



SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ

X kadencja

Zapis stenograficzny

z posiedzenia
Komisji Infrastruktury (35.)

13 kwietnia 2021 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (druk senacki nr 349, druki sejmowe nr 986 i 1007).
2. Informacja na temat realizacji przez PKP PLK SA projektów infrastruktury kolejowej współfinansowanych z funduszy unijnych.

(Początek posiedzenia o godzinie 16 minut 13)

(Posiedzeniu przewodniczy zastępca przewodniczącego Stanisław Lamczyk)
(Brak nagrania)

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK**

...Państwa senatorów oraz gości obradujących zdalnie proszę o upewnienie się, czy państwa iPady lub komputery są podłączone do zasilania, a kamery w nich włączone. Proszę także o zapewnienie takiego położenia iPada lub komputera oraz obiektywu kamery, aby byli państwo widoczni podczas połączenia.

Chciałbym wszystkich bardzo serdecznie powitać. Chciałbym powitać pana ministra Bittela i pana ministra Horałę z Ministerstwa Infrastruktury, pana Łukasza Chaberskiego z Departamentu Lotnictwa, Grzegorza Kuzkę, Jarosława Błaszczakowskiego, Piotra Sękowskiego, Kamila Wildego, Jarosława Orlińskiego, Katarzynę Zielińską, jak również pana prezesa Ireneusza Merchla, Ewę Karasińską z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Departamentu Projektów Kolejowych, Sylwię Cieślak z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, panią Maritę Szustak z Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, pana Wiesława Nowaka i Ryszarda Leszczyńskiego z Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, pan Mateusza Izydorka z „Klastru Luxtorpeda 2.0”, pana Jakuba Majewskiego, prezesa fundacji „ProKolej”, pana Adriana Furgalskiego z Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Aleksandra Kozłowskiego z Aleksander Kozłowski Usługi Zarządzania i pana Grzegorza Brychczyńskiego ze Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP, jak również pana Arnolda Brescha, członka Zarządu PKP PLK, pośła Jerzego Polaczka i Danutę Drypę.

Szanowni Państwo, w pierwszej części posiedzenia mamy procedować ustawę – Prawo lotnicze, druk nr 349.

Poproszę może pana ministra Horałę o przedstawienie tej ustawy.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
MARCIN HORAŁA**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Ustawa o zmianie ustawy – Prawo lotnicze to w istocie pod względem merytorycznym projekt dosyć niewielki, powiedziałbym, techniczny. Polega ona na tym, żeby wprowadzić możliwość, aby pewnego specyficznego rodzaju loty zarobkowe, operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka czy wreszcie zarobkowe operacje polegające na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych...

(Zakłócenia w trakcie wypowiedzi)

...Statkami powietrznymi pozostającymi pod nadzorem krajowym, a zatem nieobjętymi przepisami prawa Unii Europejskiej, w związku z tym nieznanymi się pod nadzorem Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, EASA, tylko żeby takim organem nadzoru dla tego rodzaju lotów był polski Urząd Lotnictwa Cywilnego. Tak działo się do roku 2019. 1 kwietnia 2019 r. ówczesna nowelizacja prawa lotniczego przesunęła ten nadzór do instytucji europejskiej no i te wówczas jeszcze aktualne certyfikaty dla tego rodzaju operacji lotniczych, statków powietrznych wykonujących tego rodzaju operacje lotnicze pozostały w mocy. One teraz, w marcu, w kwietniu, wygasają lub będą wygasają. Okazało się jednak, pewnie wbrew ówczesnym intencjom ustawodawcy, że tego rodzaju statków powietrznych, choć są to statki wiekowe, w Polsce nadal kilkadziesiąt jest, są one w pełni sprawne, mogą

funkcjonować, mogą swoje zadania wykonywać. Stąd proponujemy tę nowelizację, tak aby polski Urząd Lotnictwa Cywilnego mógł te certyfikaty wydawać i aby nie kończyć pracy tych jednostek z dnia na dzień. Po pierwsze, to jest po prostu trochę miejsc pracy, kilka podmiotów gospodarczych, które dają źródło utrzymania niewielkiej, ale zawsze jakiejś, grupie Polaków, którzy przy tym pracują. Po drugie, są to zadania istotne z punktu widzenia np. Lasów Państwowych – to właśnie takie loty przeciwpożarowe czy obserwacyjne – więc Lasy Państwowe prosiły, żeby umożliwić kontynuowanie tego rodzaju lotów. Tego rodzaju aktywność będzie oczywiście w sposób naturalny wygasła, bo nowe statki powietrzne muszą być w tym rygorze nadzoru unijnego. Tą nowelizacją chcemy doprowadzić do tego, żeby ona niejako wygasła w sposób naturalny, w miarę wyeksploatowania tych statków, które teraz są, wychodzenia ich z użytku, a nie, że tak powiem kolokwialnie, jak nożem uciął, co by mogło właśnie i ograniczyć liczbę miejsc pracy, i zakłócić pracę kilku podmiotów gospodarczych, i utrudnić korzystanie, zwłaszcza przez Lasy Państwowe, z tego rodzaju usług.

Dodam, że w Sejmie ta ustawa została przyjęta jednogłośnie głosami posłów z wszystkich klubów i kół. Dziękuję bardzo.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję bardzo.
Pani legislator ma jakieś uwagi?

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
DANUTA DRYPA

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!
Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag do przedmiotowej ustawy. Dziękuję.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję bardzo.
Strona społeczna?

WICEPRZEWODNICZĄCY KRAJOWEJ
SEKCJI LOTNICZEJ I TECHNIK KOSMICZ-
NYCH W STOWARZYSZENIU INŻYNIERÓW
I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RZECZO-
SPOLITEJ POLSKIEJ
GRZEGORZ BRYCHCZYŃSKI

Grzegorz Brychczyński, Krajowa Sekcja Lotnicza i Technik Kosmicznych, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników RP.

Szanowny Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

To zdecydowanie ważny krok. 20% statków powietrznych przystosowanych do gaszenia stoi na ziemi, a według dzisiejszej informacji uzyskanej w Komendzie Głównej Państwowej Straży Pożarnej w sobotę i niedzielę było 1,5 tysiąca pożarów w lasach na terenie całej Polski. Jak widać, ta ustawa jest jak najbardziej na czasie, bo trzeba rozwiązać ten palący problem. Bardzo dziękuję rządowi, Sejmowi, Senatowi za pochylenie się nad tym tematem ważnym dla środowiska lotniczego.

Przy okazji, skoro jestem przy głosie, chciałbym poprosić o rozważenie możliwości uzupełnienia ustawy przez dodanie w treści każdego z artykułów – bo w każdym z artykułów posługujemy się stwierdzeniem „na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych” – słów „oraz usług agrorolniczych”. Dlaczego? Dlatego, że te same statki powietrzne, które gaszą pożary, mogą być bardzo szybko przebrojone i wykonywać usługi agrorolnicze. Ja wiem, że w przygotowanym rozporządzeniu do tej ustawy w katalogu tych operacji specjalistycznych są wymienione usługi agrorolnicze, ale mam pewną wątpliwość, czy nie wskazane byłoby uzupełnienie w ustawie, która jest trochę wyżej w katalogu dokumentów prawnych niż rozporządzenie, każdego punktu zmian przez dodanie słów „i usług agrorolniczych”. Dziękuję, Panie Przewodniczący...

A, jeszcze jedna uwaga, przepraszam najmocniej. Chciałbym również prosić, o ile to jest możliwe... Bo mamy informację, że wejście w życie tej ustawy jest planowane w ciągu 14 dni od podpisania przez pana prezydenta. Czy ze względu na sytuację, którą mamy dzisiaj, chociażby te 1,5 tysiąca pożarów w ostatnim tygodniu, a będą one się nasilały, nie można wnioskować o zmianę tego zapisu w taki sposób, że ustawa wchodzi w życie z dniem podpisania? Dziękuję.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję panu.
Czy pan minister ma jakieś uwagi do tych propozycji zmian?

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
MARCIN HORAŁA

Jak rozumiem, najpierw jakiś senator musiałby przejąć te poprawki, żebyśmy je procedowali. Ale jeśli chodzi o te operacje agrarolnicze, to według naszych analiz nie ma takiej potrzeby. One są jednym z rodzajów operacji, które mieszczą się w pojęciu operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, i właśnie od tego jest rozporządzenie, żeby precyzować różne możliwe warianty, jakie mogą być, żeby operacje agrarolnicze i nie tylko w tym pojęciu zmieścić. Jeśli chodzi o termin wejścia w życie, to przyjęliśmy taki generalny termin przyjmowany zazwyczaj w aktach prawnych, gdyby jednak była taka wola Senatu, żeby takiej zmiany dokonać, to nie będziemy mieli nic przeciwko. Chciałbym jednak zwrócić państwa uwagę na jeszcze jeden element. Otóż przyjęcie ustawy z poprawkami spowoduje, że ona wróci do Sejmu, w przeciwieństwie do sytuacji, gdyby była przyjęta bez poprawek. Tak więc trzeba by się zastanowić, czy jeżeli weźmiemy to pod uwagę w kontekście tego kalendarza, to nie zdarzy się tak, że pomimo że skrócimy termin, to przez fakt, że trafi ona jeszcze do Sejmu, de facto moment wejścia w życie ustawy będzie ten sam lub wręcz późniejszy. Tu by trzeba spojrzeć na kalendarz posiedzeń, jaki by mógł być efekt tego.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Czy Biuro Legislacyjne ma jakieś uwagi?

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
DANUTA DRYPA

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja tylko chciałabym powiedzieć, że pierwsza propozycja to propozycja o charakterze merytorycznym, więc decyzja należy do państwa. A w odniesieniu do drugiej propozycji, dotyczącej zmiany terminu wejścia w życie ustawy, powiem, że zgodnie z zasadami techniki legislacyjnej jedną z poprawnych formuł dotyczących precyzowania tego typu przepisu jest taka formuła, że ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, a nie po podpisaniu przez prezydenta. To tylko tak formalnie... Dziękuję.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Czy pan podtrzymuje te propozycje?

WICEPRZEWODNICZĄCY KRAJOWEJ
SEKCJI LOTNICZEJ I TECHNIK KOSMICZNYCH
W STOWARZYSZENIU INŻYNIERÓW
I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RZECZPO-
SPOLITEJ POLSKIEJ
GRZEGORZ BRYCHCZYŃSKI

Ja ze względów merytorycznych zgłosiłem taką uwagę, ale oczywiście decyzja należy do państwa, do Wysokiego Senatu, do legislatorów...

(Głos z sali: Ja chciałbym prosić o głos.)

...tak że...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Głos z sali: Chciałbym prosić o głos.)

Ja miałem na uwadze to, że, jak mówię, zaczyna się ten sezon palenia traw, to jest dla nas warunek podstawowy. W związku z tym myślę sobie, że dobrze by było dostosować procedury, nad którymi pracujemy, właśnie do tego krytycznego momentu, w którym jesteśmy w tej chwili. Bo przypominam, że w ubiegłym roku 19 kwietnia mieliśmy dramat w dolinie Biebrzy. W związku z tym ja nie będę się upierał i wystąpił przeciw prawidłom właściwego procedowania, żeby nie naruszyć, tak jak pan minister powiedział, tych terminów, żeby to broń Boże nie wydłużyło czasu wejścia ustawy w życie, ale powiem, że z praktycznego punktu widzenia, bo sam jestem człowiekiem, który lata i gasi te pożary, dobrze by było, żeby po prostu jak najszybciej wprowadzić tę ustawę w życie.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Pani senator, tak?

SENATOR
HALINA BIEDA

Ja powiem w odpowiedzi na pana wypowiedź i to, co pan minister powiedział, że jeżeli wprowadzimy poprawki, to to wszystko wydłuży, gdyż nasze następne posiedzenie jest dopiero w maju, więc to się wydłuży. To po pierwsze.

Po drugie, my też się zastanawialiśmy, czy nie wprowadzić poprawek, ale może pan minister odpowie na pytanie, które zaraz zadam, i to rozwieje nasze wątpliwości. Wiadomo, że w ustawie dla tego statku powietrznego kategorii specjalnej są trochę niższe wymogi bezpieczeństwa niż dla certyfikowanego. Czy gdzieś to będzie ujęte? Ale też chcemy z tej uwagi zrezygnować, biorąc pod uwagę zapotrzebowanie na to, żeby ta ustawa szybko weszła w życie. Tak że ja proponuję jednak nie wnosić tych poprawek. Dziękuję.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję bardzo.

Pan przewodniczący Hamerski chce zabrać głos. Proszę bardzo.

SENATOR
JAN HAMERSKI

Chciałbym zgłosić wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Tak, czyli ustawę przyjmujemy bez poprawek, tak samo jak przyjął ją Sejm.

SEKRETARZ STANU W MINISTERSTWIE
INFRASTRUKTURY
MARCIN HORAŁA

Jest zgoda.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Jest zgoda...

(*Senator Halina Bieda*: Jeszcze jest pytanie, jak to jest z tym certyfikatem dla statku powietrznego kategorii specjalnej.)

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
MARCIN HORAŁA

Ja może bym poprosił o odpowiedź pana Piotra Samsona – jest z nami prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który to urząd będzie wydawał te certyfikaty – żeby nam jako fachowiec dwa słowa powiedział.

(*Senator Halina Bieda*: Dziękuję.)

PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
PIOTR SAMSON

Dzień dobry państwu.

Z naszego punktu widzenia nie ma problemu, bo to są operacje specjalne...

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
MARCIN HORAŁA

I odcięło nam Urząd Lotnictwa Cywilnego.

(*Głos z sali*: Bardzo ładny...)

Poczekajmy chwileczkę, może uda się nawiązać połączenie.

(*Głos z sali*: Pan minister musi nam...)

Może, żeby nie zajmować czasu Wysokiej Komisji... Jest z nami też pan dyrektor Chaberski z Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury. Panie Dyrektorze, może poratowałby pan pana prezesa?

O, jest – przepraszam – pojawił się pan prezes.

Panie Prezesie, odcięło pana. Prosimy, żeby jeszcze raz...

PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
PIOTR SAMSON

Przepraszam.

Jak mówię, my jesteśmy za tym, żeby wprowadzić ustawę bez poprawek, dlatego że są to operacje specjalne wysokiego ryzyka, a więc ta kategoria obejmuje to, że te statki będą wykonywać... To nie jest kategoria specjalna zwykła, tylko kategoria specjalna wysokiego ryzyka, więc z naszego punktu widzenia jesteśmy zabezpieczeni. I jesteśmy za tym, żeby przyjąć ustawę bez poprawek.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
MARCIN HORAŁA**

Tylko że, Panie Prezesie, pytanie dotyczyło wątpliwości co do innych, niższych standardów bezpieczeństwa wymaganych w przypadku operacji specjalistycznych. Czy widzi pan jakieś zagrożenie z tym związane?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No, chyba nie skorzystamy już z wiedzy pana prezesa.

Panie Dyrektorze, może pan dwa słowa powiedzieć?

**ZASTĘPCA DYREKTORA DEPARTAMEN-
TU LOTNICTWA W MINISTERSTWIE
INFRASTRUKTURY
ŁUKASZ CHABERSKI**

Jak najbardziej, Panie Ministrze.

Szanowni Państwo!

Zastąpię pana prezesa Samsona. Chciałbym wskazać, że nie ma problemów, jeśli chodzi o te kwestie bezpieczeństwa, dlatego że nadzór krajowy prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego będzie sprawowany cały czas nad tego rodzaju statkami powietrznymi i odpowiednie analizy i kwestie zdatności do lotu i wszystkie inne elementy potrzebne do tego, żeby bezpiecznie wykonywać te usługi i loty specjalistyczne wysokiego ryzyka... To wszystko będzie zachowane. One się nazywają specyficznie, właśnie „wysokiego ryzyka”, ale ze względu na to, że to ryzyko jest większe, ze względu na to, że się lata niżej i w szczególny sposób wykonuje się te operacje, nadzór nad zdatnością do lotów jest sprawowany w sposób bardzo całościowy. My ze swojego punktu widzenia nie widzimy jakiegokolwiek zagrożenia, jeśli o to chodzi.

**PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
PIOTR SAMSON**

Ja to potwierdzam. Przepraszam, zrywa mi połączenie. To, że to się nazywa „wysokiego ryzyka”, oznacza tylko to, że przykładamy do tego specjalną uwagę.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK**

Pani Senator, czy wystarczająca jest taka odpowiedź? Tak? Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że nikt z senatorów nie chce przejść tych poprawek.

Pani Senator?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie.

Rozumiem, że właśnie ze względu na czas procedowania, żeby przyspieszyć, przyjmujemy tę ustawę bez poprawek, tak?

(Głos z sali: Dziękuję.)

Przystępujemy do głosowania nad ustawą.

Kto jest za?

(Głos z sali: Bez poprawek przyjmujemy?)

Tak, oczywiście za przyjęciem jej bez poprawek.

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 4 głosy za w sali, o przeciw, nikt się nie wstrzymał. Czekamy jeszcze na głosy zdalne.)

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał od głosu?

(Rozmowy na sali)

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 9 głosów za, jednogłośnie za.)

9 głosów za, czyli jednogłośnie ustawa została przyjęta.

Dziękuję bardzo.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała: Bardzo dziękujemy.)

Przystępujemy do...

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: Jeszcze senator sprawozdawca.)

Aha, sprawozdawca. Kto będzie sprawozdawcą? Halinka, tak?

(Senator Halina Bieda: Ja mogę, ale będę zdalnie. To w czymś przeszkadza?)

Nie, nie.

(Senator Halina Bieda: No to mogę być sprawozdawcą.)

Dobrze, to poprosimy o to koleżankę. Dziękuję bardzo.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę.

WICEPRZEWODNICZĄCY KRAJOWEJ
SEKCJI LOTNICZEJ I TECHNIK KOSMICZ-
NYCH W STOWARZYSZENIU INŻYNIERÓW
I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RZECZO-
SPOLITEJ POLSKIEJ

GRZEGORZ BRYCHCZYŃSKI

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja chciałbym serdecznie podziękować za udział i za przyjęcie bez poprawek tej bardzo ważnej dla naszego środowiska lotniczego ustawy. Dziękuję bardzo.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO

STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję bardzo.

Przystępujemy do punktu drugiego: informacja PKP Polskie Linie Kolejowe na temat...

(Głos z sali: Mikrofon!)

Przystępujemy do punktu drugiego: informacja PKP Polskie Linie Kolejowe na temat realizacji Krajowego Programu Kolejowego do roku 2023.

Pan minister, tak?

SEKRETARZ STANU

W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY

ANDRZEJ BITTEL

Dziękuję bardzo.

Jeśli pan przewodniczący i Wysoka Komisja pozwolą, powiem kilka słów wprowadzenia, dosłownie parę zdań, a potem... O ile wiem, są przygotowane 2 wystąpienia, wystąpienie CUPT i wystąpienie PKP PLK, które na pewno wzajemnie się uzupełnią i pokażą skalę inwestycji, z jakimi mamy do czynienia w ramach Krajowego Programu Kolejowego, który jest realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe.

O wadze tego programu świadczy kwota 75,5 miliarda zł, która jest przeznaczona na jego realizację. Świadczy o tym też to, że w ciągu ostatnich lat środki na ten program zostały

powiększone z 66 miliardów do właśnie 75 miliardów, co stanowi dowód na to, że my wszyscy, państwo polskie, rząd Prawa i Sprawiedliwości jesteśmy wielkimi zwolennikami modernizacji linii kolejowych, rozbudowy systemu kolejowego, jego usprawniania i czynienia go bardziej dostępnym dla pasażerów, ale też dla zainteresowanych przewozami towarowymi, które stanowią jeden z elementów krwioobiegu gospodarczego naszego państwa.

Warto powiedzieć, że według stanu na początek bieżącego roku – mamy dane z lutego – nakłady, które zostały poczynione, mają łączną wartość ponad 37 miliardów zł, co oznacza, że zaawansowanie Krajowego Programu Kolejowego to prawie 53%. To też oznacza, że dzięki temu zostało zmodernizowanych bądź wybudowanych ponad 5 tysięcy km torów, ponad 1 tyśiąc 900 przejazdów kolejowych, 464 wiadukty kolejowe i drogowe, 518 mostów, 912 peronów. Zaawansowanie realizacji Krajowego Programu Kolejowego, jeśli spojrzeć się przez pryzmat inwestycji zakończonych i w realizacji, w realizacji, ale na różnych poziomach tejże realizacji, to blisko 68,5 miliarda zł, co stanowi ok. 90% wartości całego programu. To pokazuje skalę zawansowania i pewne oczekiwanie, które łączy się z jego dokończeniem.

W ramach działań, które można pokazać, porównując perspektywy jedną z drugą... Ten rok perspektywy jest rokiem ósmym, jeśli dobrze liczyć. Można powiedzieć, że to zaawansowanie w porównaniu z realizacją WPIK jest naprawdę imponujące i trzeba to docenić, dostrzec, bo w analogicznym okresie w przypadku WPIK było to 10 miliardów i 27% kwoty zaplanowanej w pierwotnym Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych. To jest też miara tej zmiany, która się dokonała w ramach realizacji inwestycji, przygotowania i wdrażania projektów, wykonawstwa w terenie.

Warto też po tym krótkim wstępie złożyć pewne słowa podziękowania nie tylko wszystkim podmiotom, które w tym trudnym czasie realizują inwestycje, ale również pracownikom spółki, podziękowania za to, że te działania podejmują i są one realizowane z takim rozmachem i w tak imponujący sposób.

Warto też powiedzieć i podkreślić, że czyniliśmy i czynimy starania, aby wszystkie budowy w ramach procedur związanych z przeciwdziałaniem rozprzestrzenianiu się koronawirusa

były na tyle zaopiekowane i na tyle zadbane, żeby mogły być realizowane bez przeszkód. Powiedzieć, że w ogóle bez przeszkód, to byłaby już odrobina przesady, ale to działanie jest takie, że wszyscy staramy się, aby to gospodarcze koło zamachowe, czyli realizacja inwestycji infrastrukturalnych, było w jak najlepszej kondycji.

Skrócone zostały procesy decyzyjne. Jest paradoksalnie większy kontakt pomiędzy zamawiającym a wykonawcą, ministerstwem. Mamy pełen przegląd rozmaitych działań. To też warto dostrzec, bo to przynosi ten efekt, że inwestycje są realizowane. Oczywiście są takie, które są realizowane szybciej, lepiej, i są takie, które są realizowane z pewnymi trudnościami, z różnych względów.

To ja może tyle. Pan przewodniczący ma teraz prawo wybrać: czy Centrum Unijnych Projektów Transportowych, czy PKP PLK. O ile wiem, obie te instytucje są gotowe do przedstawienia swoich wypowiedzi. Ja oczywiście sugerowałbym, żeby wybrać CUPT...

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK**

Panie Ministrze, ja bym jednak prosił, żeby pan odpowiedział na te rozbieżności, które się pojawiły w czasopiśmie, bo właśnie uwagi, które CUPT złożyło, te właśnie ryzyka, które CUPT przedstawiło, są troszkę inne niż te przedstawione przez Polskie Linie Kolejowe. Prosiłbym, żeby pan powiedział, jak to wygląda, jak również powiedział o sprawie tej specustawy, bo to nas bardzo interesuje. My się boimy, dosłownie się boimy, bo po raz pierwszy w historii mamy właśnie tak duże pieniądze, że można by polepszyć transport publiczny, czyli zlikwidować wykluczenie komunikacyjne, ale też wykorzystać to położenie geograficzne Polski zarówno w zakresie transportu na linii wschód – zachód, jak i północ – południe. I dlatego dosłownie się boimy i po ludzku mówimy, że coś tutaj nie gra. Dlatego chciałbym, żeby zanim pan prezes zacznie przedstawiać, pan może pokrótce wyjaśnił te różnice.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL**

Jakby pan przewodniczący sprecyzował to pojęcie „różnice”... Bo wydaje mi się, że łatwiej byłoby nam rozmawiać po prezentacjach

i CUPT, i PLK, bo wtedy będą na stole, pokazane w przestrzeni publicznej te stanowiska i będziemy mogli oczywiście rozmawiać o rozbieżnościach, jeżeli istnienie takowych się potwierdzi.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK**

Dobrze. To ja rozpocząłbym jednak od CUPT...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Aha, dobrze. To zaczniemy od Polskich Linii Kolejowych. Pan prezes Merchel, tak?

Proszę bardzo.

**PREZES ZARZĄDU PKP POLSKICH LINII
KOLEJOWYCH SA
IRENEUSZ MERCHEL**

Dziękuję bardzo.

Pan minister już tak wiele powiedział, że ja postaram się w prezentacji, którą mam przygotowaną, zaznaczyć tylko główne aspekty.

Chyba to, co najważniejsze w prezentacji, to kwota 75,5 miliarda zł, którą mamy do zrealizowania. Stopień zaawansowania dzisiaj jest taki, że mówimy o wartości 18,5 miliarda zł zakończonych projektów, co znaczy, że w przypadku tylu już zadań inwestycyjnych inwestycje są zakończone, odebrane. Tu podaliśmy oczywiście przykładowe projekty, w przypadku których inwestycje są zakończone. W realizacji są projekty o wartości 46 miliardów zł. Jest różny stopień zaawansowania, ale to jest 20–80%, średnio to jest 50–60% zaawansowania tych umów, które są w realizacji. Tak więc po zsumowaniu tych 2 liczb okazuje się, że ok. 90% inwestycji jest zakończonych lub na zaawansowanym etapie realizacji. W przetargach są projekty o wartości nieco ponad 3 miliardów. Do ogłoszenia zostały tak naprawdę śladowe ilości przetargów, głównie są to projekty budżetowe z obecnej perspektywy.

Gdy porównamy postęp w okresie od roku 2016 do chwili obecnej, zobaczymy, że ta różnica jest dosyć istotna. Warto wspomnieć właśnie o tym, że tych zakończonych projektów zdecydowanie przybyło, tych w realizacji oczywiście też. Największe zakończone umowy dotyczą LCS Konin na linii E20, odcinków Pilawa – Dęblin,

Dęblin – Nałęczów, Poznań – Piła, czyli linii nr 354, odcinka Zielonka – Tłuszcz czy linii nr 68, ponadto linii nr 219 odcinka Szczytno – Elk. Efekty zakończenia tych inwestycji są bardzo widoczne. Ponadto to linia E30 na odcinku Krzeszowice – Kraków Mydlniki, odcinek Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki, bardzo skomplikowana inwestycja, mimo że nie o tak dużej wartości, ze względu na intensywny ruch po sąsiednich torach. To także łącznica Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki, która była tym takim efektownym... Widzimy fragment tej łącznicy na środkowym slajdzie i ona pozwoliła na kilkunastominutowe skrócenie przejazdu pociągów w kierunku Skawiny, Zakopanego. To też oczywiście linia obwodowa w Warszawie, która była oddana do eksploatacji w ubiegłym miesiącu po ponad 20 latach nieużytkowania.

Mamy wiele umów, które są w realizacji. Tak jak już wspominałem, one są na różnych etapach realizacyjnych. Odcinek Czyżew – Białystok – umowa podpisana w ubiegłym roku, największa umowa, która jest obecnie realizowana w Polskich Liniach Kolejowych, największa w historii, umowa na blisko 3,5 miliarda zł. To też projekt GSM-R Warszawa Zachodnia no i rozpoczęcie prac na linii nr 131 na odcinku Chorzów Batory – Nakło Śląskie – Rusiec Łódzki – Zduńska Wola Karsznice. To również rozpoczęcie realizacji tzw. LOT C Będziny – Zebrzydowice, ale to dotyczy głównie stacji Czechowice i obszarów z tym związanych. No i tunel w Łodzi, który w tej chwili jest na etapie rozpoczęcia prac budowlanych i drażenia. Porty, które są realizowane, linia nr 182, cały szereg...

Ta prezentacja była dostarczona, nie będę wymieniał tych wszystkich lokalizacji, skupię się na tym, co jeszcze przed nami, dlatego że przed nami jest w tej chwili kilka dużych postępowań w toku, które w najbliższym czasie pewnie zakończą się podpisaniem umów. To linia nr 38 Elk – Korsze, w tej chwili największa umowa, inwestycja na etapie przygotowywania umowy do podpisania. To stacja Elk, czyli inwestycja, w przypadku której też już jest otwarcie ofert po aukcji. Myślę, że również w tym wypadku będziemy szybkimi krokami zmierzać do podpisania umowy. Także te linie i te pozostałe lokalizacje są jeszcze w ramach obecnej perspektywy. Ale warto powiedzieć, że te umowy, które realizujemy w ramach obecnej perspektywy, to są właśnie te – użyję drugiego raz tego zwrotu

– na końcowym etapie realizacji lub na końcowym etapie realizacji procedur przetargowych i będą one do podpisania w najbliższym czasie. W tym roku podpisaliśmy niewiele tych większych umów. Jest to linia Stara Piła – Glinicz, linia nr 229 na Pomorzu, umowa podpisana była w lutym, to jest ważne, bo to odtworzenie, przywrócenie ruchu kolejowego, połączenie z Gdańskiem, ponadto to poprawa bezpieczeństwa na przejazdach, obiekty inżynieryjne w Kłodzku. Umowy, które jeszcze planujemy w tym roku podpisać, w zasadzie w zdecydowanej większości pokrywają się z tymi, które wcześniej pokazywałem, związanymi z trwającymi obecnie procedurami przetargowymi.

Największe przetargi, które w tym roku są ogłoszone... No, tych przetargów jest na pewno niewiele. No, jest koniec perspektywy, miejmy nadzieję, że w najbliższych miesiącach będą decyzje, które nam pozwolą na uruchomienie nowych przetargów. Większe przetargi, których ogłoszenie planujemy w obecnym roku – łączymy to z obecną perspektywą finansową, z nową perspektywą czy ewentualnie z Krajowym Planem Odbudowy, w zależności od źródła finansowania – to na pewno ten dotyczący linii nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku Chabówka – Rabka czy Klęczany – Nowy Sącz. Następne przetargi, który chcemy ogłosić, dotyczą odcinka Padew – Mielec czy przebudowy stacji Ostróda. To są te największe przetargi do ogłoszenia w tym roku. Pamiętajmy, że pewnie – to jest to, o co pan przewodniczący zapytał pana ministra, czyli wpływ nowej ustawy – to... Tu nie ma rozbieżności między nami i CUPT.

W ramach krajowego programu zrealizowaliśmy wskaźniki. Mamy wykonane ponad 5 tysięcy km torów. Zakładaliśmy, że będzie wymienione w ramach całego Krajowego Programu Kolejowego ok. 9 tysięcy km. To w zasadzie połowa zaawansowania finansowego... nie zaawansowania, tylko zrealizowanego finansowania inwestycji, nakładów. To 912 peronów, prawie 2 tysiące przejazdów kolejowych, mostów. To, co jest ważne, to wskaźniki wynikające z Krajowego Programu Kolejowego, czyli ilość kilometrów linii pozwalających na jazdę z prędkością powyżej 160 km/h. W obecnej perspektywie jest 296 km takich linii i 884 km wyposażonych w systemy ERTMS.

Jeszcze kilka końcowych slajdów pokazujących zaawansowanie poszczególnych projektów.

Projekty CEF – jak widzimy, mamy zakończone projekty o wartości 2,7 miliarda. Zdecydowana większość jest w realizacji, została tylko końcówka, która jest w procedurach przetargowych i one w zasadzie też będą w najbliższym czasie. Jeśli chodzi o CEF, to mówimy o linii nr 38, stacji Białystok w procedurach przetargowych. W przypadku POIiŚ tych projektów zakończonych jest już znacznie więcej. Przetargi, które są w toku, też już są na niewielką kwotę. To linia nr 38, tu akurat jest zbieżność, odcinek Ełk – Korsze, czy linia nr 7 odcinek Warszawa Wschodnia – Wawer.

Przetargi w „Polsce wschodniej”... W przypadku „Polski wschodniej” podpisane są wszystkie umowy o dofinansowanie i program zakończony jest już w 70%. Zdecydowana większość tych projektów to projekty albo zakończone, albo na końcowym etapie realizacji.

Projekty RPO, z których startem mieliśmy chyba największe problemy, ta lista była jeszcze prawie do 2018 r. weryfikowana, zmieniana ze względu na bardzo duże niedoszacowanie kosztów... No, ostatecznie, jak widzimy, te wszystkie projekty, które są w RPO, są w realizacji i w zasadzie wszystkie umowy również, tak jak już wspominałem, są na zaawansowanym etapie.

Najbardziej stabilna sytuacja jest w zakresie realizacji programów budżetowych – mimo że tu rozmawiamy o unijnych, to tak dla porównania – dlatego że budżet jest planowany z roku na rok, teraz już możemy z większym wyprzedzeniem planować, no i stabilnie co roku, zgodnie z planem środki finansowe są realizowane.

Kontraktacja, certyfikacja – jak widzimy, to jest już na poziomie ok. 90%. Jest prognoza wykonania do końca 2021 r., poza tymi z POIiŚ kontraktacja wszystkich pozostałych będzie już zrealizowana.

Jeśli chodzi o umowy o dofinansowanie, to w tej chwili zaawansowanie to ponad 90% podpisanych umów o dofinansowanie. Zostało nam dokładnie jeszcze 9 umów o dofinansowanie. 2 planujemy w tym roku, pozostałe w przyszłym roku. Te 2 umowy dotyczą obiektów inżynierskich i linii nr 38 Ełk – Korsze. Pozostałych 5, które wynikają z POIiŚ, planujemy podpisać w przyszłym roku oraz 2 umowy wynikające z CEF.

Pokazuję też slajd, o którym wspominał pan minister. Warto powiedzieć o tym, że ta informacja, porównanie czasami spotyka się z różnym

odzewem, ale warto porównywać i patrzeć nie tylko na to, co jest teraz, ale też na to, co było. Kilka cyfr, które zawsze staram się przypomnieć.

WPIK przyjęty na lata 2006–2013 zakładał realizację inwestycji na poziomie blisko 33 miliardów, a zrealizowane zostały 22 miliardy, i miał on stałą tendencję do zmniejszania się. Środki w KPK zakładane był na poziomie niecałych 66 miliardów, teraz planowane są na poziomie 75,5 miliarda. No, jak porównamy np. zaawansowanie po 7 latach, czyli 9,7 miliarda z 36 miliardami, to zobaczymy, że jest to prawie 4-krotnie więcej w realizacji. A co jest zauważalne, bo warto to zauważyć, to to, że pierwsze 3 lata były niestety prawie że podobne. Dziękuję bardzo.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś ma już może pytania do pana prezesa? Dopiero później, tak?

Teraz poproszę o prezentację CUPT.

PEŁNIĄCY OBOWIĄZKI DYREKTOR
CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW
TRANSPORTOWYCH
JOANNA LECH

Dzień dobry.

Ja spróbuje udostępnić prezentację od siebie, bo nie wiem, czy ona jest tam na miejscu, my łączymy się zdalnie. Dzień dobry państwu.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Mam nadzieję, że mi się uda. Czy widać prezentację?

(Głos z sali: Tak.)

(Głos z sali: Tak, widać.)

O, to bardzo się cieszę, będzie łatwiej, ponieważ my operujemy na liczbach i będzie łatwiej zrozumieć istotę sprawy.

Nawiązując trochę do wątku, który został poruszony już przed prezentacją pana prezesa Merchla, odmiennej interpretacji danych, które przedstawiają CUPT i PKP PLK, chciałabym przede wszystkim zwrócić uwagę na to, że nasze dane są spójne i są tożsame, tylko że CUPT nie zajmuje się...

(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Lamczyk: Pani Dyrektor, można głosić?)

(Głos z sali: Głośniej.)

CUPT nie zajmuje się całym KPK. To, co mamy w naszych zasobach, projekty, które są objęte dofinansowaniem, to tak jak państwo już pewnie zauważyli na prezentacji, nie są wszystkie projekty, które są realizowane w ramach KPK. My mamy tylko wycinek tego KPK, w związku z czym przyglądamy się tylko wybranym projektom, tym, które są współfinansowane. Poza tym analizy wewnętrzne, które robimy, głównie dla CUPT, mają zupełnie inny charakter i opierają się na zupełnie innej metodyce niż analizy wykonywane typowo w ramach realizacji projektu. My oceniamy całe programy, dbamy o to, żeby środki w ramach całego Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” bądź Programu Operacyjnego „Polska wschodnia”, CEF nie zostały utracone. W związku z tym nasze analizy są analizami wewnętrznymi, pozwalającymi na ewentualne przesunięcia między projektami albo objęcie dofinansowaniem projektów, które mają na to szansę, a w pierwszym etapie zabrakło środków na te projekty. Dlatego w prasie pojawiły się takie nieścisłości wynikające – my zresztą to tłumaczyliśmy, wyjaśnialiśmy – z błędnej interpretacji wewnętrznych analiz CUPT. Po tych doniesieniach medialnych, które się pojawiły, byliśmy nawet w stanie zidentyfikować, z której naszej analizy, z którego miesiąca te dane zostały zaczerpnięte, ponieważ kolejne analizy już te dane przedstawiały inaczej. Nasze analizy i ryzyko, które identyfikujemy w projektach, zmieniają się w zależności od tego, czy został podpisany aneks do umowy, bo wtedy już to ryzyko terminowe znika. Zmieniają się też w zależności od tego, czy w projektach CEF został przedłużony okres realizacji. W związku z tym byłabym bardzo ostrożna, jeśli chodzi o powoływanie się właśnie na te doniesienia prasowe. Prostowaliśmy to i próbowaliśmy wytłumaczyć, na czym polegają nasze analizy, analizy wewnętrzne, bo to są tylko wewnętrzne analizy, dla potrzeb CUPT, żeby odpowiednio reagować i prawidłowo wydatkować środki unijne.

Dlatego też zanim rozpocznę, chciałabym podkreślić, że w tej perspektywie nie identyfikujemy ryzyka utraty środków na projekty. Oczywiście przewidujemy, że niektóre projekty mogą być projektami etapowanymi bądź fazowanymi, ale to też nie jest nic nadzwyczajnego. Te informacje, które dotyczyły ryzyka utraty środków

w ramach poszczególnych projektów, były przez nas dementowane.

Jeśli można, przejdę teraz do naszej prezentacji, prezentacji CUPT, w której pokażemy właśnie to, na czym nasza instytucja się skupia, czyli prawidłowość wydatkowania środków unijnych. To są środki unijne w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”, w ramach Programu Operacyjnego „Polska wschodnia” oraz instrumentu „Łącząc Europę”. Tak jak państwo widzieli w prezentacji PKP PLK, tam jeszcze są środki budżetowe oraz środki RPO. CUPT tymi środkami się... budżetowymi naturalnie tak, ale środkami z regionalnych programów operacyjnych się nie zajmuje i nie widzimy tych środków.

W ramach inwestycji PKP PLK w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i środowisko”, tak jak państwo widzą na tym slajdzie, do wykorzystania jest ponad 18 miliardów zł. W tym momencie mamy zawartych – jest prośba, żeby mówić głośniej, ale staram się mówić głośno, oczywiście przysunę sobie laptop jeszcze bliżej – 39 umów łącznie na kwotę ponad 16 miliardów zł. Co więcej, Szanowni Państwo, to, co jest bardzo ważne dla CUPT i na co zwracamy uwagę, podobnie jak ministerstwo funduszy, to są zatwierdzone płatności. To są poświadczane już wydatki, one też nie idą równoległe z płatnościami, które realizuje PKP PLK, więc te dane się różnią, ponieważ my poświadczamy wydatki, sprawdzamy ich prawidłowość i to są wydatki certyfikowane i zatwierdzone przez Komisję Europejską. W tym momencie to jest ponad 45% kwoty. Co więcej, jeśli chodzi o Program Operacyjny „Polska wschodnia”, to też, tak jak pan prezes mówił, ten program jest już całkowicie wykorzystany, jest podpisanych 9 umów na 1 miliard 700 milionów i nie ma już środków do wykorzystania w ramach tego programu, nie są planowane do podpisania żadne umowy. Certyfikowanych w ramach tego programu mamy 80% wydatków. To są dane z kwietnia. One oczywiście za kilka miesięcy, po każdym kwartale będą się zmieniały, w zasadzie po każdym wniosku o płatność, jednak podsumowania są kwartalne, stąd te informacje na koniec kwartału aktualizujemy.

Jeśli chodzi o instrument „Łącząc Europę”, to jest on trochę innym instrumentem, nie jest typowym programem operacyjnym, troszeczkę inaczej tutaj te wskaźniki są pokazywane. Tak,

jak pan prezes mówił, będą jeszcze podpisywane umowy w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, jak również są złożone wnioski do Komisji Europejskiej o umowy na prace projektowe. W tym momencie PKP PLK ma przewidzianych 5 umów. Mamy nadzieję, że wszystkie zostaną zatwierdzone. Ale to, co mamy już podpisane, tzw. grant agreement, to są 24 umowy na łączną kwotę ponad 15 miliardów zł. Poświadczony, zatwierdzone płatności w ramach instrumentu „Łącząc Europę” to blisko 8 miliardów zł, 7 miliardów 700 milionów zł. Jeśli chodzi o umowy planowane do podpisania, to tak jak PKP PLK też wskazała, umowy, które będą dofinansowane, to są 2 umowy w tym roku. Na te umowy już złożone są wnioski o dofinansowanie. Sprawdzamy te wnioski. W tym roku te umowy zostaną podpisane. Na przyszły rok planujemy podpisanie jeszcze 5 umów o dofinansowanie. Czekamy na wnioski, ale to jest normalna procedura. Jak zostaną złożone, CUPT przystąpi do ich oceny, sprawdzenia i będą mogły być podpisane umowy.

Teraz krótkie podsumowanie tego, co zostało dotychczas podpisane. Mamy zawartych 39 umów na kwotę ponad 16 miliardów zł. W tym roku będą podpisane jeszcze 2 umowy na kwotę dofinansowania ze środków unijnych w wysokości ponad 900 milionów zł, co da nam ponad 93% wykorzystania alokacji. 2022 r. to ponad 800 milionów zł dofinansowania i 5 umów do podpisania.

Tu są jeszcze takie dane poglądowe, jak te płatności będą się rozkładały w kolejnych latach. Tak że cała ta kwota zostanie wykorzystana. Tutaj jeszcze krótka informacja o tym, jak planowane są płatności. Chciałabym zaznaczyć, że kwota, którą mieliśmy poświadczyc, zcertyfikować w I kwartale, to ponad 800 milionów zł. W I kwartale tego roku została zcertyfikowana zgodnie z planem w 100% i liczymy na to, że w kolejnych miesiącach, kwartałach te kwoty również będą poświadczane i będziemy do końca perspektywy certyfikowali wydatki zgodnie z planem.

To tyle z mojej strony. Jeśli potrzebne są jeszcze jakieś dodatkowe wyjaśnienia dotyczące tych rozbieżności, które pojawiły się w prasie odnośnie do analizy ryzyka w projektach prowadzonych przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz PKP PLK, to bardzo proszę o pytania. Mam nadzieję, że uda się dokładnie wyjaśnić, na czym polega ta nasza analiza.

Strategiczna analiza projektów jest prowadzona od wielu lat w Centrum Unijnych Projektów Transportowych i jej celem jest przede wszystkim odpowiednie gospodarowanie tą pulą środków, która nam została przekazana do zarządzania. A warto wskazać, że w ramach samego Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” w CUPT jest ponad 80 miliardów zł. Tak że mamy czym się zajmować i są to nasze wewnętrzne analizy pozwalające odpowiednio reagować lub obejmować szczególnie monitoringiem niektóre projekty.

To tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo. Prezentacja, jak rozumiem, będzie jeszcze udostępniona.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję bardzo, Pani Dyrektor.

Ja mam jedno pytanie: jak mianowicie wygląda wykonanie planu za rok 2020? Plan to było 15 miliardów. Wykonano to w 100%, czy coś jest przekazane dalej?

PEŁNIĄCY OBOWIĄZKI DYREKTOR
CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW
TRANSPORTOWYCH
JOANNA LECH

Cała certyfikacja za 2020 r., którą miało do wykonania CUPT, została w ponad 100% wykonana, więc nie było przenoszenia żadnych środków na kolejne lata. No, to też jest to nasze podejście kompleksowe, głównie do Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. Mogę potwierdzić, że prognoza, która została przyjęta przez Radę Ministrów, została... Nie pamiętam teraz dokładnie, ale to było bodaj 102% wykonania. Tak więc nie widzimy zagrożenia dla prawidłowego i zgodnego z planem wydatkowania środków również w tym roku.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję bardzo.

Rozpoczynamy serię pytań.

Pan senator Ryszard Świński.

SENATOR
RYSZARD ŚWILSKI

Panie Ministrze! Panie Prezesie!

Województwo pomorskie to takie województwo, które słynie z tego, że jego mieszkańcy korzystają z połączeń kolejowych najczęściej w kraju. Współczynnik osób, które odbywają podróż koleją, na Pomorzu jest zdecydowanie wyższy niż w każdym innym województwie. Myślę, że to jest też efekt ciężkiej pracy samorządu regionalnego, to jest też efekt tych inwestycji, które były swego czasu chociażby przez tenże samorząd czynione. Ja miałem przyjemność z panem prezesem w maju 2018 r. rozmawiać na temat zdarzeń, które mają mieć miejsce na linii nr 201, a co za tym idzie, na linii nr 249, na linii Pomorskiej Kolei Metropolitarnej. Nie podzielam niestety tego optymizmu i takiego trochę samozachwytu z państwa strony, jeżeli chodzi o realizację poszczególnych zadań. I mówię to nie z satysfakcją, nie mówię tego z satysfakcją, absolutnie nie. Mówię to z wielką troską o realizację tych zadań, dlatego że zadanie, o którym mówię, czyli elektryfikacja linii nr 201, budowa drugiego toru, który jest składową całego dużego projektu, przesuwa się w czasie. Pamiętam nasze pierwsze rozmowy, kolejne rozmowy. Ta inwestycja de facto w 2021 r. w pewnym sensie miała być spięta, trzeba sobie przypomnieć tamte nasze rozmowy. Podzieliliście teraz państwo to zadanie, jeśli mnie pamięć nie myli, na 5 poszczególnych zadań, jeżeli chodzi o realizację. Pomorska Kolej Metropolitalna, czyli spółka, która w imieniu samorządu regionalnego pracuje nad spięciem tego projektu po stronie samorządu regionalnego, wywiązuje się z zadań, które zostały nałożone, które sobie wspólnie swego czasu założyliśmy. Dlaczego o tym mówię? Mam doświadczenie i obserwuję... Już nawet nie potrafię policzyć, ile trwa tak naprawdę modernizacja linii nr 201. Piąty rok, szósty? I końca nie widać. Pytanie, Panie Prezesie, do pana: kiedy rzeczywiście jesteśmy w stanie powiedzieć mieszkańcom Pomorza, że modernizacja, inwestycja na linii nr 201 – mówię o kompleksowym projekcie, nie chcę wchodzić w szczegóły, bo doskonale pan zna ten projekt – będzie zrealizowana? Pytam dlatego, że również podmiot, o którym mówiłem, czyli Pomorska Kolej Metropolitalna, winien wywiązać się z tych zadań, które przed nim stoją, i wierzę, że wywiąże się

z tych zadań. Pan doskonale też wie, Panie Prezesie, że oprócz tego zadania są inne kwestie, np. zakupu taborów itd., itd., spięcia całego projektu i połączenia tego projektu, czyli i bajpasu kartuskiego, i połączenia do portu, itd., itd. Proszę pana o podanie takiej rzeczywistej daty, która stanie się datą zakończenia tego zadania.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję bardzo.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, Panie Prezesie, można.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

PREZES ZARZĄDU PKP POLSKICH LINII
KOLEJOWYCH SA
IRENEUSZ MERCHEL

Pewnie linię nr 201, tak jak i szereg innych linii w Polsce.

Szanowni Państwo! Panowie Senatorowie!

Panie Senatorze, odpowiadam na pytanie. Pamiętamy, że mamy w Krajowym Programie Kolejowym określone środki finansowe i linia nr 201... Przypominam sobie drugą połowę 2017 r., a chyba i rok 2018, o którym pan senator wspomniał. Przypomnę, że wtedy mówiliśmy: nie możemy przerwać przewozów do Gdańska od strony Kartuz, musimy wykonać wyprzedzającą tzw. bajpas kartuski, linie nr 229 i 234. Realizujemy to zadanie, przypomnę, przy współdziałaniu samorządu województwa, PKM. My robimy odcinek Glinicz – Gdańsk Kokoszki, a odcinek Gdańsk Kokoszki – Gdańsk Kiełpiniek jest realizowany przez samorząd województwa. Wspominam o tym nie bez powodu, gdyż jest to system naczyń połączonych. Zakończenie tej inwestycji, według podpisanej umowy, to październik 2022 r., a według umowy podpisanej przez samorząd wojewódzki oddanie do ruchu to grudzień 2022 r., czyli tak naprawdę jest to zsynchronizowane, bo 2 miesiące nie mają żadnego znaczenia. Czyli dopiero wtedy będziemy mogli wejść na tamten odcinek, co zamyka możliwość przejazdu przez Somonino, Kartuzy. Dla mieszkańców Pomorza na pewno jest dokładnie znane to, co teraz mówię. Jeśli chodzi o odcinek Glinicz – Kartuzy, to jesteśmy na

końcowym etapie wyboru wykonawcy i mam nadzieję, że naprawdę będziemy mogli ogłosić jeszcze w ciągu najbliższego miesiąca, po UZP itd... W tej chwili jest to na etapie tzw. instytucji odwoławczych. Przypomnę, że to są KIO i UZP. I będziemy chcieli to tak zrealizować, żeby w 2023 r. ten odcinek był wykonany. Środki finansowe, które mamy zabezpieczone, dokumentacje projektowe, które są na końcowym etapie realizacji, na cały odcinek linii nr 201... I mam na myśli odcinki od Maksymilianowa poprzez Kościerzynę, Somonino, Gdynię itd., z odnogą do Kartuz... Planujemy, że rok 2022 będzie tym rokiem, w którym wejdziemy na tę linię z modernizacją. Podzieliliśmy ją na kilka odcinków właśnie po to, żeby w miarę możliwości zachować płynność ruchu. Czas realizacji, jakbyśmy zamknęli całość, to pewnie byłyby 3 lata. Jeżeli będziemy robić to etapami, a wydaje mi się, że to jest po prostu niezbędne dla przewozów, to jak zakładam, potrwa to do 5 lat. Mówię to odpowiedzialnie jako prezes tej spółki, ale też jako inżynier, mając doświadczenie w tempie realizacji kroczącej inwestycji. To jest o tyle ważne, że uzyskujemy linię dwutorową.

Czy to jest samozachwył? Nie, ja widzę wiele mankamentów, chciałoby się wiele rzeczy lepiej zrobić. Nie wiem, dlaczego pan senator powiedział, że jest samozachwył. Tego samozachwyłu chyba u mnie raczej na co dzień nie widać, wręcz odwrotnie. Chcę jednak zwrócić uwagę na jedną sprawę. Pierwotnie zakładano, że ta linia będzie na większości trasy linią jednotorową, przewidywano zupełnie inne parametry. Dopiero w 2017 r. czy 2018 r. była decyzja, że wchodzimy z linią dwutorową. Jest zainteresowanie przewozami ze strony Intercity, będzie zdecydowanie więcej przewozów pasażerskich. Przypomnę, że to jest linia dedykowana głównie dla ruchu towarowego, linia, która ma zapewnić dostęp bezpośredni do portu w Gdyni z pominięciem Trójmiasta. Już nie muszę o tym mówić. Szereg pociągów towarowych, które nie będą przejeżdżały przez centrum Gdańska, Sopotu i Gdyni, będzie przejeżdżał właśnie po tej linii. Dlatego trzeba było się naprawdę bardzo dobrze... Zgodnie z koncepcją z roku 2015, 2014 i pewnie z 2016, żeby była jasność, miała to być linia zupełnie inna. Teraz jest to linia, która będzie, po pierwsze, szybsza, a po drugie, o znacznie większej przepustowości. Mówimy tu również o budowie wielu skrzyżowań – na ile to będzie

możliwe – i o całej infrastrukturze. Odpowiadając, odpowiedzialnie podałem te terminy, które przed chwilą wskazałem. Dziękuję bardzo.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK**

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z koleżanek i kolegów senatorów ma jeszcze pytanie? Ktoś z obradujących zdalnie? Nikt.

Poproszę pana Adriana Furgalskiego, zgłosił się do głosu.

**PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU FORUM
KOLEJOWEGO
„RAILWAY BUSINESS FORUM”
ADRIAN FURGALSKI**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo! Szanowni Państwo!

Na początku posiedzenia komisji pan senator przedstawił mnie jako szefa grupy TOR, ale bardziej będę tutaj mówił w imieniu... Moją drugą funkcją jest funkcja szefa związku pracodawców, Forum Kolejowego „Railway Business Forum”. Poniekąd mam także upoważnienie – przysłuchuje się temu koleżanka, przysłuchują się koledzy – zarządu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego. My mieliśmy i mamy wspólne inicjatywy. Zaraz do nich przejdę.

Zaczęlbym od pytania. Tu trzeba będzie się cofnąć na osi naszych inwestycji, tych, które realizujemy od kilku lat. Czego tak naprawdę boją się przedsiębiorcy, którzy realizują inwestycje kolejowe? Boją się przede wszystkim tego, czego nie udało nam się uniknąć w poprzedniej perspektywie. Boją się przejścia między poprzednią a nową perspektywą. Wówczas liczba postępowań spadła, w związku z czym zaczęła się walka cenowa o nieliczne zlecenia, które były na rynku. Potem oczywiście koszty poszły w górę i pojawiły się problemy z rentownością na kontraktach, problemy z realizacją umów, a także problemy związane ze zrywaniem umów. Dość powiedzieć, że w 2016 r. wartość wydatków spadła w porównaniu do wartości wydatków z roku poprzedniego z 7 do 4 miliardów, tj. o 40%. To bardzo dużo dla rynku. Dodatkowo okazało się,

że nie mieliśmy wystarczającej ilości dokumentacji. Ta, która była, była w sporej części wadliwa, niewystarczająca. Dziś mamy informację, że wartość tej dokumentacji, jeżeli dobrze pamiętam, to ok. 45 miliardów zł.

Wszyscy staraliśmy się działać od strony rynkowej i od strony organizacji. Gramy do jednej bramki. I ministerstwo, i Polskie Linie Kolejowe starają się, żeby taka sytuacja się nie powtórzyła. Oczywiście poczuliśmy dużą ulgę i zadowolenie, kiedy pod koniec ubiegłego roku otrzymaliśmy w listopadzie plan przetargów na rok bieżący wart mniej więcej 17 miliardów zł. On tak półrociami... To jest ważne, bo potem będę chciał to porównywać. Na 2 półrocza były wtedy zapisane 4 miliardy zł i 13 miliardów zł. 10 lutego i 1 marca wystosowaliśmy jako RBF i Izba Gospodarcza Transportu Lądowego 2 wystąpienia do ministerstwa, do Polskich Linii Kolejowych z zapytaniem, co dzieje się z tymi planami, bo w pierwszych miesiącach nie było żadnych istotnych postępowań przetargowych. Nie było także – to jest drugie oczekiwanie rynku – kończenia prac, w sensie podpisywania umów na przetargi, które zostały ogłoszone w roku ubiegłym, choćby na ten wspomniany, chyba największy, dotyczący stacji Ełk za ok. 1 miliard zł.

Otrzymaliśmy pismo, które nie było najlepiej przyjęte z tego powodu, że wartości dotyczące przetargów w całym roku się nie zmieniły, ale terminy zostały przesunięte. To zaraz obudziło wśród firm obawę związaną z potencjałem – i tym technicznym, i tym ludzkim – który został w ostatnim czasie zbudowany. On przecież nie został w większości zbudowany za pieniądze gdzieś wyciągnięte z portfela, tylko za pomocą kredytów, a banki od zawsze patrzą na rynek inwestycji dosyć podejrzliwie. Kwestia spłaty środków zainwestowanych w rozwój kapitału w sytuacji, gdyby zleceń miało nie być, była dla firm niepokojąca. Podawano wtedy stan na 1 marca: zwolnionych zostało 300 osób w 2 obszarach. Pierwszy to była produkcja podkładów czy płyt peronowych, a drugi to produkcja rozjazdów. 300 osób zostało zwolnionych, planowano zwolnienie ok. 600 osób. Można powiedzieć, że to jest niewiele, ale wydaje się, że przy tych prawie 76 miliardach zł z KPK to w ogóle nie powinno mieć miejsca. Produkcja podkładów czy płyt peronowych spadła do poziomu 25% możliwości firm, które zainwestowały na naszym rynku.

W przypadku produkcji rozjazdów był to spadek do 40% potencjału.

Odpowiedź, którą my wtedy otrzymaliśmy, była bardzo krótka, ale zawierała takie kluczowe dane. Niestety następowało tu pogorszenie. Tak jak mówiłem, pierwotnie, w listopadzie podział wartości ogłaszanych przetargów wyglądał tak: 4 miliardy i 13 miliardów. W odpowiedzi napisano, że ma być 2 miliardy i 15 miliardów. Do tych 15 miliardów za chwilę wróć. A tutaj, w tej prezentacji, jeśli dobrze zapamiętałem, ta kwota wynosiła już 12,7 miliarda. Niepokojące jest chociażby to, że procedury przetargowe, które dzisiaj trwają, dotyczą kwoty 3 miliardów z kawałkiem. W roku ubiegłym, mniej więcej o tej samej porze kalendarzowej było to 10 miliardów, a w 2019 r. – prawie 8 miliardów. Tutaj jest istotnie mniej.

Teraz kwestie dotyczące 15 miliardów. Jest oczywiście pytanie – my cały czas trochę błędzimy, poruszamy się po omacku – związane z kwestiami środowiskowymi. Co prawda i przez Sejm, i przez Senat przeszła już ustawa spełniająca oczekiwania, które zostały do nas skierowane z Komisji Europejskiej, ale na pewno dla spokojnego snu przedsiębiorców, którzy deklarują, że na tyle, na ile mają możliwości i na ile mogą pomóc... Są to przedsiębiorcy nie tylko polscy. Są to także przedsiębiorcy, którzy są z innych krajów unijnych, więc mogą, że tak powiem, kanałami dyplomatycznymi wskazywać na to, że realizacja ich inwestycji jest zagrożona. Mamy taki, powiedziałbym, ping-pong, bo z jednej strony jest wiedza gazetowa, gdzie są informacje, że ktoś, czy to Komisja Europejska, czy to minister finansów i funduszy, każe nam blokować inwestycje, że grozi nam utrata środków unijnych, wstrzymanie finansowania, jakieś korekty finansowe, także w zakresie inwestycji, które są już realizowane, a z drugiej strony są zapewnienia, że taki czarny scenariusz się nie spełni. Tutaj dobrze byłoby mieć jakieś dokumenty z Brukseli, na których moglibyśmy się oprzeć. Chodzi o to, żeby te wytyczne, które są wydane, pokazywały nam, jaki mamy przyjąć sposób działania, bo o ile można zrozumieć, że nowe inwestycje, planowane czy te, które są w toku, ale są przed ostateczną decyzją środowiskową, przed zezwoleniem na realizację... Jeżeli mamy to przejrzeć i coś poprawić, jeśli jest gdzieś naruszenie przepisów unijnych, to oczywiście można to zrobić, choć w wielu przypadkach będzie to skutkowało

opóźnieniem. I jest pytanie: co z inwestycjami, które są w toku? Tam też w wielu przypadkach był rygor natychmiastowej wykonalności decyzji środowiskowej. Warto byłoby się o to bić.

Ja tu użyłem sformułowania, którego oczywiście nie jestem autorem. Na spotkaniu z panem ministrem Bittellem powiedziałem, żeby grubą kreską oddzielić te projekty, tak żeby przeszłość nam nie ciążyła i żebyśmy nie musieli, jeżeli nam to w ogóle grozi, dokonywać jakichś korekt. Warto przyjąć taki szybki model postępowania z tym, co jest w toku i co trzeba będzie poprawiać, żeby nie wydłużać procedury. To może trwać nawet rok czy 2 lata. Takie są obawy.

Niestety na tej prezentacji – mam nadzieję, że będzie można ją otrzymać – były kwoty jeszcze niższe niż to, co było w odpowiedziach przekazanych przedstawicielom rynku w marcu. Myślę, że tak jak z COVID nam się udało, jeśli idzie o inwestycje, bo przeprowadziliśmy rynek przez to wszystko w miarę suchą stopą... Dzisiaj rynek chciałby mieć informacje, które go uspokoją, takie, że te kwestie środowiskowe nie będą się wiązać ze znacznym wydłużeniem procedur, odwleczeniem kolejnych postępowań przetargowych i że nie pojawią się – to oczywiście nie są pieniądze wykonawców, ale nasze wspólne pieniądze, podatników – jakieś konsekwencje finansowe. Bardzo dziękuję.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK**

Dziękuję bardzo.
Czy pan... „ProKolej”, tak?
Proszę, pan Majewski.

**PREZES ZARZĄDU FUNDACJI „PROKOLEJ”
JAKUB MAJEWSKI**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!
Bardzo krótko. Pan senator Świlski zwrócił tutaj uwagę na pewien problem, który jest gdzieś w tle tego całego wielkiego projektu inwestycyjnego. Chodzi mianowicie o takie fragmenty, takie linie i takie projekty, które utknęły w martwym punkcie. I dzieląc trochę obawy, o których mówił przed chwilą Adrian Furgalski, dotyczące tego, czy to się uda zrealizować, czy inwestor będzie miał co zaproponować

wykonawcom, ja bym posunął się troszkę dalej. Ja mam obawy, co inwestor, co wykonawcy zaproponują klientom kolei. My mamy cały szereg różnych inwestycji kolejowych, które mozolnie realizowane przynoszą dosyć marny efekt. I to jest chyba najpoważniejszy problem. Posłużę się tutaj taką analogią. Jakbym przez kilka dni siedział w domu i tworzył sobie listę zakupów, coś wykreślał, coś dopisywał, zastanawiał się, jaki wybrać model, jaką firmę, a na koniec bym opóźniał wyjście, bo pogoda byłaby niekorzystna, bo COVID, bo maseczki, nie paliłoby mi się do wyjścia z domu, ale w końcu bym poszedł do sklepu i wydałbym wszystkie pieniądze, to czy ja mógłbym powiedzieć, że zrobiłem zakupy? Nie, ja wydałbym wszystkie pieniądze. I my cały czas pasjonujemy się tym, czy myśmy wydali wszystkie pieniądze, a to w ogóle nie jest interesujące. Jak żona wysłała mnie po zakupy, to nie pyta, czy wydałem wszystkie pieniądze. Wręcz przeciwnie, jest szczęśliwa, jeżeli nie wydam wszystkich pieniędzy, ale zrobię całe zakupy.

My w żaden sposób nie monitorujemy, jaki jest realny produkt tych wszystkich inwestycji. Padła tu oczywiście liczba ponad 5 tysięcy km zmodernizowanych torów, ale my w gruncie rzeczy nie wiemy, czy to, co było planowane w Krajowym Programie Kolejowym, co zresztą zostało w pewnym momencie rozszerzone... czy my mamy szansę na realizację tego wszystkiego. Jeśli dobrze pamiętam, linia 201 miała być zrealizowana już w poprzedniej perspektywie unijnej. Teraz mamy kolejną perspektywę, w której, jeżeli dobrze pójdzie, to uda nam się zrobić dokumentację na tę linię. Deklarujemy, że w 2027 r., pod koniec kolejnej perspektywy być może będzie ona przejezdna między Maksymilianowem a Gdynią. Mamy przykład linii 202, gdzie miały być dwa tory. Później jeden tor zniknął, a na koniec zniknęła cała inwestycja.

W ten sposób możemy wydawać bardzo dużo pieniędzy, ale pasażerom i nadawcom ładunków kompletnie nie zależy na tym, żeby wydać dużo pieniędzy. Oni by chcieli korzystać z sieci kolejowej w sposób efektywny. Tego typu perspektywy ja na tych prezentacjach nie widzę. Ja nie widzę, że myśmy coś zrealizowali. Jest jeszcze ogromny etap certyfikacji – inwestycje zakończone, narysowane na mapce jako sfinalizowane wcale nie są zakończone. Na linii E75 do dzisiaj nie wprowadzono prędkości 160 km/h, na linii 159 też do dzisiaj nie wprowadzono prędkości 160 km/h.

My oczywiście możemy kuglować i pokazywać Komisji Europejskiej mapki, mówić, że dana inwestycja jest zakończona, nawet opłacona, ale pociąg nie jeździ tam z taką prędkością, z jaką miał jeździć, w związku z czym z punktu widzenia klienta końcowego inwestycja się nie udała. No i to mnie najbardziej martwi, to, że z tymi nieudanymi inwestycjami przyjdzie nam żyć i wchodzić w kolejną perspektywę.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK**

Dziękuję bardzo.

Olek?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie. Dobrze.

Ja myślę, że rozpoczniemy teraz nasze odpowiedzi. Ja chciałbym dołożyć tutaj kwestię cyfryzacji, o której rozmawiałem z panem ministrem. Mianowicie cyfryzacja, jak każdy wie, miała zapewnić bezpieczeństwo pasażerów, ale również punktualność. I chciałbym się zapytać pana ministra: jak tę sprawę dało się rozwiązać i jak będzie w przyszłości? Rozmawialiśmy o tym, bo, jak wiemy, na dużych liniach, na szlakach E20, E30 ona działa, choć niedoskonale. Tak samo jest w przypadku E75. Pan Majewski o tym mówił. Pan minister i pan prezes wracają do Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych, ale tutaj trzeba wziąć pod uwagę, że NIK zatrzymał 30% tego planu i wszystkie fazowane zadania zostały przekazane... Wynik się państwu poprawił. Tu trzeba to wszystko uczciwie wziąć pod uwagę.

Pan minister pierwszy. Tak?

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Nie, pan prezes albo...)

Dobrze, pan prezes.

**PREZES ZARZĄDU PKP POLSKICH LINII
KOLEJOWYCH SA
IRENEUSZ MERCHEL**

Dziękuję panu ministrowi za zaufanie.

Ja może zacznę od wypowiedzi o przetargach. To było podstawowe pytanie o kwestię, która naprawdę budzi w nas dużą troskę. Ja przypomnę, że plan przetargów, który opublikowaliśmy pod koniec ubiegłego roku, wskazywał – nie były to szczegółowo rozpisane kwoty, była podana tylko

łączna kwota – że 80 czy 90% tych przetargów dotyczy projektów, które planujemy na nową perspektywę, bo wiedzieliśmy, że nie ma ich w Krajowym Programie Kolejowym. I oczywistą sprawą jest to, że decyzyjność, szybkość otrzymania finansowania będzie wpływać na realizację planu przetargów.

Jeżeli chodzi o te przetargi, to niestety wpływ środowiskowy, szeroko rozumiany... Już tu nie będę... Pewnie wszystkim doskonale znana jest cała geneza. Przypomnę, że od roku 2011 te wszystkie działania nie były niestety realizowane. Pewnie w tej chwili, jeżelibyśmy mieli zgodnie z ustawą, która jest bardzo istotna, pewne bardzo ważne rozwiązanie... Decyzja środowiska praktycznie nie znosi rygoru natychmiastowej wykonalności, umożliwia jednak procedowanie do decyzji ostatecznej, odwołań, a po decyzji ostatecznej jest droga sądowa. I nasza obawa jest taka, że jako poważny inwestor... Ryzyko przy ogłoszeniu przetargu na inwestycji, na której nie mamy ostatecznej decyzji sądowej i minęły terminy odwoławcze do sądu, jest bardzo duże. Szacujemy, że będzie to miało wpływ na projekty o wartości od 5 do 8 miliardów zł, gdzie nie mamy ostatecznej decyzji środowiskowej, którą planowaliśmy pozyskać na trzeci, czwarty kwartał. Znając życie, wiemy, jaka jest cała procedura uzyskiwania ostateczności, a my planowaliśmy ogłaszać przetargi. I tu jest ta kwota, to zmniejszenie, o którym mówił prezes Furgalski. Szacujemy, że do planu, który zakładaliśmy, planu na poziomie ok. 17 miliardów, planu do ogłoszenia... Niestety wpływ nowej ustawy będzie taki, że od 5 do 8 miliardów... Dopóki nie będzie decyzji ostatecznej, jeszcze raz to powtórzę... Pamiętajmy, że później mamy cykl pozwoleń na budowę, gdzie w tym momencie także będzie zdecydowanie łatwiejsza formuła odwoławcza instytucji ekologicznych, innych itd. Z tego powodu – mówię to otwarcie – ten plan uległ korekcie i przesunięciu, nie dlatego, że nie mamy czegoś przygotowanego. Procedowanie... Ja tu nie rozróżniam perspektyw, nie mówię, kto o tym decydował. Od roku 2011 było standardem, nie tylko na kolei, ale także we wszystkich innych instytucjach, że przetargi szły na tzw. zakładkę, użyję takiego zwrotu. W momencie pozyskiwania pozwoleń ogłaszało się przetargi z założeniem, że procedura przetargowa potrwa od 6 do 12 miesięcy. I tyle to trwa. Zakładano więc, że te wszystkie pozwolenia się uzyska. Niestety my widzimy,

że jeżeli są... W tej chwili jest kilka umów, które są na etapie realizacji albo na końcowym etapie przygotowań, takim, że wchodzimy w realizację, ale nie ma tam ostatecznej decyzji pozwolenia na budowę, m.in. na Pomorzu. Jeżeli procedury odwoławcze będą trwały w nieskończoność... Podejmujemy ryzyko związane z tym, że możemy mieć... W efekcie końcowym nie podpiszemy umowy o dofinansowanie dopóty, dopóki nie będzie ostatecznych dokumentów. I dlatego mówię o tych ryzykach.

Szacujemy, że jakbyśmy chcieli przestrzegać tej zasady... Pewnie kiedyś, w przyszłości tak będzie. Padło tutaj stwierdzenie o tzw. grubej kresce, powiedział to chyba pan Adrian. Ja osobiście nie lubię tego zwrotu. Rzeczywiście gdyby projekty, które są realizowane, były prowadzone na zasadach wynikających z dotychczasowych formuł, byśmy byli spokojniejsi. Wychodzi jednak na to – analizuję, nie rozstrzygam tego jednoznacznie – że niestety od dnia wejścia w życie będzie to już obowiązywało. Czyli mamy obawy związane nawet z projektami, które są realizowane czy są na końcowym etapie realizacji, bo jeszcze mogą się zdarzyć takie sytuacje, że ktoś to będzie próbował zaskarżyć. Obecnie ok. 18% decyzji środowiskowych jest zaskarżanych. Nie chcę być złym prorokiem, ale powiem, że nie chciałbym, żeby się okazało, że będzie odwrotnie – że w przyszłości 18% będzie niezaskarżanych, a 80% zaskarżanych. Będzie po prostu zupełnie inna świadomość. My czasem nawet widzimy, wszyscy rozsądni, że dana decyzja jest zaskarżana dla samej zasady zaskarżania, ale procedura biegnie, proces biegnie.

Projekty, które utkwily w martwym punkcie. Odpowiadam tak, jak powiedziałem wcześniej na temat linii 201. Odpowiedzialnie podchodząc, zrobiliśmy korektę nie dlatego, że nie mamy dokumentacji, ale dlatego, że nie mamy ostatecznych decyzji. Jeżeli chodzi o projekty, które utkwily w martwym punkcie, powiem, że pewnie bym na palcach jednej ręki policzył projekty w skali całego kraju, które utkwily w martwym punkcie. To jest prawda. Na pewno jesteśmy zdeteterminowani, żeby szukać rozwiązań. Nie prowadzimy czegoś takiego... To jest najłatwiejsze: wyrzucimy wykonawcę, przyjdzie nowy, może opóźnimy się o 2 lata, to wtedy zobaczymy. Mówimy o linii Katowice – Kraków i o innych, gdzie kiedyś wyrzucano wykonawców i podejmowano decyzje o wydłużeniu projektu o 2 lata. Lepiej się

do tego przygotujmy. Jeżeli już nie będzie można tego kontraktu realizować z wykonawcą, to pewnie w tym roku trzeba będzie podejmować pewne ostateczne działania. Powody tego, naszym zdaniem, są w zdecydowanej większości po stronie wykonawców.

Jeżeli mówimy, że nie realizujemy linii 201, 202, że wskaźniki czy inne rzeczy... Ja już mówiłem, że linia 201 miała być linią o zupełnie innych parametrach, linia 202 też. Przy pierwszych założeniach miała to być linia jednotorowa z jedną tzw. długą mijanką. Zdecydowaliśmy, że będzie dwutorowa. Mamy gotową dokumentację projektową, są gotowe decyzje dla tej linii, my tylko czekamy na środki finansowe, żeby tam wejść.

Takich linii jest więcej. Ja przypomnę, że mamy gotowe projekty na linię od Katowic do Zebrzydowic, tzw. LOT B, D. Chcemy wejść w przyszłym roku lub na przełomie tego i przyszłego roku na tzw. węglówkę, w kierunku Inowrocławia. Mówię o dużych projektach. Prawda? Podtrzymuję to, co mówiłem wielokrotnie: zakładamy, że na przełomie 2021 i 2022 r. będziemy mieli gotowe projekty o wartości wynoszącej ponad trzydzieści parę miliardów. Przewijały się tu różne kwoty, dlatego że trudno... Nie było jeszcze kosztorysów. Raz podawano 33 miliardy, a raz 37 miliardów, takie były szacunkowe wartości. Na pewno te projekty będziemy mieli gotowe w przyszłym roku.

Proces odwoławczy. Chyba zacząłem o tym mówić, ale nie dokończyłem. Według naszych analiz średni czas odwołań środowiskowych to 323 dni, jeśli dobrze pamiętam, ale są też odwołania środowiskowe, które trwają po 2, 3 lata. Już nie mówię o tym, że koledzy drogowcy mówili, że nawet 1 tysiąc 200 dni trwał proces...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Ale tam były inne aspekty.)

No tak. Te odwołania również trwają. Biorąc pod uwagę wydłużenie procesu pozwoleń na budowę o kilka miesięcy... Już takich nie ma... Może się okazać, że w tzw. lokalizacjach trudnych społecznie czy wrażliwych może to wpłynąć na proces inwestycyjny. Mówimy o 2, 3 latach.

(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Lamczyk: A trzeba powiedzieć, że linia 201 przechodzi przez obszary Natura 2000.)

My mamy tam decyzję środowiskową z rygiorem natychmiastowej wykonalności, ja o tym przypomnę.

(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Lamczyk: Tak, to wiem.)

Generalnie linię 201 realizujemy w śladzie linii istniejącej. My tam nie budujemy nowej linii, tyle tylko, że była linia jednotorowa, a będzie linia dwutorowa.

Pytanie pana senatora Lamczyka było skierowane bezpośrednio do pana ministra, więc nie śmiem...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Ale to certyfikacje. Bardzo proszę, niech pan prezes sprecyzuje.)

Jeszcze...

**PREZES ALEKSANDER KOZŁOWSKI USŁUGI
ZARZĄDZANIA
ALEKSANDER KOZŁOWSKI**

Sekundkę. Możemy zakończyć te sprawy środowiskowe? Przepraszam, nie wiem, jak to się obsługuje. Jak pan mówi, że...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Gdzie mam nacisnąć?

(Głos z sali: Proszę przysunąć i się przedstawić.)

Olek Kozłowski jestem.

Jeśli pan mówi, że była linia jednotorowa, a teraz będzie dwutorowa, to mówi pan o zupełnie nowej jakości. To gigantycznie wpływa na kwestie środowiskowe, szczególnie te, jak pan to określił, wrażliwe społecznie. Dla ułatwienia dodam, że przechodzimy przez obszary naturalne, które są szczególnie chronione w rozumieniu i prawa, i zainteresowania społecznego, a to odnośni się do tego, w jaki sposób jest realizowana inwestycja. Tak że ja bym się tutaj z panem nie zgodził, że to jest stary ślad. Oddziaływanie linii będzie dużo większe, niż jest w tej chwili – i ze względu na to, że będzie drugi tor, a więc będzie inna prędkość, i ze względu na to, że będzie dużo większy ruch. Dziękuję.

**PREZES ZARZĄDU PKP POLSKICH LINII
KOLEJOWYCH SA
IRENEUSZ MERCHEL**

Przepraszam, jak... Całkowicie się zgadzam z tym, że będzie inaczej, ale jednak ze zdecydowanie większym oddziaływaniem wiąże się nowa linia niż linia, która jest modernizowana.

Ona na pewno też ma swoje oddziaływanie, ale to było poddane ocenie środowiskowej. Zaskarżyła to tylko i wyłącznie jedna gmina, a przebieg linii wynosi 150 km. Żeby było jasne: to nie jest tak, że tych odwołań jest bardzo dużo.

(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Lamczyk: Certyfikacja jeszcze.)

Jeżeli chodzi o certyfikację...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak. Certyfikacja. Tu warto powiedzieć... Ja rzeczywiście zgadzam się z panem prezesem Majewskim, że to całe uzyskiwanie dopuszczeń jest dosyć skomplikowane. Wszystkie tzw. prace zasadnicze, torowe, okołotorowe i inne, zostały wykonane. Pamiętajmy, że na linii prędkość... To już wiele razy było powtarzane. W zasadzie niewiele to podwyższamy. Certyfikacja dopuszczenia na wszystkie urządzenia jest po stronie wykonawcy. Średni czas od zakończenia to 6 miesięcy.

Mamy też inne sytuacje. Wspomniano tu o linii E75 na odcinku od Warszawy do Czyżewa. Ja rozumiem, że o tym odcinku tu... Ja powiedziałem chyba, że do Tłuszcza... Do Sadownego jest to zakończone. Każda sytuacja jest inna. Tam akurat jest problem z zasilaniem. Są wydane warunki, mówię o budowie podstacji. Musiał być doprowadzony prąd, żeby można było przystąpić do budowy podstacji. Zakłada się, że w 2022 r. powinniśmy mieć tam zasilanie. To jest jedyny element związany z podwyższeniem tej prędkości do 160 km/h. To jest kwestia prądu i kwestia zasilania.

(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Lamczyk: Panie Prezesie, pan Majewski mówił jeszcze o efektywności wydawania środków. Tak?)

Tak. Efektywność wydawania środków to jest pewnie temat rzeka. Jeżeli zmieniamy zakres, chcemy mieć efektywne inwestycje na lata, to wartość inwestycji... Nie wiem, dlaczego tak się tutaj skupiliśmy na przykładach z Pomorza, na linii 201 czy 202. To oczywiście dotyczy nie tylko tych linii. Dokładane są nowoczesne urządzenia, nowoczesne systemy sterowania. Na E20 nie zakładano wykonywania... Jako przykład podam Błonie, gdzie miał zostać stary, 30-letni LCS. Systemy sterowania my dorzuciliśmy, w cudzysłowie, w ostatniej chwili procedur przetargowych. Stare urządzenia miały zostać. I znowu by było tak, że skończylibyśmy modernizację E20, a za 3 lata zaczęlibyśmy modernizację systemu sterowania. My chcieliśmy tego uniknąć. I głównie z takich powodów wzrasta

wartość inwestycji, nie dlatego, że wydajemy więcej i szybciej, tylko bardziej efektywnie. Przyjęliśmy założenia, że nie modernizujemy po to, żeby wydać pieniądze, a za kilka lat z powrotem wchodzić na linię. Chcemy, żeby środki finansowe były wydawane kompleksowo.

Ja odróżniam modernizację od rewitalizacji, to są dwa różne zadania. Rewitalizacja ma na celu jedno: to, żeby istniejącą linię kolejową wyremontować za 2, 3, 4 miliony za 1 km, żeby utrzymać jej przejezdność na określonych parametrach przez 10 lat, np. do następnej perspektywy. Ale jeżeli zaczynamy przebudowę całego układu torowego, wymieniamy tory, to robimy wszystko porządnie, żebyśmy nie wchodzili tam ponownie za 10 lat, ale za 30 czy 40. I to jest różnica w podejściu moim i moich poprzedników.

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK**

Panie Prezesie, wróć do tematu gminy, o której pan mówił. Wiemy, jaką gminę pan ma na myśli.

(Prezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych SA Ireneusz Merchel: A ja nie wiem.)

Ja wiem dokładnie i ja panu powiem, że tam decyzja lokalizacyjna była już prawomocna. Potem to zostało powiększone, dlatego jest przygotowywana nowa decyzja. Wcześniej tam była już prawomocna. Pan wie o tym doskonale.

(Prezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych SA Ireneusz Merchel: Rozmawiamy o dwóch rzeczach, o decyzji środowiskowej i lokalizacyjnej. Ja mówię o decyzji środowiskowej.)

Aha.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Ja się odezwę tylko i wyłącznie za zgodą pana przewodniczącego, tak że...)

Panie Ministrze, proszę ten temat cyfryzacji... Tak?

**SEKRETARZ STANU W MINISTERSTWIE
INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL**

Znam zasady, znam zasady.

Parę zdań komentarza. My oczywiście dołożymy w tym zakresie wszelkich starań i będziemy wspólnie podejmowali działania mające na celu to, żeby efekt zmian w ustawie ocenowej, tak ją w skrócie nazwę, był dla wszystkich

jak najmniej dotkliwy. Trzeba sobie jednak jasno powiedzieć, że tutaj kluczowe będą zapisy w programach, które będą definiowały moment, w którym będzie zawierana umowa o dofinansowanie. Zaczynają nam się nakładać ryzyka. Można powiedzieć, że w perspektywie, którą realizujemy, mamy takie ryzyko zmaterializowane, i to nie ze względu na kwestie środowiskowe, ale ze względu na niedotrzymanie zobowiązania przez marszałka mazowieckiego, który miał podpisać umowę na dofinansowanie odcinka Ostrołęka – Chorzele, ale w związku z pandemią przesunął pieniądze na sprawy związane z COVID. Ja tego nie wartościuję, nie mówię, czy zrobił dobrze, czy źle, ale zaznaczam, że jest tu pewien kłopot. I tyle. I mówi się, że nie ma umowy o dofinansowanie, więc inwestycja nie idzie, a inwestycja idzie, bo jest realizowana. Te meandry z całą pewnością... Będziemy wspólnie zarządzać, tak aby proces inwestycyjny przebiegał jak najszybciej. Będziemy też poszukiwać rezerw w ramach procedur, którymi możemy zarządzać, czy jako Ministerstwo Infrastruktury, czy wspólnie z innymi ministrami i agendami rządowymi zajmującymi się swoim wycinkiem, tak żebyśmy wszyscy bardziej uchwycili całość obrazka. Z całą pewnością tak będzie, to się wydarzy, my już pracujemy nad tym, żeby cały ten proces zdynamizować. Trzeba się też będzie zastanawiać, jak zarządzić... Ja nie chcę tutaj zbyt wielkich szczegółów, delikatne negocjacje się toczą. Nie będę tutaj, państwo pozwolicie... Wolę powiedzieć trzy słowa za mało niż dwa za dużo, tak bym to ujął. Jest pewna konieczność przewartościowania przetargowego, ale też zwracam uwagę na coś, o czym wszyscy doskonale pamiętamy, czyli fakt, że pierwotny KPK zakładał w szczytowych latach wydatki na poziomie 18 miliardów zł, a chyba wszyscy wiedzieli w momencie jego uchwalenia i później – na pewno w 2016 r. branża o tym mówiła, bo byłem tego świadkiem, na własne uszy to słyszałem i widziałem prezentację – że korytarz zdolności branży jest na poziomie 10–12 miliardów zł. Proszę zwrócić uwagę, że jest postęp nakładów, że znacząco się do tej kwoty przybliżyliśmy przez ostatnie 3 lata. To też warto dostrzec w ramach analizy.

Jeśli chodzi o procesy inwestycji, to każda inwestycja zakłada elementy cyfryzacji. Jest pytanie, czy my mówimy tutaj o SDIP, czy mówimy tutaj o sterowaniu ruchem, czy mówimy o innych elementach.

To wszystko wiemy i nabywamy kompetencji. Warto zwrócić uwagę na fakt, że w ramach ERTMS, w ramach ETCS my nabywamy kompetencji, wszyscy, wszystkie podmioty rynkowe: producenci, przewoźnicy, zarządcy infrastruktury, jak również Ministerstwo Infrastruktury. Wszyscy nabywamy kompetencji, staramy się te kompetencje nabywać jak najszybciej, żeby zrealizować nadrzędny cel, którym jest jak najlepsza oferta dla pasażera czy przewoźnika towarowego. A to, że dzisiaj nie rozmawiamy o efektach... Temat tego posiedzenia komisji jest inny. Zwracam się tu do pana prezesa Majewskiego. Tematem posiedzenia nie jest efektywność, tylko wydawanie środków i realizacja inwestycji w aspekcie środków unijnych. To jest temat przewodni. My jesteśmy gotowi dyskutować o efektach czy efektywności realizowania wydatków. Ja osobiście nie lubię, tak jak pan prezes Majewski, cieszyć się z tego, że wydaliśmy pieniądze, ale dzisiaj mamy rozmawiać o tym, jakie jest zaangażowanie środków unijnych, jaka jest perspektywa ich wykorzystania w ramach realizacji naszych przedsięwzięć. My teraz nie rozmawiamy o efektywności, ale oczywiście możemy o niej rozmawiać w dwóch aspektach. Możemy mówić o efektywności końcowej, tej, która jest jakby przekazywana dla sektora pasażerskiego oraz towarowego, i porównywać ją do tej, która była zakładana w ramach projektów. Bo o tym, że projekty inwestycyjne w Krajowym Programie Kolejowym były niedoszacowane, chyba nikogo na tej sali nie musimy przekonywać. Tak? Warszawska średnica jest tego znakomitym przykładem i wiemy dlaczego. CEF-owskie projekty portowe też są tego doskonałym przykładem, bo też były niedoszacowane. Zakresy były przyjęte tak, jak były przyjęte. Zmierzyliśmy się z tym i mam wrażenie, że w jakiejś mierze zarządcy infrastruktury, jako zamawiającemu, udało się zarządzić tym procesem przy jakimś wsparciu Ministerstwa Infrastruktury, branży, wykonawców, producentów. Z tymi wszystkimi grupami jesteśmy w stałym dialogu. Wspólnie realizujemy projekty. Staramy się unikać w zamówieniach efektu sinusoidy na tyle, na ile to jest możliwe. Jak przyjmujemy Krajowy Plan Odbudowy, będą inwestycje. Jak będzie nowy POIiŚ, będą inwestycje. Jesteśmy do tego przygotowani i na to czekamy.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, efektywność jest troszkę związana z inwestycjami, dlatego tutaj nie odbiegaliśmy... Chcę panu powiedzieć, że tych środków nigdy nie było i że pan ponosi tutaj odpowiedzialność nie tylko polityczną, ale także moralną za to wszystko. I dlatego jest tutaj ta dyskusja. Dziękuję bardzo.

Czy ktoś jeszcze ma jakieś pytanie?

Pan Furgalski.

PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU FORUM KOLEJOWEGO „RAILWAY BUSINESS FORUM”
ADRIAN FURGALSKI

Jeśli można, powiem bardzo krótko. Oczywiście problem środowiskowy trwa, on się nie pojawił miesiąc czy 2 miesiące temu. On jest już wiele kadencji. Był odkładany, aż w końcu ktoś się w Brukseli zdenerwował. Oczywiście jest tu obawa, że procedury, które wprowadza teraz regulacja przyjęta przez nasz parlament, przybłokują nam proces inwestycyjny, więc planowane wydatki będą przesuwane w czasie. Pytanie tylko, czy znamy skalę tego zjawiska. Myślę, że na razie większy nacisk rynek kładzie na to, co jest z przeszłości, co trwa teraz. Nie wyobrażamy sobie, żeby, mówiąc bardzo potocznie, trzeba było rwać tory. Tak? Rozumiem, że stwierdzenie niezgodności z przepisami może skutkować jakimś konsekwencjami finansowymi. Oby się to nie odbiło na budżetach inwestycyjnych na lata kolejne.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Oczywiście pan... Nie namawiam, żeby pan minister powiedział trzy słowa, tak jak powiedział dwa. Deklaruję jednak, że jeśli będziemy mogli pomóc, to jako firmy czy jako organizacje będziemy starali się to w miarę naszych możliwości zrobić.

Na koniec powiem, że rzeczywiście analizy potencjału rynku były liczone na 10–12 miliardów. Złośliwie powiem, że były też analizy pokazujące, że może nie być możliwości przerobu większych kwot. Myślę, że po prostu powinniśmy sprawdzić to w końcu w praktyce. I tego nam wszystkim życzę w latach kolejnych. Dziękuję.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, powiem jeszcze o tej cyfryzacji. Chodzi o europejski system sterowania ruchem kolejowym. Pan wie doskonale, że miałem to na myśli. Jeżeli gros zamówień przetargowych, które pan składał... Pan nie zdobył tych kluczy i teraz będzie coraz gorzej. Ten serwis będzie nadal wykonywany przez firmy zachodnie.

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś jeszcze chciałby zadać jakieś pytanie? Nie.

Dziękuję bardzo panu ministrowi, panu prezesowi i wszystkim osobom za dzisiejszą dyskusję.

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL

Dziękuję również.

Chciałbym na koniec powiedzieć, że prawdopodobnie... Ja odczuwam ciężar odpowiedzialności. Jestem pewien, że wszyscy odczuwamy ciężar odpowiedzialności, bo to nie jest tak, że realizacja inwestycji kolejowych spoczywa na jednych czy na drugich barkach. Ona spoczywa z całą pewnością na barkach nas wszystkich, bo wszyscy jesteśmy w to zaangażowani. Oczywiście każdy działa w ramach swojej odpowiedzialności, jedni mają większą, drudzy mają mniejszą odpowiedzialność, ale wszyscy ją czujemy. Jest to odpowiedzialność za wydatki czy odpowiedzialność moralna. Ja bym powiedział, że odczuwam też odpowiedzialność karną, jeśli chodzi o działania w tym zakresie. Jest pewne, że wszystkie procedury muszą być dopięte na ostatni guzik. Dziękuję.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STANISŁAW LAMCZYK

Dziękuję bardzo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 17 minut 57)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy