odniosło obrażenia.

Transport samochodowy w Polsce przewozi rocznie ok. 2 miliardów t ładunków, co znacząco obciąża drogi i środowisko naturalne.

Ograniczenie ruchu rozproszonego wydłuża czas dostaw, ponieważ ładunki są gromadzone na stacjach rozrządowych w celu formowania składów całopociągowych. W efekcie klienci częściej wybierają transport drogowy, co jest sprzeczne z ideą Zielonego Ładu oraz misją PKP Cargo SA: „Tworzymy optymalne rozwiązania logistyczne dla biznesu dzięki synergii unikatowych kompetencji, dziedzictwa i zorientowania na rozwój. Przyczyniając się do sukcesu naszych klientów, trwale zwiększamy wartość PKP Cargo dla akcjonariuszy w sposób odpowiedzialny wobec środowiska społecznego i naturalnego".

Rozwój przewozów rozproszonych, w tym jednowagonowych i krótkich pociągów blokowych (do kilkunastu wagonów), pozwoliłby na:

— zwiększenie efektywności pracy na stacjach pośrednich poprzez lepsze wykorzystanie zasobów ludzkich i taborowych,

— obniżenie kosztów operacyjnych dzięki zastosowaniu pociągów liniowych, które obsługują mniejsze wolumeny ładunków w obiegu zamkniętym,

— skrócenie czasu dostaw, co zwiększyłoby konkurencyjność transportu kolejowego.

Przykład z Unii Europejskiej: Komisja Europejska zatwierdziła dla Niemiec program pomocy publicznej w wysokości 1,7 miliarda euro na wsparcie przewozów rozproszonych, w tym jednowagonowych, obowiązujący do 2029 r. Program ten obniża koszty operacyjne operatorów kolejowych, wspierając transformację w kierunku zrównoważonego transportu.

W związku z powyższym proszę o odpowiedzi na następujące pytania.

1. Czy polski rząd, w szczególności Ministerstwo Infrastruktury rozważa opracowanie programu wsparcia finansowego dla operatorów kolejowych realizujących przewozy rozproszone, w tym jednowagonowe oraz krótkie pociągi blokowe, w celu obniżenia wysokich kosztów operacyjnych?

2. Czy polski rząd, bazując na przykładzie Niemiec, planuje wystąpić do Unii Europejskiej o zatwierdzenie takiego programu, aby wesprzeć operatorów kolejowych, w tym PKP Cargo SA, w procesie restrukturyzacji?

3. Czy Ministerstwo Infrastruktury rozpatrzy możliwość przeniesienia ok. 5% ładunków z transportu drogowego na kolej w ramach programu „Tiry na tory", co przyczyniłoby się do ochrony klimatu i redukcji

emisji szkodliwych gazów?

Celem wskazanych działań byłoby zmniejszenie kosztów operacyjnych przewoźników kolejowych, zwiększenie udziału transportu kolejowego w rynku oraz realizacja unijnych celów klimatycznych w interesie społecznym.

Joanna Sekuła