SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Infrastruktury (**93.**)
w dniu 27 czerwca 2017 r.

IX kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja na temat realizacji przez PKP PLK SA projektów infrastruktury kolejowej współfinansowanych z funduszy unijnych.

Zapis stenograficzny jest tekstem nieautoryzowanym.

(Początek posiedzenia o godzinie 18 minut 15)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Stanisław Kogut)

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Państwo Drodzy, proszę, rozpoczniemy już posiedzenie Komisji Infrastruktury. Marynarki można ściągnąć, jak komuś jest gorąco, tak jak mi.

Państwo Drodzy, chciałbym serdecznie powitać pana Andrzeja Bittela, podsekretarza w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, i podziękować mu. Zawsze przyjmuje nasze zaproszenie na posiedzenie komisji. Nie widzę, żeby panowie dyrektorzy byli, ale to nic. Witam serdecznie…

(*Głos z sali*: Jest, jest.)

To czego się nie podpisał? Proszę… Co to jest, Panie Dyrektorze? Witam pana dyrektora Tomasza Buczyńskiego. Ja pana znam, ale nie wszyscy pana znają.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Następnie witam, bardzo operatywnego, prezesa Polskich Linii Kolejowych i cały zarząd – naprawdę jestem ogromnie zadowolony z ich działalności, ale żeby się nie zepsuli – pana Ireneusza Merchela, pana Arnolda Brescha… Strzał w dziesiątkę, Panie Ministrze.

Następnie, Państwo Drodzy… Dziś humory…

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Proszę?

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Strzał w dziesiątkę co do tego młodego człowieka.

Następnie witam panią dyrektor – żebym się nie pomylił – Marzenę Hebdę… Ja jestem zwolennikiem jednego nazwiska, nie dwóch…

(*Wesołość na sali*)

(*Rozmowy na sali*)

Witam prezes IGTL, panią Maritę Szustak, która też walczy o członków swojej Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, a żeby się nie czuła zawiedziona, to powiem, że to też strzał w dziesiątkę. Nie widzę pozostałych członków izby, chyba nie mieli czasu, wiem, że jeden jest chory. Ale to nic. Państwo Drodzy, witam dyrektora z Ministerstwa Rozwoju, pana Jarosława Orlińskiego. Pan minister Słowik jest na urlopie. Chyba do połowy lipca, nie? Tak mi się wydaje, że tak jest, ale on jest oddany kolei jak nie wiem co.

Pani Monika Stopa, pani naczelnik. Myślałem, że Stomma, bo był Stomma od kolei. Następnie witam panią dyrektor Ewę Karasińską z Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Pan prezes dzwonił – byłem zbudowany, odebrałem telefon w pociągu – że dziś nie może być; niech go pani pozdrowi od komisji. No i witam własnego, rodzonego brata – jak nie znacie, to popatrzcie, który to jest drugi Kogut – Mariana Koguta; jednej matki, jednego ojca, to samo miejsce urodzenia, a już różne miejsca zamieszkania: on Sącz, a ja Stróże ukochane.

Państwo Drodzy, doszły nas z mediów bardzo przyjemne informacje, że Komisja Europejska zezwoliła, bo wyprzedzamy ich projekty, jakby na realizację następnych projektów. Mam na myśli, Kochany Panie Ministrze, Panie Prezesie, linię Podłęże – Piekiełko – żebyście nie mieli złudzeń. W związku z tym Panie Prezesie, proszę, to jest informacja na temat realizacji przez Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna projektów infrastruktury kolejowej współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej.

I tu też się spodziewajcie… Bo pan senator Florek mi mówi: pociągi przez Konin jeździły, a teraz ja muszę trochę nadkładać. Proszę bardzo, Panie Prezesie. Dziś ogromny humor mamy, bo wszystko idzie jak z płatka, a jak usłyszeli panowie senatorowie… Panie Ministrze i Panie Prezesie, posłuchajcie. Moim marzeniem jest to, żeby kolejarze zarabiali tak jak w PLL LOT 30 tysięcy na miesiąc.

(*Głos z sali*: I jeszcze pretensje są.)

I jeszcze są pretensje. A w Portach Lotniczych średnia wynosi 9,5 tysiąca. Ja już zejdę na te 9,5 tysiąca, Panie Ministrze, Panie Prezesie Merchel. Tak że już na tę drugą stawkę zejdę.

Tak że proszę, Panie Prezesie, co do… Przyszedł jeszcze ktoś? No proszę, Panie Prezesie Merchel, proszę bardzo… Chyba że wcześniej oddamy głos panu ministrowi.

No, już gratulowaliśmy trzeciej córeczki, ale wie pan, nic pan jeszcze… Nie poczuliśmy, żeby pan postawił herbatę, no, ja gorzały nie popieram.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel*: Dziękuję bardzo. Następnym razem przyniosę jakiś czajnik.)

Dziękuję, trzymam za słowo, Panie Ministrze. Proszę, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel:

Będziemy jakoś sobie radzić.

Bardzo dziękuję za to, że mamy kolejną możliwość, by przedstawić efekty pracy PKP Polskich Linii Kolejowych w zakresie realizacji Krajowego Programu Kolejowego.

Bo taka możliwość jest, po pierwsze, szansą na pokazanie efektów pracy, a po drugie, jest dyscyplinująca, bo jeżeli wiemy, że co 2, 3 miesiące mniej więcej będziemy przed Wysoką Komisją musieli z radością przedstawiać informacje o działaniach, no to wiadomo przecież…

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

No, dodałem, żeby nie było żadnych wątpliwości.

Dwie krótkie informacje, a później myśli rozwinie pan prezes, bo myślę, że to najlepsza osoba, która będzie mogła przedstawić podejmowane działania i ich etapy.

Pierwsza informacja jest taka, że obiecywaliśmy na początku roku, że do połowy czerwca zakontraktujemy prace na liniach kolejowych o wartości 10 miliardów zł. Możemy powiedzieć, że w tej chwili mamy zakontraktowane na 11 miliardów zł, co statystycznie rzecz ujmując, oznacza przekroczenie o 10% planu. I w tym momencie jeden slajd panu prezesowi omówiłem.

(*Wesołość na sali*)

Druga informacja jest taka, że rzeczywiście pokazały się wstępne informacje dotyczące wniosków złożonych przez spółkę do Instrumentu „Łącząc Europę". Jeśli one się potwierdzą, a wszystko na to wskazuje, to spółka będzie realizowała kolejne 4 zadania, które łącznie warte są… Ile są warte, powie pan prezes, bo to jest kwota, która jest istotna.

I to są te 2 najważniejsze sprawy, o których ja chciałem powiedzieć, a o rozwinięcie poproszę pana prezesa, jeśli pan przewodniczący zezwoli.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Proszę bardzo, Panie Prezesie.

(*Brak nagrania*)

Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Ireneusz Merchel:

…To nie spółka przygotowywała…

Dziękuję bardzo.

Ja oczywiście zacznę od tego, co pan minister na końcu powiedział, czyli tych 4 projektów, bo warto o nich wspomnieć. Bo te 4 projekty, które mamy… No, można powiedzieć, że to jest pewne na 99,9%, ale oczywiście dopóki nie dostaniemy dokumentów, dopóty nie będzie 100-procentowej pewności.

Ale chcę też zaznaczyć jedno. My te wszystkie 4 projekty przygotowujemy, jesteśmy już nie na takim etapie, że jak dostaniemy pieniądze, to dopiero wtedy będziemy coś robić, tylko odwrotnie – dostajemy pieniądze i natychmiast startujemy z realizacją. Może wspomnę tutaj, że dotyczy to linii E75, czyli Rail Baltica, dotyczy to odcinka Białystok – Ełk. Chcę powiedzieć, że w tej chwili już mamy studium wykonalności, jesteśmy na etapie wyboru wykonawcy dokumentacji projektowej, będziemy ją realizować w systemie: najpierw projekt, później budowa. Drugi odcinek jest to zabudowa ERTMS/ETCS, to jest znaczna wartość, będzie to również w sieci TEN-T. Trzeci odcinek to linia E30 Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie. Tu również już mamy ogłoszony przetarg, w zasadzie już jesteśmy na końcowym etapie wyboru wykonawcy, czekamy tylko na potwierdzenie, że to jest i będziemy gotowi do… w zasadzie wykonawcę mamy wybranego, jednak nie możemy podpisać umowy, dopóki nie będzie źródła finansowania. Ja zakładam, że przy pomocy szczególnie Ministerstwa Rozwoju, Ministerstwa Finansów, oczywiście przy pełnym wsparciu pana ministra, w momencie, kiedy będzie decyzja, podpiszemy umowę o dofinansowanie, przyznanie środków i to musi być również… To są takie sprawy techniczne, ale nam bardzo zależy… Bo tam tak naprawdę jesteśmy gotowi już w lipcu podpisać umowę i rozpoczynać te… Tam są 2 zadania, jedno w systemie: projektuj i buduj, a drugie, most, kolokwialnie mówiąc, w systemie: najpierw projekt, później budowa. No i czwarty odcinek, bardzo istotny, E65 na odcinku od Katowic do Zebrzydowic. Powiem tylko tyle, że całość projektu jest podzielona na 4 LOT-y, czyli ogólnie mówiąc, od Katowic do Tych, Tychy – Czechowice, Czechowice – Zebrzydowice. Tych środków finansowych, które otrzymaliśmy, prawdopodobnie powinno wystarczyć na realizację co najmniej 2 LOT-ów. Na pewno chcemy zrobić rejon Czechowic, być może odcinek do Zebrzydowic i Pszczyny. Tak że to pokazuje, że… I my jesteśmy tam na etapie już zaawansowanego projektowania, czyli również…

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Słucham?

(*Głos z sali*: Nie, nie, dobrze.)

Dlatego tu mówię o tym… Pokazuję, że nie startujemy od zera, tylko każdy z tych projektów jest już w stopniu zaawansowanym, tak żebyśmy mogli je realizować.

No, kwota za całość jest niebagatelna, bo kwota dofinansowania to będzie ponad 800 milionów euro. Czyli jak przemnożymy to przez 4,2 zł, no to mamy tutaj kwotę blisko 4 miliardów zł. Tak że z niecierpliwością czekamy na decyzję.

Ale wracam do prezentacji bieżącej. Chcielibyśmy się skupić tylko na bieżącej analizie realizacji projektów inwestycyjnych oraz powiedzieć kilka zdań na temat współpracy z przedstawicielami Unii Europejskiej oraz działania tzw. grupy wysokiego szczebla.

Informacja na temat realizacji projektów z funduszy unijnych. Tutaj warto wspomnieć – oczywiście jeszcze raz to mówimy, powtarzamy – że plan inwestycyjny to 5 miliardów 467 milionów, taka jest wartość planu inwestycyjnego. Chcę też podkreślić, że jeszcze realizujemy na ponad 500 milionów inwestycje ze środków własnych. Czyli tak naprawdę jest to więcej inwestycji, które mamy. Tu, jak widzimy, są poszczególne programy, nie będę na tym się skupiał. W roku bieżącym, co warto wskazać, wartość CEF to 1 miliard 700 milionów. Środki z budżetu są ogromną pozycją, to prawie tyle co środki CEF. Tak że zauważmy, ile jednak środków budżetowych jest inwestowanych w realizację projektów inwestycyjnych. RPO i „Polska Wschodnia" są na początkowym etapie. Jestem przekonany, że tu akurat realizacja będzie większa, dlatego że planowane było podpisywanie umów w ramach „Polski Wschodniej" na koniec roku, a wiemy, że te umowy będziemy podpisywać na przełomie lipca i sierpnia w większości, to jest kilkumiesięczne przyspieszenie, tak że jest to bardzo ważne. W przypadku „Polski Wschodniej" planowano termin realizacji 2018–2020. Większość tych umów, które podpiszemy, będzie z terminem zakończenia:

połowa 2019 r., koniec 2019 r. Czyli tu będziemy znacznie, znacznie szybciej te pieniądze wydawali. Tu mi się zawsze przypominają działania, rozmowy sprzed roku, kiedy mówiono, że w przyszłym roku, w 2018 r. mamy wydać 55 milionów euro z „Polski Wschodniej", i wszyscy nam chcieli pomagać, bo my nie będziemy w stanie tych pieniędzy wydać. Będzie to przynajmniej czterokrotnie więcej niż to, co było założone.

Tutaj jest taki wykres, który pokazuje, ile nas jeszcze pracy czeka, ile zrobiliśmy, ale ile nas czeka. Bo ja tu zwrócę uwagę na to, że jeśli chodzi o sprawy zakończone, to jest to 4,5 miliarda. To po prostu te zakończone. Ale nie będę ukrywał, że 2,8 miliarda to inwestycje, tzw. projekty fazowane przeniesione z poprzedniej perspektywy. Tak że niestety. W realizacji mamy 18,8 miliarda. Jeszcze niedawno pokazywaliśmy 14 miliardów, prawda? No, krótko mówiąc, te podpisywane umowy powodują, że ta wartość znacznie się zwiększa. Przetargi w toku mamy w tej chwili na 11,8 miliarda. Ogłaszamy również nowe przetargi, czyli to jest jakby sprawa płynna, no bo zależy nam, żeby ten niebieski kawałek tortu był coraz mniejszy. Ale niestety to jest 31 miliardów, czyli jak to zsumujemy, to okaże się, że jest to jeszcze prawie połowa, jakieś 45%, tych, jeszcze niezainicjowanych czy niefunkcjonujących…

(*Głos z sali*: Dokumentacja…)

Tak, to oczywiście powiem, tylko że tu miał być wyrysowany torcik… Chyba 10,8 miliarda to projekty, na które przygotowujemy dokumentacje projektowe, i będą one realizowane w systemie: buduj. Głównie to są…

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

No tak, tak.

…Z pozwoleniem na budowę, projekt i pozwolenie na budowę. I to jest znaczna wartość projektów CEF. Tak że myślę, że gdyby to odjąć, to wyglądałoby to inaczej.

Umowy podpisane w bieżącym roku… Oczywiście jeszcze kilka dni temu mówiliśmy o 10 miliardach, przekraczaliśmy tę taką granicę, dla nas bardzo istotną, deklaracji, to, co deklarowaliśmy, że do końca czerwca. Teraz już przekroczyliśmy 11 miliardów, konkretnie jest to około 11,4 miliarda. Jeżeli uda się, nie zapeszymy, to do końca czerwca może to być około 12 miliardów, przekroczymy tą barierę, czyli będzie to o 2 miliardy więcej w stosunku do planów. No ale to… no, to dobrze, krótko mówiąc.

Najważniejsze umowy to oczywiście E20 Warszawa – Poznań i linia nr 7 – Warszawa – Lublin – tu jeszcze czeka jedna umowa na kilkaset milionów do podpisania, być może jeszcze w tym tygodniu to się stanie – Kraków Główny Towarowy – Rudzice. Oczywiście tych umów było o wiele więcej podpisywanych. Warto też wspomnieć odcinek Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki, to bardzo istotna inwestycja, która oczywiście też była… No ale na tę kwotę 11 miliardów składają się różne projekty.

Największe planowane do ogłoszenia przetargi. Planujemy, że Czyżew – Białystok… I, co jest ważne – zwracam uwagę na zapisy w tej ostatniej kolumnie – będzie to w systemie: buduj, czyli już mamy projekt i będziemy to realizować w systemie: buduj. Następnie dostęp kolejowy do portu w Gdyni, poz. 4 to linia Bydgoszcz – Trójmiasto, jest to linia nr 214, także Kościerzyna – Gdynia Główna. No i warto tu wspomnieć również, że poz. 3, 5, 6 dotyczą jednej linii, CE65, ale najbardziej obciążonej linii, tzw., jak się mówiło, magistrali węglowej, gdzie ruch towarowy… Linię Chorzów Batory – Tczew będziemy realizowali i nie ukrywamy, że na te projekty też nam brakuje jeszcze środków, i dlatego tzw. nadkontraktacja, coraz głośniej o tym mówimy, potrzeba nam takich projektów, żebyśmy mogli realizować i uruchamiać projekty, które byłyby finansowane. Jesteśmy na dobrej drodze rozmów, żeby te tzw. projekty przygotowawcze miały również finansowanie.

Największe postępowania, które w tej chwili prowadzimy… No, GSM-R, nie będę się rozwodził… Zakładamy, że ten IV kwartał, który pokazujemy od jakiegoś czasu, jest jeszcze realny, jeśli chodzi o podpisanie, i myślę, że to jest bliskie, że podpiszemy. Łódzki Węzeł Kolejowy, Łódź Fabryczna… Jesteśmy już blisko, tak że zakładamy, że w III kwartale, do września powinniśmy podpisać również umowę. Prace na linii nr 7, Warszawa Główna Osobowa – Dorohusk… Jest to oczywiście etap pierwszy, mówimy tutaj o tych pracach na odcinku Otwock – Lublin, które… Dlaczego tu jest pokazana? Bo, jak wspomniałem, podpisaliśmy 3 umowy, ale istotna umowa, dotycząca automatyki, jeszcze nie została podpisana. Zakładamy, że będzie to zrobione w możliwie krótkim terminie, najpóźniej w przyszłym tygodniu. Oby się udało w tym, ale jak nie, to w przyszłym tygodniu. Dalej oczywiście tutaj są wpisane następne odcinki: Trzebinia – Krzeszowice, Siedlce – Terespol, to jest E20. No i to, co jest istotne, to to, że jest na etapie… To jest LCS Terespol oczywiście. Linia Częstochowa – Zawiercie to też jest istotny element, jest to pod taką dosyć ścisłą kontrolą anty… Jak to się nazywa?

(*Głos z sali*: Tarcza.)

Tarcza antykorupcyjna czy jak to tam… Nie, ochronna, tarcza ochronna.

(*Głosy z sali*: Parasol.)

Przepraszam, parasol ochronny, wypadło mi z głowy. Pod tym kątem jest…

(*Głos z sali*: Jest pod parasolem.)

Tak, pod parasolem.

Certyfikacja. Warto może wspomnieć o tych projektach, które… o tym, jak to przebiega. Idziemy na razie zgodnie z planem. Prognoza wykonania na koniec pierwszego półrocza to 1 milion przekroczenia, ale to znaczy, że i kontraktacja odbywa się zgodnie z planem.

Jeszcze kilka zdań końcowych, dotyczących współpracy z Grupą Wysokiego Szczebla do spraw Inwestycji Kolejowych. Założeniem tej grupy jest wypracowanie rozwiązań, które pozwolą na sprawniejszą realizację inwestycji. Odbyły się takie 2 plenarne spotkania, pierwsze posiedzenie grupy odbyło się 17 stycznia, a to drugie 19 czerwca, czyli 8… kilka dni temu. Spotkanie odbywa się oczywiście pod egidą Ministerstwa Rozwoju, które jest… No, dyrektor Orliński zresztą te spotkania współorganizuje, tak że myślę, że ma to swoje znaczenie. Również każda inicjatywa, która tam jest podejmowana… Główne wnioski, to, co jest istotne: system monitorowania, identyfikacja barier systemowych… Np. jednym z elementów, na które bardzo oczekujemy jako spółka Polskie Linie Kolejowe, jest to, żeby był rozwiązany problem budowy nowych wiaduktów drogowych, dróg dojazdowych, żeby po prostu obligatoryjnie zarządcy dróg to przejmowali.

Ja rozumiem, że pan przewodniczący mi tutaj mówi, żebym kończył. Tylko ostatni slajd pokażę…

(*Przewodniczący Stanisław Kogut*: To już na pamięć znamy.)

Ale tego slajdu akurat nie. Są to pisma…

(*Wesołość na sali*)

Są to pisma, które dostajemy z Unii Europejskiej, z podziękowaniami za współpracę, dobrą realizację. I chcemy się pochwalić, że naprawdę jest to jakby doceniane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję serdecznie panu prezesowi.

Otwieram dyskusję.

Czy ktoś z senatorów chce zabrać głos? Nie. Z gości…

A, proszę, kolega Gaweł. Proszę.

Senator Robert Gaweł:

Tylko takie dopowiedzenie, Panie Prezesie. Bo tu mamy udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego. To jeszcze nie jest sprawa tego tunelu…

(*Senator Stanisław Kogut*: Tunelu.)

To jest to?

(*Senator Stanisław Kogut*: No jasne!)

(*Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Ireneusz Merchel*: Tak się nazywa to zadanie, kilka lat temu tak to zostało nazwane…)

(*Przewodniczący Stanisław Kogut*: Ile ten tunel będzie kosztował?)

No właśnie.

Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Ale to mówimy o tunelu kolei konwencjonalnej, a być może pan senator pyta o KDP. My robimy tylko tę odnogę…

(*Senator Robert Gaweł*: Nie, ja mówię o tym tunelu, który zrodził problemy natury prawnej, w zakresie dogadania się co do własności. Bo na górze jest własność gruntu, a na dole jest tunel.)

Mówimy o własności warstwowej, krótko mówiąc. Prawie…

Przewodniczący Stanisław Kogut:

No ale ile ten tunel będzie kosztował, przepchanie go?

(*Senator Robert Gaweł*: No właśnie.)

Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Ireneusz Merchel:

Tam jest podana kwota… My jesteśmy na etapie… Może warto to powiedzieć. Oczywiście w tej chwili mamy otwarte oferty, są analizowane, i oferty są na poziomie około 1,5 miliarda, czyli to jest jakby ta wartość, która będzie po rozstrzygnięciu przetargów. Czyli będą oszczędności w stosunku do tego, co jest pokazywane.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Czy ktoś jeszcze z gości?

Proszę, Panie Dyrektorze, proszę.

Dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Rozwoju Jarosław Orliński:

Dziękuję bardzo.

Ja jeszcze tytułem uzupełnienia informacji dotyczącej CEF. Bo w piątek podpisałem pismo do PKP PLK informujące o tym, że państwo te projekty oczywiście… zostały one wybrane przez Komisję Europejską, zostały zarekomendowane. I teraz droga formalna jest taka, że w następnym tygodniu w czwartek odbywa się posiedzenie komitetu państw członkowskich Komisji Europejskiej i będzie głosowanie. Ale oczywiście nie widzę żadnych problemów, ja będę głosował za, będzie podjęta decyzja i te ponad 800 milionów euro w ramach ostatniego naboru CEF zostanie przyznane PKP PLK i tym samym PKP PLK będzie największym beneficjentem w Europie środków Connecting Europe Facility, czyli Instrumentu „Łącząc Europę".

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję serdecznie.

(*Dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Rozwoju Jarosław Orliński*: Dziękuję.)

Dziękuję, Panie Dyrektorze.

Panie Prezesie, nie byłbym sobą, gdyby nie zapytał o linię Podłęże – Piekiełko, ten trzeci etap i kasę. Bo ja uważam, że jak Unia mówi, żeby przyspieszać projekty, to się powinno przyspieszyć tę dokumentację, wykup gruntów i jechać szybciej. No bo ja podzielam pana zdanie, że można było to podzielić na projektowanie sto czwórki, a później reszty, ale sądzę, że tego projektowania nie da się zmienić. No i miał być już wybrany kierownik całego tego kontraktu, projektu. Nie wiem, czy on jest, czy go nie ma. Bo naprawdę sobie nie myślcie, że my to odpuścimy, bo wie pan, że nie odpuścimy. Bo wszystko jest ważne, najważniejsze… Mówicie o całej Polsce, a to południe tak pacyfikujecie. Tam, od Krakowa w dół, naprawdę nie ma wiele inwestycji.

Proszę.

Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Ireneusz Merchel:

Oczywiście pan przewodniczący poruszył bardzo ważny temat linii Podłęże – Piekiełko. Ja wspomnę, że chociażby inicjatywa dotycząca zmian w Krajowym Programie Kolejowym miała na celu docenienie Polski wschodniej i południowej, tak że myślę, że to jest widoczne. Jeżeli mówimy o linii Podłęże – Piekiełko… Ja wspomniałem… Mówię o docenieniu w sensie odbudowy infrastruktury, która jest w takim stanie, w jakim jest. Ja wspomniałem

o pewnym elemencie: nadkontraktacja. Tego słowa będę używał chyba coraz częściej, dlatego że my mówimy o sześćdziesięciu paru miliardach, ale my przygotowujemy w tej chwili projekty na około 16 miliardów, które nie są na liście podstawowej w KPK. To znaczy, że my się zamykamy w kwocie około 80 miliardów.

Perspektywa… Za 3 dni będzie połowa perspektywy finansowej na lata 2014–2020. Przy realizacji na poziomie 4,5 miliarda nie wygląda to pewnie najlepiej. Jednak uważam, że ta nadkontraktacja, która by była, a to byłoby wydatkowane już w latach 2021–2023, ale już byśmy mieli gotowe projekty, wejście itd., spowodowałaby, że nawet jeżelibyśmy wydali więcej niż 67 miliardów, co dla wielu jest niemożliwe podobno, a ja w to głęboko wierzę i mam podstawy, żeby sądzić, że tak będzie – liczę oczywiście na wykonawców, bo duża część sprawy jest teraz po ich stronie i producentów – to te projekty dzięki temu byśmy mogli realizować. Zgadzam się. Tylko że pewnych działań, Panie Przewodniczący… Ja też widzę, że były już uruchomione. W biegu trudno zmieniać. Ja całkowicie się zgadzam, że być może należało… to znaczy na pewno należało oddzielić projektowanie linii nr 104 od budowy nowej linii itd. Jesteśmy na takim etapie, na jakim jesteśmy, jesteśmy już na etapie wyboru inżyniera nadzoru, tego, który będzie to nadzorował, tak naprawdę już chyba do rady nadzorczej to poszło.

(*Głos z sali*: Już jest po radzie.)

Już po radzie? To w tej chwili tylko walne… przepraszam, jeszcze walne…

(*Wesołość na sali*)

Nie, mówię, że proceduralnie, bo to oczywiście najważniejsze decyzje. Jeżeli będzie akceptacja walnego, to wtedy już będziemy mieli wybranego. Tak że tego projektu… Nam trzeba, tak jak wspomniałem, na magistralę węglową, czyli na linię nr 131 Chorzów Batory – Bydgoszcz… tu nam brakuje ponad 2 miliardów. Brakuje na linię Podłęże – Piekiełko, bo popatrzmy, że to 2,5 miliarda. Mówimy o drugim etapie i rozpoczęciu trzeciego. Bo mówię o tym, co jest realne do wykonania w tym czasie, realne, bo mówmy o realności. Brakuje nam również na linię nr 202. Takich linii, w przypadku których jeszcze brakuje tych środków, jest dużo. Nie wiemy też jeszcze, jak będzie z linią nr 201, tzw. lokacją morską. Ale ja tego nie będę wymieniał, bo to pokazuje, że mamy projekty, chcemy to realizować. I jeszcze raz zakończę jednym: liczę na pełną mobilizację wykonawców i producentów.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Wydaje mi się, że – jest tu przedstawiciel IGTL – wykonawcy stoją w blokach startowych, Panie Prezesie. A ja liczę na to, że pan minister Bittel słyszy, że przedstawiciele ministra Słowika słyszą, wielbiciela tej linii Podłęże – Piekiełko. Bo ja gratuluję, że patrzymy na całą Polskę. Ino, Panie Prezesie, moja prośba jest taka: nie mylcie Podkarpacia z Małopolską. Bo wy, jak mówicie o całym wschodzie, to od razu też myślicie o Małopolsce. Ja wiem, że tam były zapóźnienia, trzeba dać ogromne pieniądze, ino pamiętajmy, że to jest inne województwo. Bo granica wschodnia to są i lubelskie, i białostockie, i tereny dalej do góry i tam pieniądze muszą iść. Ino ciągle, jak spotkają mnie, to mi mówią: „Ty, boś ty z Podkarpacia". Ja mówię: „O czym wy mówicie? Sącz to Podkarpacie? Geografii nie znacie?".

A jeśli chodzi o wykonawców, to Panie Prezesie, ja powiem tak: polscy wykonawcy czekają na to, żeby zacząć realizację. Bo jak powiedziała pani premier Szydło, jak powiedział pan minister Adamczyk, pan minister Bittel: trzeba postawić naprawdę na polskie firmy. Bo to, co się dzieje, to też… Ja byłem u pana i dziękuję za tę rozmowę. No naprawdę, zaczynają się cuda dziać. Z Kazachstanu zaczynają sprowadzać podkłady całkiem do kitu, wiele innych rzeczy. Ja to panu mówiłem, nie będę tu już szczegółowo mówił, bo nie wszystkich panów senatorów to interesuje.

I, Panie Ministrze, jeszcze jedna sprawa, ale to już taka prośba. Faktycznie, wie pan, ja nieraz z przykrością odbieram telefony. Bo ja byłem tym, który najwięcej atakował rząd PO-PSL za zarobki na kolejach. Przyglądnij się pan niektórym. Bo dla mnie to, wie pan, że po 120 tysięcy niektórzy mają, jakieś rady nadzorcze po 10 tysięcy euro… Wie pan, mówię to z bólem serca, ale mówię to, żebym miał czyste sumienie w stosunku do tych ludzi, którzy do mnie dzwonią. Bo to jest skandal. Każdy jeden… Tu pan Florek powinien wstać i powiedzieć tak: „Kogut, coś ty plótł, jak moi rządzili?". Ale żeby nie wyszedł i tego nie powiedział, głośno mówię: no ludzie, na litość boską, 10 tysięcy euro za radę nadzorczą? Tu jeszcze wychodzi 120 tysięcy, a minister ma 10 tysięcy. Panie Ministrze, pan ma dychę, i to brutto. No, coś chyba tu jest nie tak.

Na Zachodzie, żebyśmy mieli jasność, w Niemczech dyrektor potężnej firmy ma 10-krotnie więcej niż pracownicy. Jeżeli na przykład pracownik – o złotówkach mówmy – zarabia 5 tysięcy zł, to prezes firmy ma 50 tysięcy zł. I niech ma. A jak nie, to zróbcie coś takiego, żeby to zależało od wyników. Bo jak ja dostałem do komisji folder jednej z naszych firm, spółek… Jezus, jakie… Ameryka, straty na 60… A na tym to by wyszło, że nie wiadomo ile zysku. Pan minister dobrze wie, o czym myślę. No, nie może tak być. Bo to jest podrywanie autorytetu rządu Prawa i Sprawiedliwości. Ja już nie mówię o tych skandalach, że prezes banku, nasz człowiek, ma mieć 1 milion zł na miesiąc. No ludzie, no! Ja mówię, to naprawdę… Ale dobra, zejdźmy na tematy kolejowe. Jak mówię, mam prośbę, Panie Prezesie… przepraszam, Panie Ministrze, żeby zrobić dokładną weryfikację. Bo przecież nie ma ludzi niezastąpionych. Jak oni mają kierować spółkami, a jeżdżą nie wiadomo gdzie na rady nadzorcze, to kiedy oni kierują tymi firmami? Tak ostro mówiłem, jak był poprzedni rząd, a teraz dla dobra mojego rządu też ostro mówię, bo ludzie już naprawdę zaczynają palcami to wytykać. Związki się boją powiedzieć, ale wie pan, ja, były związkowiec, radykalny, nie boję się tego powiedzieć. Nie boję się tego powiedzieć, bo mówiłem o tym głośno, jak jeszcze była komuna, więc nie żebym się teraz bał.

I mówię, Panie Prezesie: no naprawdę, firmy ino czekają. Ino to tak jak mówię: wiecie, co jest najgorsze? Nie wiem, co, Panie Ministrze, zrobić – przepraszam, Panowie Senatorzy, Panie Ministrze, Panie Prezesie –

z tymi cholernymi odwołaniami. Przecież się odwołują i to trwa nie wiem ile. Była tu mowa, że trzeba podpisać i niech się odwołują. Niech się wtedy odwołują. Bo trzeba podziękować, że tutaj dzięki panom senatorom i mojej skromnej osobie, Panie Ministrze, pan Merchel, pan Bresch i pozostali członkowie jednak ten materiał biorą na odstawkę. I płacą. Bo my chcieliśmy, żeby to było rozliczenie z Unią Europejską – tu są panowie z CUPT – i była na to zgoda. I za to trzeba podziękować, bo to jednak firmy trochę podtrzymuje. No ale jak inwestycje nie ruszą i np. podkładów mają 200 tysięcy na placu… No, za plac im nikt nie płaci. W związku z tym by pasowało, żeby to ruszyło.

Jeżeli nie ma, Drodzy Państwo, pytań, to ja naprawdę serdecznie, serdecznie dziękuję panom senatorom, panu ministrowi, panu prezesowi, wszystkim państwu.

Zamykam posiedzenie komisji.

Panie Ministrze, za 2 miesiące będzie następne, ino dokładnie się przygotować z tego, o czym mówię, bo niech sobie pan prezes nie myśli, że Koguta zbył tą wypowiedzią o linii Podłęże – Piekiełko. Na pewno nie zbył.

No, dziękuję serdecznie.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel*: Jeśli pan przewodniczący by pozwolił, to… Za 2 miesiące to by wypadało na koniec sierpnia…)

A to zrobimy na początku września.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel*: O, i o to właśnie chciałem… Na to właśnie chciałem zwrócić uwagę. Dziękuję uprzejmie.)

Panie Ministrze, bo mnie się też pytają, czy Senat ma wolne. Senat cały lipiec i aż do 9 sierpnia pracuje. To na pewno zrobimy posiedzenie w połowie września, nie będziemy panu ministrowi przeszkadzać w wypoczynku z trójką dzieci, bo popieram rodzinę i gratuluję trójki dzieci.

Dziękuję.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel*: Dziękuję uprzejmie, bo będę pracował w trybie senackim, czyli właśnie…)

(*Wesołość na sali*)

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel*: …do dziewiątego albo troszkę dłużej.)

(Koniec posiedzenia o godzinie 18 minut 49)

Kancelaria Senatu
Opracowanie:
Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów
Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii