



SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ

X kadencja

Zapis stenograficzny

z posiedzenia
Komisji Infrastruktury (106.)

13 grudnia 2022 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 867, druki sejmowe nr 2702, 2753 i 2753-A).
2. Informacja Ministra Infrastruktury na temat realizacji projektów Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku współfinansowanych z funduszy unijnych.

(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący
Jan Hamerski)

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Szanowni Państwo, witam państwa serdecznie w imieniu własnym, w imieniu przewodniczącego Lamczyka i w imieniu wszystkich pań i panów senatorów na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Witam serdecznie wszystkich zacnych gości. A dzisiaj mamy tych gości taką liczbę, że członkowie Komisji Infrastruktury chyba się zagubili w tej liczbie gości, zarówno ze strony społecznej, jak i ze strony ministerialnej. Ale jest nam niezmiernie miło, że państwo raczyli przyjąć nasze zaproszenie i wezmą udział, wspólnie z nami, w posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Czy pan, Panie Emilu, ma już listę, abym mógł pozwolić sobie przywitać naszych zacnych gości imiennie?

(Głos z sali: Proszę bardzo.)

Dziękuję serdecznie.

Witam serdecznie, Szanowni Państwo.

Pozwolicie, że według tej listy, którą otrzymałem od pana sekretarza, zaczniemy od Ministerstwa Infrastruktury. Co prawda pan minister Bittel będzie zabierał głos dopiero w następnej części, ale pozwolę sobie przywitać pana jako pierwszego, Panie Ministrze. Witam serdecznie panią Martę Grabowską, reprezentującą Ministerstwo Infrastruktury. Witam pana Bartosza Szczurowskiego, pana Piotra Zasięcznego, pana Mariusza Cichomskiego, reprezentującego Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji. Witam serdecznie panią Wioletę Krasuską. Witam przedstawiciela Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich, pana

prezesa, kpt. ż.w. Jerzego Kaczmarka. Witam pana kpt. Mirosława Piotrowskiego. Witam panią Monikę Michalską, panią Honoratę Siemińską, pana Łukasza Gibałę, pana prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Ignacego Górę. Witamy serdecznie. PKP PLK reprezentuje dzisiaj m.in. pan Radosław Celiński. Jest z nami również prezes zarządu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, pani Marita Szustak. Witam pana dyrektora Macieja Gładygę. Witam prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR pana Adriana Furgalskiego. Witam prezesa Fundacji Pro Kolej, pana dra Jakuba Majewskiego. I oczywiście witam naszych współpracowników, A są nimi dzisiaj, tradycyjnie, pan mecenas Telec i pan sekretarz.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jest z nami jeszcze pan Malepszak, reprezentujący Urząd Miejski w Gdańsku.

To wszyscy?

(Głos z sali: Tak.)

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, czy mamy łączność z uczestnikami posiedzenia komisji, którzy są z nami zdalnie? Mamy, tak?

Czy na sali są podmioty zajmujące się zawodowo działalnością lobbingową? Nie ma.

W związku z tym, Szanowni Państwo, przystąpimy do realizacji naszego programu. A w dzisiejszym programie mamy w porządku obrad: rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw oraz Informację Ministra Infrastruktury na temat realizacji projektów Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku współfinansowanych z funduszy unijnych.

Czy panie i panowie senatorowie mają jakieś uwagi do porządku obrad?

Skoro nie ma, przystępujemy do realizacji punktu pierwszego.

Ponieważ materiały państwo wszyscy otrzymali, w związku z tym prosiłbym, aby punkt pierwszy przedstawił nam... Pana ministra Gróbarczyka nie ma. Nie wiem, kto na naszym spotkaniu nam ten temat zreferuje.

Czyżby nie było chętnych?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę?

(Głos z sali: Czekaemy jeszcze na ministra, bo on się spóźnił. Pan dyrektor...)

Szanowni Państwo, okazuje się – mam informację od pana sekretarza – że pan minister Gróbarczyk jest w drodze.

(Głos z sali: Minuta.)

Jest w drodze. Jest już blisko. Tak że, Szanowni Państwo, dosłownie za minutkę rozpoczniemy ten punkt.

Pragnę również przypomnieć członkom komisji, że o godzinie 18.30 mamy wspólne posiedzenie z komisją samorządu terytorialnego, dotyczące ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

(Senator Alicja Zając: Czy można w kwestii formalnej?)

Oczywiście, proszę uprzejmie, Pani Senator.

**SENATOR
ALICJA ZAJĄC**

Moglibyśmy może w tej sytuacji, że mamy kolejne posiedzenia komisji i mamy też różne ważne spotkania, zacząć od punktu drugiego. A jak minister Gróbarczyk czy ktokolwiek inny z Ministerstwa Infrastruktury przyjdzie, to przejdziemy do pierwszego.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Pani Senator, ja miałbym jednak prośbę...

(Głos z sali: Już jest, już jest.)

Jest winowajca, jest. Zapraszamy pana ministra. Od razu...

(Głos z sali: Na drugi punkt to trochę później przyjdą...)

Tak, tak. Poza tym... Ja też tak uważam, tutaj się z panem ministrem Bittellem zgodzę.

Ponieważ jest pana ministra Gróbarczyk, prosimy o przedstawienie przedmiotowej ustawy.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
MAREK GRÓBARCZYK**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałbym przedstawić ustawę o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw. To ustawa związana przede wszystkim z poprawą bezpieczeństwa żeglugi, infrastruktury oraz wykonania wskazań przede wszystkim konwencyjnych, związanych chociażby z zatrudnieniem marynarzy; mam tu na myśli konwencję MLC. Ma to również znaczenie pod kątem uszczegółowienia przede wszystkim obowiązków poszczególnych instytucji związanych z gospodarką morską w tym zakresie, urzędami morskimi oraz innymi instytucjami, które mają możliwość kontroli jeśli chodzi o jednostki. Rozwiązuje również problemy wynikające z tytułu budowy farm wiatrowych, a więc cały zakres spraw związanych z energetyką wiatrową, oraz zmienia wiele ustaw, aby właśnie poprawić żeglugę oraz bezpieczeństwo morskie. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Czy są jakieś pytania do pana ministra ze strony pań i panów senatorów? Proszę uprzejmie.

A może w takim układzie zapoznamy się z opinią pana mecenasa odnośnie do tej ustawy, co zapewne...

**GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEK**

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, ja chciałbym zwrócić uwagę na 4 kwestie, które być może należałoby w ustawie skorygować.

Pierwsza uwaga dotyczy art. 4 ust. 1 ustawy. Ten przepis zawiera katalog wyłączeń spod jej rygorów. I dotychczas nie stosowało się tej ustawy do jednostek pływających m.in. Straży

Granicznej i Policji. Dodaje się do tego katalogu Służbę Ochrony Państwa. W związku z tym pojawia się pytanie, czy nie powinny się zmienić te przepisy, które dotychczas dotyczyły tylko Straży Granicznej i Policji. Ponieważ tego nie wiem, nie przygotowałem propozycji poprawek, bo one zależałyby od tego, jaka była intencja ustawodawcy.

Druga uwaga dotyczy art. 127 ust. 2 pkt 4 ustawy. Ten przepis stanowi, że kapitan jachtu morskiego, który przed wejściem do portu albo przed jego opuszczeniem nie przekaze kapitanowi portu określonych informacji, będzie podlegał karze pieniężnej. Przepisem, który nakłada na kapitanów statków obowiązek przedkładania takich informacji, jest art. 87 ust. 5 ustawy. I w dotychczasowym stanie prawnym ten przepis dotyczył również kapitanów jachtów morskich. Jednak po zmianie ta kategoria podmiotów już nie będzie nim objęta. W związku z tym norma prawna, która wynika z art. 127 ust. 2 pkt 4 w związku z art. 87 ust. 5, jest niepełna. Pytanie, czy ustawodawca chciał wyłączyć kapitanów jachtów morskich spod tego przepisu, czy też jakby nie dopisał tutaj do przepisu, który nakłada obowiązek przedkładania tych dokumentów, kapitanów jachtów morskich przez przecięcie. Jeżeli chodzi o proponowaną poprawkę, jest więc alternatywa.

I punkt trzeci opinii: podobna uwaga dotyczy kapitanów statków o wartości historycznej i o długości do 45 m. Tutaj sytuacja jest odwrotna, ponieważ te podmioty mają obowiązek przedkładać kapitanom portów informacje, ale nie ponoszą kary. Ale być może taka właśnie była intencja ustawodawcy, czyli jakby nałożenie obowiązku bez sankcji. Tak więc tutaj nie proponuję poprawki.

Kolejna uwaga dotyczy art. 8a ust. 1 pkt 1. Ten przepis stanowi, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć w drodze umowy uznanej organizacji wykonywanie zadań administracji morskiej w zakresie dokonywania inspekcji i audytów statków oraz wydawania certyfikatów statkom rybackim o długości do 24 m i jachtom o długości do 24 m. I tutaj pytanie, czy dokonywanie inspekcji i audytów ma dotyczyć wszystkich statków w ogóle, czy tylko tych statków o ograniczonej długości. Ponieważ literalna wykładnia tego przepisu prowadzi do wniosku, że chodzi o wszystkie statki. Tak więc jeżeli założenie było inne, to należy tutaj dokonać korekty.

I ostatnia uwaga to jest uwaga ogólna, która dotyczy... Ona już była podnoszona też w Sejmie. Dotyczy zmian w ustawie o Straży Granicznej, które rozszerzają katalog zadań tej formacji o współdziałanie z innymi organami w zakresie rozpoznawania zagrożeń dla bezpieczeństwa terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu. Te przepisy zostały dodane do noweli w drugim czytaniu, tak więc powodują wątpliwości co do zgodności z zachowaniem trybu przyjmowania poprawek w Sejmie określonego w art. 107 konstytucji. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasie.

Szanowni Państwo, poproszę w takim układzie pana ministra, aby odniósł się do uwag pana mecenas, szczególnie do tej pierwszej uwagi. Bo co do drugiej jest to sformułowanie już takie konkretne, dotyczące propozycji poprawek.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
MAREK GRÓBARCZYK**

To ja poproszę pana dyrektora Szczurowskiego.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Proszę bardzo.

**ZASTĘPCA DYREKTORA
DEPARTAMENTU PRAWNEGO
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
BARTOSZ SZCZUROWSKI**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jeżeli chodzi o uwagę pierwszą, to istotnie, ustawa wymaga uzupełnienia, jeśli chodzi o te jednostki redakcyjne, które wskazał pan mecenas Telec w swojej opinii. I rzeczywiście, Służba Ochrony Państwa powinna być w tych

jednostkach wpisana. Tak więc skoro pan mecenas tak tutaj stwierdził, że sformułowanie poprawek będzie możliwe po ustaleniu intencji ustawodawcy... No, rzeczywiście, zgodne naszą intencją byłoby faktycznie, żeby art. 18, 80, 83 i 86 uzupełnić o wskazanie w nich Służby Ochrony Państwa. Jak rozumiem, zostanie to przez pana mecenasa tutaj zaproponowane.

Jeżeli chodzi o kwestię drugą, to tutaj rzeczywiście, aby nie było wątpliwości co do relacji pomiędzy art. 87 a art. 127, wyrazy „kapitan jachtu morskiego” powinny być dodane. Tu pan mecenas sformułował alternatywnie... Naszym zdaniem to ta druga propozycja, czyli dodanie wyrazów w art. 1 w pkt 27 w lit. d, byłaby stosowną propozycją.

I od razu dodam, że tak samo widzielibyśmy uwagę trzecią. Rzeczywiście, ten statek historyczny powinien być... takie sformułowanie powinno się znaleźć w tym samym miejscu.

Jeżeli chodzi o uwagę nr 4, to istotnie, wyraz „statków” powinien być tutaj skreślony. Tak więc tę propozycję poprawki też z naszej strony akceptujemy.

Jeżeli chodzi o tę uwagę ostatnią, to tutaj poprosiłbym pana dyrektora z MSWiA, bo tutaj też było odniesienie się w temacie Sejmu... Tak więc już zachowajmy ten podział.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Jeżeli mogę to króciutko odnieść się do tej ostatniej uwagi... Do sekretarza komisji wpłynęło pismo od posła sprawozdawcy, który również na ten element dotyczący Straży Granicznej zwracał uwagę, w tym pisemku.

Proszę uprzejmie, Panie Dyrektorze.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU
PORZĄDKU PUBLICZNEGO
W MINISTERSTWIE
SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI
MARIUSZ CICHOMSKI**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!
Mariusz Cichomski, dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA.

Proszę państwa, w pierwszej kolejności chcę się odnieść do wyroku Trybunału Konstytucyjnego P 11/08, zgodnie z którym poprawki

polegające ze swej istoty na uzupełnieniu tekstu ustawy o nowe elementy powinny pozostać w związku z projektem złożonym w Sejmie przez wnioskodawcę, przy czym konieczne jest, aby relacja ta miała wymiar nie tylko formalny, lecz także merytoryczny, tzn. konkretne poprawki dotyczące projektu powinny odpowiednio wiązać się z jego treścią. I tutaj jest takie pytanie: jaka jest relacja poprawki dotyczącej ustawy o Straży Granicznej z całym projektem przedstawionym przez wnioskodawcę? Odpowiedź jest bardzo prosta. Czy w ogóle poprawka dotycząca ustawy o Straży Granicznej miałyby sens, gdyby nie zachodziły inne zmiany wynikające bezpośrednio z ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich? Nie. To znaczy, że jest funkcjonalnie powiązana z przepisami ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich zmienianymi w art. 8, to jest zmiana ósma... zmiana dziewiąta, przepraszam, i zmiana osiemnasta. Nie jest możliwe wykonanie tamtych części zmian, jeśli chodzi o ustawę o ochronie żeglugi i portów morskich, bez dokonania stosownej zmiany w ustawie o Straży Granicznej. A z drugiej strony sama zmiana ustawy o Straży Granicznej bez konglomeratu zmian w ustawie o ochronie żeglugi i portów morskich nie ma pełnego sensu merytorycznego.

I tutaj pozwolę sobie wskazać, na czym polega owa istota zmiany z art. 8 pkt 9, jeśli chodzi o ustawę o ochronie żeglugi i portów morskich. Tutaj mamy dodanie możliwości wprowadzenia czasowego zakazu przebywania w określonej strefie wokół gazoportu. Tymczasem ustawa o Straży Granicznej, zmiana zawarta w art. 2 pkt 2, jeśli chodzi o art. 11, wprost dotyczy... wprowadza odniesienie do osób wchodzących lub przebywających na obszarze objętym zakazem, o którym mowa w owym art. 27a ust. 1. W związku z tym widać tutaj nawet nie tyle... właściwie literalne powiązane, chyba w ten sposób można powiedzieć, pomiędzy obydwoma częściami ustawy, pomiędzy bezpośrednio zmienianą ustawą o Straży Granicznej a ustawą o ochronie żeglugi i portów morskich.

Z kolei art. 2 pkt 1, wskazujący na zadanie Straży Granicznej dotyczące współdziałania z innymi organami i służbami w zakresie rozpoznawania zagrożenia dla bezpieczeństwa terminala, dla gazoportu, mówiąc w skrócie... Obecnie Straż Graniczna jest w gazoporcie, wspiera wykonywanie zadań w gazoporcie. I gdyby nie zmiana wynikająca z projektowanego art. 27a,

czyli wskazanej zmiany dziewiątej, i w konsekwencji zmiany osiemnastej, w odniesieniu do art. 8, wprowadzenie wspomnianego przepisu pozbawione byłoby uzasadnienia merytorycznego. Ta norma kompetencyjna wprowadzana jest wyłącznie po to, żeby móc ją następnie odnieść do kompetencji wynikającej z możliwości przeprowadzenia sprawdzenia prewencyjnego odnoszącego się wprost do ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich. Dziękuję państwu uprzejmie.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo za tę informację.

Szanowni Państwo, ja, zanim jeszcze poproszę panie i panów senatorów o głos, mam taką propozycję dla państwa mecenasów. Ponieważ co do pierwszego punktu, do pierwszej uwagi, o której pan mecenas był uprzejmy wspomnieć, jest zgodność zarówno ze strony ministerstwa, jak i naszego Biura Legislacyjnego, czy byłaby taka szansa, abyście panowie przelali to w jakiś sposób... sformalizowali, ujednoliciли, żebyśmy mogli zagłosować? Czy też jakąś inną propozycję panowie macie?

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC

Te proponowane poprawki, które sformułowaliśmy, będą stosunkowo proste. Ale jeżeli państwo się zgodzicie procedować w ten sposób... To polega na tym, żeby tam wszędzie, w tych 4 jednostkach redakcyjnych, gdzie jest mowa o Straży Granicznej i Policji, dopisać „Służba Ochrony Państwa” w odpowiednim przypadku. Ja te ewentualne poprawki w ten sposób zapiszę w sprawozdaniu komisji.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Bardzo dziękuję, Panie Mecenasie. Ja myślę, że to jest czytelne dla nas wszystkich.

W związku z tym mamy poprawkę nr 1, dotyczącą SOP, mamy poprawkę nr 2, już uzgodnioną z biurem, pomiędzy panami mecenasami,

w tym, że tak powiem, wydaniu drugim, dotyczącą dodania wyrazów „oraz kapitan jachtu morskiego”. I poprawkę nr 3, dotyczącą skreślenia wyrazu „statków”. I tutaj jest zgodność obydwu stron.

Czy panie i panowie senatorowie mają jakieś uwagi?

Proszę uprzejmie, pani senator Zając.

SENATOR
ALICJA ZAJĄC

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, Panie Przewodniczący, Panowie Ministrowie i Goście, ja chciałabym zgłosić poprawki.

Pierwsza poprawka: w art. 5 po pktcie 1 dodać pkt 1a w brzmieniu: „Po art. 3c dodaje się art. 3d i art. 3e w brzmieniu”... Ja przekazałam panu legislatorowi i przewodniczącemu treść tych poprawek. Ta pierwsza, o której teraz mówię, zawiera aż 15 podpunktów w art. 3d i 8 w art. 3e.

Kolejna poprawka: w art. 5 po pktcie 2 dodaje się pkt 3a w brzmieniu... to jest krótkie, więc może od razu odczytam. „W art. 7 w ust. 2 kropkę zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się wyrazy: «oraz usług portowych dotyczących przeładunków paliw, o których mowa w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne. Podmiot zarządzający portem może nabywać udziały albo akcje w spółkach świadczących usługi, o których mowa w zdaniu poprzedzającym»”.

I poprawka trzecia. Po art. 15 dodać art. 15a w brzmieniu... Może ja tak tylko w skrócie odczytam. Przepisy art. 3d ustawy zmienianej w art. 5 mają zastosowanie do umów sprzedaży udziałów lub akcji w spółce, o której mowa w art. 3d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 5, zawartych, a niewykonanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Strony takiej umowy niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, zawiadamiają na piśmie pod rygorem nieważności, przesyłką poleconą nadaną za potwierdzeniem odbioru w placówce pocztowej operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia... ustawy – Prawo pocztowe, ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o treści umowy sprzedaży udziałów lub akcji. Przepisy art. 3d – czyli tego, o którym mówimy – ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się odpowiednio.

I ostatnia poprawka, czwarta. W art. 20 w pkt 3 kropkę zastąpić średnikiem i dodać pkt 4 w brzmieniu: „art. 5 pkt 1a i pkt 3a, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia”.

Dlaczego te poprawki są istotne? Ponieważ z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa funkcjonowanie odpowiedniej infrastruktury służącej do przeladunku nośników energii w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, którymi są porty morskie... Należy zwrócić uwagę, że nieruchomości położone w granicach tych portów, na których znajduje się infrastruktura służąca do przeladunku nośników energii, w tym węgla energetycznego, są obecnie często własnością lub znajdują się w użytkowaniu wieczystym spółek handlowych, w których Skarb Państwa nie posiada większościowych udziałów lub akcji. Aktualnie Skarb Państwa nie posiada instrumentów prawnych pozwalających mu na skuteczną ingerencję w procesy własnościowe w spółkach handlowych, w których władaniu pozostają nieruchomości położone w granicach portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w których nie posiada on jednocześnie większości udziałów lub akcji.

Tu jest szerokie uzasadnienie, na 2,5 strony.

Czy pan legislator zapoznał się z tym i czy są jakieś uwagi natury legislacyjnej?

Ja może jeszcze powiem to, co powinnam powiedzieć na początku, najważniejsze: że te poprawki są uzgodnione ze stroną rządową.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję.

Czyli, jak rozumiem, pan minister akceptuje je wszystkie w takim kształcie, w jakim przedstawiła je pani senator.

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
MAREK GRÓBARCZYK

Tak, akceptujemy i wskazujemy na niezwykle ważną wagę tych poprawek, związanych przede wszystkim z działaniami stron obcych, jeśli chodzi o próbę przejmowania właśnie tych spółek.

Mamy bardzo dużo sygnałów o toczących się różnych postępowaniach, przede wszystkim mowa o stronie rosyjskiej, w zakresie przejmowania udziałów właśnie w spółkach energetycznych.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję, Panie Ministrze.
Panie Legislatorze, gdyby pan był uprzejmy...

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC

Dziękuję bardzo.

Z legislacyjnego punktu widzenia te poprawki, jak mi się wydaje, nie wymagają korekt, z wyjątkiem takich kilku drobnych. Tak jak powiedziała pani senator, one regulują kwestie prawa pierwokupu Skarbu Państwa odnośnie do nieruchomości położonych w granicach portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej. Ja oczywiście nie neguję ich merytorycznej zasadności. Jedyna moja uwaga dotyczy trybu ich wniesienia. No, bo to jest dosyć późny etap procesu legislacyjnego, a te kwestie nie były dotychczas regulowane w omawianym przedłożeniu. W związku z tym mogą się pojawić wątpliwości dotyczące tego, czy ten tryb zachowuje standardy określone w art. 107 konstytucji. Ale to już kwestia do rozstrzygnięcia przez komisję. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasie.

Teraz, jeżeli goście chcą zabrać w tej materii głos, to proszę uprzejmie.

Skoro nie ma chętnych, dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, ja proponuję, abyśmy odnośnie do poprawek złożonych przez panią senator Zając... Ponieważ pan mecenas Telec ma tylko jakieś drobne redakcyjne uwagi, czy byłaby taka możliwość...

(*Senator Alicja Zając*: Nie, redakcyjnych nie, tylko w kwestii formalnej...)

(*Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Jakież bardzo drobne, nie będę o nich mówił, bo to... Jakaś końcówka się nie zgadza.*)

Jakież drobne.

(*Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Tak.*)

Tak więc skoro one nie są jakimiś uwagami rzutującymi na całość tych poprawek, to nie wiem... Czy chce pan ewentualnie z panem mecenasem uzgodnić jakiś szczegół, jeżeli jest według pana niezbędny? Jeżeli nie, to...

(*Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Ja może...*)

Proszę uprzejmie. Gdybyście państwo byli uprzejmi razem uzgodnić.

A w międzyczasie, Szanowni Państwo, ponieważ nie było żadnych uwag dotyczących poprawek zaproponowanych uprzednio przez pana mecenasa z naszego Biura Legislacyjnego, ja proponuję, abyśmy... Przypomnę. Poprawka nr 1 zaproponowana przez Biuro Legislacyjne: dopisanie SOP do wszystkich uprzednio wymienionych punktów.

Jeżeli nie ma uwag, to...

Przypomnę, że druga poprawka dotyczy dodania wyrazów „oraz kapitan jachtu morskiego”. I trzecia: wykreślenie wyrazu „statków”.

I proponuję, abyśmy przystąpili...

(*Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Panie Przewodniczący...*)

Proszę uprzejmie.

**GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC**

Przepraszam, tylko jedno słowo. Przepraszam bardzo.

Trzecia poprawka dotyczy kapitanów statków o wartości historycznej i o długości do 45 m. Tu też nie wiedziałem, jaka jest intencja ustawodawcy, tak więc nie sformułowałem propozycji poprawki. Ta poprawka będzie tożsama z poprawką nr 2. Czyli chodzi o to, żeby uwzględnić w art. 1 w pktcie 27 również te statki... kapitanów statków o wartości historycznej i o długości do 45 m.

A poprawka czwarta to jest wykreślenie wyrazu „statków”. Łącznie są 4.

(*Brak nagrania*)

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Kto z państwa, pań i panów senatorów, jest za przyjęciem poprawki?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

Koleżanki i koledzy pracujący zdalnie?

8 głosów za. Komisja jednomyślnie zaakceptowała tę poprawkę.

Poprawka nr 2, dotycząca dodania wyrazów „oraz kapitan jachtu morskiego” i dotycząca również tych jednostek historycznych.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

Jednomyślnie, 8 głosów za.

I poprawka nr 3.

**GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC**

Poprawka nr 3... Ona w zasadzie już została przyjęta z poprawką nr 2, bo tam była mowa o tych jachtach morskich...

(*Przewodniczący Jan Hamerski: Tak, tak, poprawka... Tak, jednostek historycznych...*)

...i kapitanach statków o wartości historycznej. Tak więc teraz czwarta.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Poprawka nr 4 dotyczy skreślenia wyrazu „statków”, tak?

(*Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Tak jest.*)

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

8 głosów za, poprawka została jednomyślnie przyjęta.

Teraz przystępujemy do głosowania nad poprawkami zgłoszonymi przez panią senator Zając.

Pierwsza z tych poprawek dotyczy art. 5 i dodania pktu 1a.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki?

(*Głos z sali: Pan mecenas...*)

Przepraszam. Proszę bardzo.

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC

Ja tylko w kwestii formalnej. Ponieważ te poprawki się łączą ze sobą, to można je przegłosować łącznie. Bo tam są przepisy przejściowe, przepisy o wejściu w życie... Łącznie są 4 poprawki.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Zgodnie z sugestią pana mecenasa, co ułatwi nam pracę... Pan mecenas proponuje – i daje taką możliwość – abyśmy przegłosowali wszystkie 4 poprawki łącznie.

Kto zatem jest za przyjęciem tych 4 poprawek łącznie?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

5 senatorów było za, nikt nie był przeciw, 3 senatorów wstrzymało się od głosu.

Proponuję, abyśmy w tej chwili przegłosowali jeszcze ustawę w całości wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto jest za przyjęciem ustawy w całości wraz z przegłosowanymi i przyjętymi poprawkami.

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

6 głosów za, nikt nie był przeciw, 2 senatorów wstrzymało się od głosu.

Ustawa wraz z poprawkami uzyskała akceptację komisji.

Szanowni Państwo, jeszcze musimy spośród naszego grona wyłonić sprawozdawcę. Ponieważ pani senator Zajac była autorką, wraz z tym... W związku z tym proponuję panią.

Pani przyjmuje?

(*Senator Alicja Zajac: Tak, przyjmuję.*)

Przyjmuje.

Jesteśmy za, tak więc pani senator Zajac będzie reprezentowała komisję na posiedzeniu plenarnym. Dziękuję serdecznie.

Dziękuję, Panie Ministrze. Dziękuję państwu.

5 minut przerwy technicznej, ponieważ zostajemy w celu omówienia punktu drugiego.

(Przerwa w obradach od godziny 15 minut 33 do godziny 15 minut 35)

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Szanowni Państwo, przystępujemy do kontynuacji naszego posiedzenia. Ponieważ senatorowie zgłaszali chęć zobaczenia pana ministra Bittela, bo od dłuższego czasu, że tak powiem, nie współpracował z komisją, nie przedstawiał nam żadnych propozycji ustawowych... W związku z tym komisja sobie zażyczyła – co oczywiście pan minister przyjął z akceptacją – aby przedstawił nam projekt Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.

Panie Ministrze...

Witam oczywiście serdecznie wszystkich, którzy są na posiedzeniu.

I proszę pana ministra, aby zechciał nam przedstawić... Materiały oczywiście otrzymaliśmy wszyscy na skrzynki mailowe.

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL

Dziękuję bardzo.

Ja również tęskniłem, Panie Przewodniczący. (*Wesołość na sali*)

(*Przewodniczący Jan Hamerski: Dziękujemy.*)

Obiecuję, że się poprawię, i jakieś projekty ustaw, nad którymi pracujemy w tej chwili, prędzej czy później...

(*Głos z sali: Po Nowym Roku.*)

Tak, zakładam, że raczej po Nowym Roku. Tę prośbę też jestem gotów spełnić niezwykle radośnie. Przedstawimy... I Wysoki Senat, a Komisja Infrastruktury w szczególności, będą miały okazję się nimi zajmować na krótkich, dynamicznych posiedzeniach, tak zakładam.

Tematem jest dzisiaj informacja ministra infrastruktury na temat realizacji projektów Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku współfinansowanych z funduszy unijnych.

Jeśli by pan przewodniczący pozwolił, to bo ja bym powiedział słowo wstępne, a potem pan prezes Bresch, pan prezes Celiński i pani dyrektor Pawluk...

(*Przewodniczący Jan Hamerski: Oczywiście, Panie Ministrze...*)

...z PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. przedstawia prezentację, w krótkich, żołnierskich słowach, bo wszyscy zainteresowani już ją na pewno widzieli.

Polska w perspektywie finansowej 2014–2020 zaplanowała w ramach programów unijnych na rozwój sektora transportowego kwotę ok. 24 miliardów euro środków unijnych, to jest ok. 110 miliardów zł, łącznie. Zgodnie z priorytetami polityki transportowej i zapisami krajowych programów operacyjnych oraz instrumentów środki te zostały przeznaczone na rozwój wszystkich gałęzi transportu, w tym w szczególności na rozwój kolejnictwa i dróg. Kwota środków unijnych na rozwój linii kolejowych w programach realizowanych na szczeblu rządowym w perspektywie 2014–2020 wynosi około 8 miliardów euro. W zależności od przeliczeń można powiedzieć, że to jest około 38 miliardów zł. Alokacja przyznana dla PKP Polskich Linii Kolejowych w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” na te lata wynosi 17 miliardów 903 miliony zł, jeśli wliczyć w to projekty konkursowe. Dotychczas podpisano 42 umowy o dofinansowanie na łączną kwotę alokacji 17 miliardów 600 milionów zł. To oznacza kontraktację na poziomie 98%. Do wykorzystania zostało jeszcze około 300 milionów zł. W ocenie CUPT – jest pani dyrektor Lech z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, pewnie najlepiej, jakby ona to powiedziała, ale na razie ja powiem sam – znajdują się 3 kolejne wnioski o dofinansowanie, których łączna wartość znacząco przekracza dostępne kwoty alokacji unijnej. Szacuje się, że PLK może potrzebować do zawarcia umowy o dofinansowanie w ramach programu kwoty o ponad 1 miliard zł wyższej niż zapisana w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i środowisko”. W projektach, na które podpisano umowy o dofinansowanie, zaplanowano realizację 1 tysiąca 105 km linii kolejowych. Trwa realizacja kontraktów budowlanych i zakupowych.

Jeśli chodzi o wydatkowanie środków, to planujemy, że do końca 2022 r. do Komisji Europejskiej zostanie przekazane, scertyfikowane 14 miliardów 655 milionów kosztów kwalifikowanych, co stanowi około 70% kosztów wszystkich zatwierdzonych projektów. PKP PLK realizuje również 9 projektów w ramach Programu Operacyjnego „Polska Wschodnia”, gdzie zawarto już wszystkie umowy na dofinansowanie, na łączną kwotę 1 miliard 690 milionów. To jest praktycznie 100% dostępnych alokacji. W ramach wymienionych projektów do końca 2022 r. zostanie scertyfikowane ponad 90% kosztów

kwalifikowanych. W ramach PO PW zaplanowano modernizację około 540 km linii kolejowych, z czego 1/5 w ramach sieci TEN-T. Dodatkowo PLK aktywnie uczestniczy w realizacji projektów w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, CEF. Polska jako państwo, a PLK jako beneficjent... To największy beneficjent, jeśli chodzi o korzystanie z tego instrumentu. Zostało już zawartych 28 umów o dofinansowanie na łączną kwotę wkładu unijnego 3,6 miliarda euro, tj. prawie 15 miliardów 800 milionów zł. W projektach CEF, na które podpisano umowy o dofinansowanie, zaplanowano przebudowę lub modernizację ponad 1 tysiąca km linii kolejowych.

W trakcie realizacji projektów napotykamy oczywiście na wiele problemów. Poza typowymi problemami, jak długotrwałość procedur udzielania zamówień publicznych, uzyskiwania decyzji administracyjnych, pozyskiwania gruntów na cele inwestycyjne, mamy problemy z wykonawcami robót budowlanych. Niektórzy odstępują od realizacji, wtedy jest konieczność powtarzania postępowań. Kwestia waloryzacji kontraktów... A także, oczywiście, borykamy się ze skutkami pandemii COVID czy obecnie trwającego konfliktu na Ukrainie. Ale warto tutaj, w tym miejscu, podkreślić, że te przypadki, w których nastąpiły problemy z wykonawcami, takie już jakby dramatyczne, związane z zakończeniem przez nich realizacji, wypowiedzeniem umów, ogromne konflikty, to są przypadki zupełnie jednostkowe. Branża wykonawcza, producencka i zamawiający prowadzą bardzo intensywny dialog, który ma na celu rozwiązywanie problemów na budowie, a nie w salach sądowych. I za takie podejście, za te realizacje programów właśnie w takim rozumieniu partnerstwa, chęć uzyskania kompromisów, dialog serdecznie dziękuję. Bo bez tego byłoby tak, jak w czasach, do których nie chcemy wracać. Czyli byłoby biuro roszczeń i tam by się te roszczenia koncentrowały, a robota by nie była realizowana, tylko prawnicy mieliby szermierkę słowną na argumenty przy pomocy rozmaitych pozwów. Oczywiście, takie zdarzenia są i roszczenia są składane, bo to jest jakby naturalne. Niemniej jednak skala tego, takich sytuacji jest o wiele mniejsza, i to warto powiedzieć, bo my tego czasami nie dostrzegamy, patrząc z perspektywy odbiorców modernizowanych linii kolejowych, przebudowywanych dworców czy użytkowników nowoczesnego taboru. I po prostu tego nie

wiemy. Warto to podkreślać, że tutaj ta zmiana nastawienia przyniosła też wymierne efekty w postaci współpracy, która jest nastawiona na realizację inwestycji, a nie na szukanie wytłumaczenia, dlaczego jej nie realizować. I za to bardzo, bardzo wszystkim dziękuję.

W szczegółach... Panie Prezesie, nie wiem, być może pan miał inny plan, ale ja myślę, że pan powinien przestawić prezentację.

**CZŁONEK ZARZĄDU PKP
POLSKIE LINIE KOLEJOWE SA
ARNOLD BRESCH**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Ja myślę, że plan mieliśmy dokładnie taki sam. Bo mam wrażenie, że nasza prezentacja to jest w dużej mierze powielenie tez, które były przed chwilą wygłoszone. W związku z tym wezmę tę prezentację i – jeżeli można by prosić o wyświetlenie – przedstawię, czym nasza spółka zajmuje się w ostatnich latach.

Realizujemy Krajowy Program Kolejowy, tak jak powiedział pan minister, program, który w dużej mierze dofinansowany jest ze środków unijnych. I to jest naszym języczkiem u wagi, takie realizowanie tych projektów i takie zarządzanie sytuacjami, o których tu była mowa, problematycznymi, żeby wykorzystać w 100% alokację dostępną dla Polskich Linii Kolejowych.

Jeśli mógłbym prosić o pierwszy slajd... On ogólnie przedstawia zarys Krajowego Programu Kolejowego, czyli, według stanu na dziś, projekty wartości 76 miliardów 700 milionów zł. To jest ponad 240 zadań inwestycyjnych, które dotyczą około 9 tysięcy km torów, które głównie poddawane są modernizacji. Głównym założeniem i celem do zrealizowania w ramach tych projektów jest poprawa komfortu podróży i przewozu towarów. Chcemy łączyć województwa oraz regiony i stworzyć kolej bez barier.

Żeby tutaj nie wnikać w szczegóły... Przedstawiamy też, w jaki sposób ten program inwestycyjny był zasilany dodatkowymi pieniędzmi. Bo gdy zaczynaliśmy w 2016 r., dysponowaliśmy kwotą 66,4 miliarda zł. Po kolejnych zwiększeniach jest to kwota 76,7 miliarda zł. A zwiększenia kolejne wynikały z rozszerzania zakresów, dodawania nowych projektów, ale też pomagały nam zaspokajać roszczenia wykonawców. Tak

jak tu pan minister powiedział, prowadzimy dialog z branżą i staramy się nie dopuszczać do sytuacji konfliktowych w tych miejscach, gdzie po stronie zamawiającego są kwestie do uregulowania.

Poproszę o następny slajd. On pokazuje aktualny stan zaawansowania realizacji Krajowego Programu Kolejowego na koniec października 2020 r. Jesteśmy zbilansowani na ok. 55 miliardów zł już zafakturowanych robót. To są roboty, które w tej chwili przyczyniają się do poprawy efektywności transportu kolejowego. Bo w związku z tym, że pracujemy w zdecydowanej większości na czynnych torach, to kolejne oddawane odcinki, czy to w postaci nowych przystanków, czy stacji, już są wpięte i pracują w systemie kolejowym, mimo że nie wszystkie projekty są zakończone. Te efekty mają przyrost kroczący.

Zakończonych umów mamy na wartość 30 miliardów zł, a na torach mamy prace budowy o łącznej wartości 41,7 miliarda zł. To jest też trochę odpowiedź na to, jak odbierany jest rynek kolejowy. My w tej chwili mamy bardzo dużo pracy a zastanawiamy się, co będzie się działo za 2 lata, gdy te inwestycje się zakończą. Jeszcze najbliższe 2 lata to są lata spiętrzenia inwestycyjnego i też naszej troski, żeby projekty zostały ukończone w terminach, gdy mają zapewnione dofinansowanie.

Największe zakończone projekty w ramach Krajowego Programu Kolejowego to zakres LCS Konin, czyli Lokalnego Centrum Sterowania Konin, na linii nr 3. Zakończyliśmy prace na linii nr 226 i nr 965. Zakończyliśmy przebudowę dużych stacji portowych Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski. Zakończyliśmy prace na linii nr 7 w zakresie przebudowy warstwy podstawowej i warstwy torowej. Zakończyliśmy linię E 30 na odcinku Trzebinia – Krzeszowice i też linię E 59 między Poznaniem a Szczecinem na odcinku Rokietnica – Wronki. To są takie największe zakończone projekty.

Po prawej stronie, też w rozbiciu na poszczególne źródła finansowania, pokazujemy zaawansowanie projektów POIiŚ, CEF i pozostałych źródeł finansowania, które mamy.

Poproszę o kolejny slajd.

Żeby zobrazować, jak te prace oddziałują na system kolejowy, zaznaczyliśmy na zielono inwestycje, które trwają, czyli inwestycje, na których udzielamy wykonawcom zamknięć torowych i domknięć nocnych. Podkreślam to, że

mimo tak wielkiego programu inwestycyjnego, praca przewozowa jest realizowana. Szczególnie ważne jest to w kontekście przywozu węgla z portów. Jak widać, zakres prac nadal jest olbrzymi. To też się odzwierciedla w kwocie prawie 42 miliardów zł czynnych umów, które są realizowane.

Poproszę o kolejny slajd.

Tutaj pokazujemy, jakie efekty przyniosły już inwestycje prowadzone od 2016 r. To jest ponad 7 tysięcy km przebudowanych torów, z czego ponad 6 tysięcy km to są tory główne, zasadnicze i szlakowe. Przebudowaliśmy 2 tysiące 245 przejazdów kolejowo-drogowych. Przebudowaliśmy lub zmodernizowaliśmy 616 wiaduktów kolejowych i drogowych, 683 mosty i 1 tysiąc 155 peronów.

Poproszę kolejny slajd.

Tutaj mamy efekty... Jeszcze nawiązuję do tych liczb: efekty widoczne w miejscowościach, które albo były odcięte od ruchu kolejowego, albo pasażerowie nie mieli możliwości wsiadania w poszczególnych miejscowościach... Tutaj mamy wymienione nowe przystanki. Na kolejnym slajdzie jest podsumowanie. Do tej pory zbudowaliśmy 71 nowych przystanków, a zmodernizowaliśmy 791 przystanków lub stacji. To jest na kolejnym slajdzie, jeżeli mogę poprosić... Ponad 800 miejsc, w których poprawiono dostęp do polskiego kolejowego systemu komunikacyjnego. Są wymienione nazwy miejscowości, w których pojawiły się nowe przystanki. Nie będą tego wszystkiego odczytywał.

Poproszę o kolejny slajd.

Tutaj odnosimy się do kwestii związanych z poprawą bezpieczeństwa. Projekty liniowe często w swoim zakresie przewidują likwidację przejazdów w poziomie szyn i zastępowanie ich wiaduktami. Mamy pewien pakiet tego typu inwestycji. W związku z doświadczeniami, które wynosiliśmy w ramach przygotowania tych inwestycji, zmieniliśmy formułę i w tej chwili najczęściej proponujemy współpracę zarządcy drogi, żeby podzielić koszty likwidacji przejazdu w poziomie szyn i budowy wiaduktu, tak, żeby te koszty były racjonalniej skonstruowane. W tym wcześniejszym modelu bardzo często w ramach uzgodnień i warunków wydawanych przez spółki lokalne bardzo mocno rozszerzał nam się zakres inwestycji drogowej. Formuła, która tutaj jest wskazana w ramach projektu przebudowy wiaduktów kolejowych, poprawa

bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i liniach kolejowych, gdzie występujemy o współfinansowanie... Udaje nam się racjonalizować koszty. I zrealizowaliśmy kilkadziesiąt tego typu wspólnych inwestycji z samorządami w ramach Krajowego Programu Kolejowego. Mamy jeszcze kilka, których nie udało się uruchomić i będziemy je realizować w kolejnej perspektywie. Za chwilę zresztą powiem kilka słów o tym, w jaki sposób będziemy projekty fazować i etapować.

Poproszę następną slajd.

Innym efektem działań inwestycyjnych, które prowadzimy, jest poprawa infrastruktury obsługi podróżnych. Mieliśmy kilka projektów, w ramach których zrealizowaliśmy punktowo duże stacje, m.in. Szczecin, Gdańsk i Rzeszów. Tam projekty koncentrowały się na tym... Oczywiście, też projekty liniowe, takie wielobranżowe, w ramach których też przebudowywane są mniejsze stacje, bardzo mocno poprawiły sytuację. Tak jak mówiłem, przebudowaliśmy w skali całego kraju ponad 1 tysiąc 155 peronów. Tak że to jest to, co poprawiło dostępność kolei. Te miejsca w nowym standardzie najczęściej teraz też staramy się wyposażać w system informacji dla podróżnych, wyświetlacze, tam, gdzie stacja spełnia wymogi obciążenia podróżnymi, i, co najważniejsze, to są perony, które pozwalają bezpośrednio wsiadać do pociągu w sposób bezpieczny.

Proszę kolejny slajd.

Tu jest zdjęcie, które obrazuje to, o czym mówiłem.

A następny slajd pokazuje, w jaki sposób realizujemy projekty dofinansowane z POIiŚ. Nawiązując do tego, co powiedział pan minister: mamy w ramach obecnie kończącej perspektywy alokacji – czyli środki unijne w wysokości 17,8 miliarda zł – w tej chwili 41 umów o dofinansowanie. I tak jak tu było powiedziane w wystąpieniu pana ministra, mamy potencjalnych biorców tej alokacji na wyższym poziomie niż dostępne środki, co daje nam możliwość reagowania w momencie opóźnienia projektu, przesuwania zapotrzebowania i wykorzystywania środków w innym miejscu. I w tej chwili prowadzimy prace związane z podziałem części projektów, które nie będą w 100% zrealizowane w tej perspektywie, na 2 perspektywy. 7 tych projektów zostało tutaj, w prezentacji wymienionych. Przyczyny są różne. Nie zawsze jest to przyczyna związana bezpośrednio z opóźnieniem realizacji. Często

jest to rozszerzenie zakresu o prace, które nie były przewidziane w tej perspektywie. Ale to są różne przyczyny. Ale tutaj wspólnie z Centrum Unijnych Projektów Transportowych zarządzamy tą sytuacją, tak żeby alokacja została w 100% wykorzystana. I te kwestie związane z alokacją i certyfikacją są pokazane na ostatnim slajdzie. Jeżeli mógłbym poprosić...

Tak, jak tu było powiedziane, w zakresie kontraktacji mamy sytuację w 100% opanowaną. W tej chwili nasze działania związane są z certyfikacją, czyli z realizacją prac na budowach i przedstawianiem odpowiednich dokumentów w celu uzyskania refundacji. Tutaj macie państwo pokazane na slajdzie, jak to się przedstawia w poszczególnych programach, w poszczególnych latach.

Poproszę o przyjęcie tej informacji.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję serdecznie, Panie Ministrze.

Czy ktoś z państwa współpracowników ze chce jeszcze zabrać głos? Myślę, że wystarczy...

W związku z tym, Szanowni Państwo, Panie i Panowie Senatorowie...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Przepraszam, Panie Przewodniczący...)

Tak?

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Jeszcze pani dyrektor Lech, to miało być...)

Prosimy o uzupełnienie.

**DYREKTOR CENTRUM
UNIJNYCH PROJEKTÓW
TRANSPORTOWYCH
JOANNA LECH**

Ja mogę tylko potwierdzić te informacje, które przekazali pan minister, jak również przedstawiciel PKP PLK. Mamy w ocenie projekty PKP PLK, od grudnia tego roku do grudnia przyszłego mamy zamiar zawrzeć jeszcze... będą zawarte jeszcze 4 umowy o dofinansowanie, które w efekcie pozwolą nam wykorzystać, zgodnie z deklaracjami spółki, pełną alokację środków, która jest przewidziana na projekty PKP PLK.

I chciałbym jeszcze tylko zwrócić uwagę na instrument CEF, w ramach którego spółka również z powodzeniem składa wnioski do Komisji Europejskiej. Są to projekty dobrze oceniane i również są pod opieką Centrum Unijnych Projektów Transportowych. W najbliższym konkursie również są złożone projekty, ale o wynikach kolejnego konkursu prowadzonego przez Komisję Europejską dowiemy się w styczniu, bo wtedy zostanie on zakończony. Tak że chyba tylko tyle w kwestii uzupełnienia.

Jesteśmy w bieżącym kontakcie i na bieżąco wymieniamy informacje, dane, również o wszelkich trudnościach, które pojawiają się w projektach. Dbamy o to, żeby wszystkie środki zostały wykorzystane w sposób jak najlepszy, z korzyścią dla kolei i pasażerów. Tak że dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję pani bardzo.

Oddaję głos paniom i panom senatorom.

Proszę uprzejmie, przewodniczący Lamczyk.

**SENATOR
STANISŁAW LAMCZYK**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Oczywiście, tu mamy historyczną wartość w planach inwestycyjnych. W historii polskich kolei w zasadzie nie było takiego właśnie finansowania, tak dużego. I tutaj, jak pan prezes na początku właśnie pokazał dane z tego pierwszego KPK, gdzie było 9 tysięcy... Modernizacja linii kolejowych... To właśnie był pierwszy KPK, o ile dobrze pamiętam.

Ale założymy... Sprawy finansowe doskonale były tutaj pokazane, ale interesuje mnie bardziej ten plan rzeczowy, w jaki sposób on został zrealizowany. Ile się zmieniło od tego pierwszego KPK? To jest jedna sprawa.

I czy cele, które były określone w tym pierwszym Krajowym Programie Kolejowym, zostały tutaj zrealizowane? Mam na myśli przede wszystkim zwiększenie przepustowości, prędkości itp. Bo chociażby jeśli wziąć pod uwagę ładunki, które idą z portów z Trójmiasta... Znaczą

one też borykają się... Przecież nie raz pojawiały się w prasie artykuły, że, założmy konkurencja z Zachodu ciągnie takie właśnie długie zestawy, które nie dość, że mają duży nacisk na oś, to jeszcze mają po 750 m długości. I tutaj nasze porty, jeżeli chodzi o taki element konkurencyjności, niestety, przegrywają. To samo, jeśli chodzi o czas dowozu intermodalnych kontenerów na południe Europy z tych portów. Nie dość, że z Zachodu one idą szybciej, to taki właśnie jeden kontener jest dużo, dużo tańszy. Pojawiały się artykuły w prasie, w „Puls Biznesie”, ale również w Trójmieście, zawierające wypowiedzi zarządzających portem, że jest to właśnie problem.

Druga sprawa to jest to, w jaki sposób – Panie Ministrze, to do pana jako osoby odpowiedzialnej za wykluczenia komunikacyjne – wpłynęło to na...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę?

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Ja nie odpowiadam za wykluczenia, ale za przeciwdziałanie wykluczeniom. Jest subtelna różnica.)

No, ale w zakresie...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Za przeciwdziałanie.)

No tak, ale właśnie pan miał przeciwdziałać wykluczeniom. Tutaj, Panie Ministrze, niestety, wykluczenia komunikacyjne... To znaczy tutaj to nie zadziałało, bo jeśli chodzi o wykluczenia komunikacyjne, to mamy ok. 12 milionów... Właśnie ostatnie raporty jagiellońskie mówią o tym. I chciałbym, żeby pan się do tego ustosunkował. Chciałby te wszystkie programy autobusowe, które były, i te podwyżki o 3 zł nie przyniosły rezultatu.

Poza tym pewnego czasu interesowałem się właśnie transportem intermodalnym. Czekaaliśmy na stworzenie takiej bazy w Polsce, jak jest na Zachodzie. Rozmawiałem wielokrotnie z CUPT. Czekaaliśmy na sieć, ale jej też się nie możemy doczekać.

Odnosnie do walki z wykluczeniem komunikacyjnym to chcę powiedzieć, Panie Ministrze, że nie doczekaliśmy się też ustawy o wykluczeniu. Jedna była zawieszona za czasów poprzedniego rządu. To znaczy nie była zrealizowana, czyli tych planów transportowych brakowało. Pan jest zdziwiony, ale rozmawialiśmy już o tym.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To jest też bardzo istotna sprawa.

Poza tym miało się też poprawić bezpieczeństwo – mam tu na myśli europejski system zarządzania ruchem, jak również kontroli ruchu. Oczekiwaliśmy, że ze Wschodu na Zachód to wszystko będzie realizowane, że będą bezpieczne rachunki... to znaczy będą szły towary, że te systemy będą działały, jak również że doczekamy się naszego serwisu, w tym jeśli chodzi o Bombardiera. A wiem, że do tej pory nie mamy nawet tych kodów, nie mamy... Jeśli chodzi o serwis, to, niestety, korzystamy z zachodniego serwisu. A to jest bardzo, bardzo dla nas drogie.

Sprawa następna: liczyliśmy też – nawet w tej sprawie dzisiaj był minister – że Odra zostanie uruchomiona. Byliśmy delegacją Senatu w porcie w Kędzierzynie-Koźlu. Wszystkie sprawy się skończyły i nie wiemy, co dalej. A pani prezes i pani prezydent ubolewają, że kontrahenci odchodzą.

I jeszcze jedna sprawa: czasy przejazdów. Zostały poczynione duże nakłady chociażby na linie Warszawa – Lublin, Warszawa – Białystok, Warszawa – Poznań, ale prędkości nie zostały zwiększone. Czy one będą zwiększone, czy nie będą? Chciałbym, żeby merytorycznie się do tego odnieść. Na początku pan prezes mówił, że zakładano, że modernizacji będzie poddane 9 tysięcy km torów, a wydaje mi się, że wykonano dużo mniej. Czy reszta będzie zrobiona? Stąd pytanie zasadnicze: czy te cele zostaną zrealizowane, czy nie?

Chciałbym uzyskać jeszcze jedną informację: ile przewidujecie fazowania projektów na następny okres programowania? Czy to jest prawda, że aż 60%? Bo jeżeli tak... Wiem, że poprzednia ekipa miała tych projektów 20% i to było bardzo dużo. Jeżeli teraz będzie 60%, to jestem ciekawy...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Jak liczone?)

60% pod względem rzeczowym. Ja nie mówię o finansowym...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Rzeczowym?)

To znaczy mówimy właśnie o całej rzeczówce. Chodzi o to, żeby się odnieść właśnie do tego pierwszego KPK. Ile z tej rzeczówki się zmieniło? Ile mniej zostanie zrobione? Wiadomo, że ceny poszły w górę. Ja nie będę odnosił się już do raportu fundacji Batorego, który dotyczy linii Zawiercie – Częstochowa... Bo on jest kompromitujący też dla Polskich Linii Kolejowych...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Nie, ja nie czuję...)

Nie? On był zrobiony na zlecenie Komisji Europejskiej. Dostaliśmy te właśnie raporty i one, niestety, naprawdę są złe. Ja na razie dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

Ponieważ wypowiedź pana przewodniczącego Lamczyka była wielowątkowa, w związku z tym pozwolę sobie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak? To jeżeli państwo macie, jak widzę, mobilność...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę uprzejmie.

(Senator Jadwiga Rotnicka: ...Ewentualnie, jeśli pan minister sobie życzy.)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Proszę bardzo. Ale nie ma powodu.)

**SENATOR
JADWIGA ROTNICKA**

Nie ma powodu. Ale może mi pan odpowie na pytanie.

Na trasie Poznań – Warszawa swego czasu, 10 lat temu czy 12, jechało się 2 godziny 40 minut, jeżeli pociąg był ekspresowy. A w tej chwili, jak dobrze idzie, to się jedzie 3 godziny. Co pan na to?

(Głos z sali: Pendolino?)

Pendolino nie mamy. My nie jesteśmy ukończani... Poznań nie jest na trasie...

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Pani Senator.

Czy jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos?

(Głos z sali: Może z gości.)

Skoro...

Proszę uprzejmie.

(Prezes Fundacji „Pro Kolej” Jakub Majewski: Może w drugiej części?)

Nie, myślę, że...

(Senator Jadwiga Rotnicka: Nie, pytajmy...)

Pytajmy, tak, tak.

**PREZES ZARZĄDU FUNDACJI „PRO KOLEJ”
JAKUB MAJEWSKI**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowny Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Jakub Majewski, Fundacja „Pro Kolej”.

Ja w zasadzie mam jedno pytanie, tylko poprzedzę je wprowadzeniem.

Mianowicie, tutaj wszystkie statystyki i to, czym posługujemy się, opowiadając o Krajowym Programie Kolejowym, odnoszą się przede wszystkim do części finansowej. To jest pewna choroba, która toczy polską kolej, że wszystko przeliczamy na pieniądze i jak wydamy pieniądze, to uznajemy, że program doprowadził do założonego efektu. W momencie, kiedy zmieniają się budżety, rosną koszty projektów, to robimy coraz mniej za te same pieniądze i wydaje nam się, że zrobiliśmy to, co sobie zaplanowaliśmy, ale bynajmniej tak nie jest. A więc myślę, że te pytania o zakres rzeczowy Krajowego Programu Kolejowego – czyli listę inwestycji, które były tam zapisane, i efektów, które miały one przynieść – są tutaj bardzo istotne.

Ja oczywiście mogę się posługiwać tylko dowodami anegdotycznymi jako osoba, która dużo jeździ pociągami i przygląda się różnym inwestycjom. Ja nie mam dostępu do szczegółowych statystyk, ale mam wrażenie, że jest wiele takich projektów, które zostały sfinalizowane, a efektów nie ma. Znam takie linie, na których są tory umożliwiające osiągnięcie prędkości 160 km, ale nie ma zasilania i pociągi nie mogą jeździć z taką prędkością – to jest linia nr 6. Są tory, ale nie ma sterowania ruchem i z tego powodu nie możemy jeździć 160 km na godzinę – to jest linia nr 7. Są tory, jest sterowanie ruchem, ale nie ma dokumentów certyfikacyjnych, w związku z czym pociągi dalej jeżdżą z prędkością sprzed remontu – to jest linia nr 8. Są zbudowane urządzenia zabezpieczające przejazdy kolejowo-drogowe kategorii B, działające, sprawne, a pociągi zwalniają do 20 km na godzinę za każdym razem, są zbudowane urządzenia RTMS, które doprowadzają codziennie, permanentnie do nagłego awaryjnego zatrzymywania pociągów pasażerskich – to są linie nr 9 i nr 3, o ile dobrze pamiętam.

Tak więc to, o co chciałbym zapytać... W zasadzie pytanie jest bardzo proste: kiedy kończy się projekt z Krajowego Programu Kolejowego? Czy kończy się wtedy, kiedy zakończymy roboty budowlane, czy wtedy, kiedy rozliczymy pieniądze unijne, czy wtedy, kiedy uzyskamy pozwolenie na oddanie do eksploatacji czy użytkowania następnego elementu, czy też wtedy, kiedy wprowadzimy docelowe parametry? I czy w tych wszystkich projektach jest zarezerwowany czas np. na certyfikację przez Urząd Transportu Kolejowego? On musi te wszystkie dokumenty jeszcze przepracować i dopiero doprowadzić do podwyższenia parametrów. Kiedy uznajemy projekt realizowany w Krajowym Programie Kolejowym za zakończony z sukcesem?

PRZEWODNICZĄCY

JAN HAMERSKI

Dziękuję panu.

Czy jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos?

Proszę uprzejmie.

PREZES ZARZĄDU

ZESPOŁU DORADCÓW GOSPODARCZYCH
TOR

ADRIAN FURGALSKI

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

To nie będzie pytanie, tylko taka informacja: my dzisiaj o godzinie 10.30 byliśmy w Sejmie na spotkaniu sejmowej Komisji Infrastruktury z licznym gronem wykonawców. Owszem, z jednej strony mówimy tutaj o realizacji Krajowego Programu Kolejowego, z drugiej strony my już wybiegamy w przyszłość, dlatego że kolej stoi w miejscu, jeżeli idzie o następne inwestycje, bo nie ma środków europejskich i nie ma zapewnionego jakiegos innego finansowania ze źródeł krajowych. A mówiliśmy o sprawie związanej z waloryzacją istniejących kontraktów, które pozwolą nam zrealizować KPK, dlatego że znów, kolejny raz, kolej jest kilka kroków do tyłu w stosunku do branży drogowej. Branża drogowa... To dzisiaj pokazywaliśmy jako przykład: na posiedzeniu Rady Ministrów pierwszy punkt obrad dotyczył nowego programu budowy dróg o wartości prawie 300 miliardów, a drugi punkt dotyczył maluteńkiej nowelizacji KPK z waloryzacją

o wartości dwustu kilkudziesięciu milionów zł, podczas gdy potrzeby wyliczone na podstawie rynku wynoszą ponad 2 miliardy zł. I pytaliśmy, kiedy ta waloryzacja będzie. Dlatego że, oprócz tego, iż generalna dyrekcja już ten nowy program dostała, to także jest zaspokojone, jeżeli idzie o waloryzację... I tam to ryzyko, że jakieś kontrakty się wywrócą – bo firmy, niestety, będą zmuszone do tego, żeby zejść z placów budów – zostało radykalnie zmniejszone. A my na kolei mamy kontrakty, gdzie waloryzacja wynosi 5%, ale są też takie, gdzie ona w ogóle wynosi zero, gdzie nie ma tego mechanizmu wpisanego. I chcemy, żeby rząd jak najszybciej znalazł pieniądze na podwyższenie tego pułapu do poziomu 10%. A przypomnę, że to i tak jest tylko od połowy wartości kontraktu. Tak więc chciałbym zwrócić uwagę na to, że jest bardzo duży problem z tym, żeby dobrać do końca z KPK. Nie mówię już o tym – bo, niestety, jako kolej stoimy w tej chwili właściwie w miejscu – żeby płynnie przejść do realizacji kolejnej perspektywy unijnej, kolejnego programu.

I m.in. zwracaliśmy uwagę na jakiś taki mechanizm przejściowy, którym dla dróg... Czy przejściowy? On właściwie jest podstawowym mechanizmem finansowania dróg, ale jest przejściowy w tym sensie, że kiedy my wpadamy w kłopoty jako kolej pomiędzy perspektywami unijnymi, to, że tak powiem, drogi w takie problemy nie wpadają, bo mają Krajowy Fundusz Drogowy, który się zadłuża, przerabia środki unijne itd. I dzisiaj do ministra finansów, który w końcu był łaskaw się pofatygować na posiedzenie komisji, mieliśmy kilka wniosków dotyczących tego, żeby ten Fundusz Kolejowy też miał takie możliwości, aby w przypadku, kiedy nie ma środków unijnych, te pieniądze zastępować. No, odpowiedź była taka dosyć dziwna. Ja ją trochę skrócę. Czemu Fundusz Kolejowy nie nadaje się do tego? Bo jest mały. A czemu jest mały? Bo nie ma źródeł przychodów. A czemu nie ma źródeł przychodów? No, tu jakaś decyzja polityczna jest potrzebna.

I, Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeżeli panie senator i panowie senatorowie pozwolą, to my jako branża będziemy chcieli – to będzie niewielka nowelizacja ustawy, 2 czy 3 artykuły – przekazać Wysokiej Komisji pod rozważenie, czy nie przyjąć takiej zmiany. Chodzi o to, żeby ją oczywiście przegłosować w Senacie i przesłać do Sejmu, po to żeby to już paroletnie rozmowy,

dosyć teoretyczne, o tym ubogim krewnym, jakim jest Fundusz Kolejowy, mogły się zmaterializować. Bo my mamy propozycje, jak zasilić pieniędzmi ten fundusz i co zrobić, żeby to był taki lewar w tych trudnych czasach. Dzisiaj one wynikają z braku środków KPO i środków europejskich. Mam nadzieję, że szybko te pieniądze przyplyną. Ale gdyby w przyszłości się okazało, że coś się zaczyna w finansowaniu z innych źródeł, to byłoby to takie koło ratunkowe, które, że tak powiem, cały czas jest rzucające w przypadku infrastruktury drogowej. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję.
Czy jeszcze ktoś z państwa?
(*Senator Alicja Zając: Ja mam krótkie pytanie.*)
Proszę uprzejmie.

**SENATOR
ALICJA ZAJĄC**

Dziękuję bardzo.
Moje pytanie dotyczy możliwości przekazywania odcinków torów kolejowych samorządom, np. miastu. Konkretnie mówię o Jasle, gdzie burmistrz wystąpił o przejęcie odcinka torów kolejowych. My uważamy... To znaczy ci, którzy są skupieni wokół rozwoju kolejnictwa w tamtym rejonie. My nie tylko kochamy kolej, ale też podejmujemy różne działania w tym kierunku, nie tylko przez stowarzyszenia, ale także czynnie, prowadząc liczne rozmowy z samorządem Małopolski, Podkarpacia. Udaje się nam to. Dzięki temu przywróciliśmy przejazd z Jasła do Krakowa, mamy uruchomione okresowo połączenia z Jasła do Krynicy. Nie mówię już o rewitalizacji linii Jasło – Rzeszów i do Zagórza.

Tylko po prostu nie rozumiemy, skąd takie decyzje. W tej chwili to jest oprotestowane przez starostę i przez kolej. No, ale takie to są fakty. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Pani Senator.
(*Brak nagrania*)
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Myślę, Pani Senator, że tak chyba będzie najlepiej.
...Proszę się odnieść.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo.
To na pewno będzie praca zespołowa.

Pan senator Lamczyk był uprzejmy poruszyć bardzo wiele wątków, poczynając od portów, które przegrywają... Ja tam się na portach nie znam. Pan senator z Kaszub powinien wiedzieć lepiej ode mnie. Ale wydaje mi się, że akurat jest trochę inaczej, bo polskie porty realizują rekordowe przeładunki i też, że tak powiem, są rekordowo obsługiwane od strony ładu przez transport kolejowy, w związku z tym, że zostały zrealizowane 4 projekty z instrumentu „Łącząc Europę”. Wszakże trzeba dodać tylko jedną rzecz – że na szczęście nie tak, jak było w złożonych wnioskach. Bo ich zakresy rzeczowe zostały poprawione, tak aby można było te przeładunki, które są realizowane w portach, na żelaznych kołach wozić w głąb kraju. A gdybyśmy tamte projekty zrealizowali według pierwotnego zamierzenia, to nie byłyby one funkcjonalne, nie miałyby tak poszerzonych parametrów, jak powinny mieć.

I wreszcie kwoty związane ze zwiększeniem wydatków Krajowego Programu Kolejowego – bo słusznie zostało zauważone, że one zostały zwiększone o 10 miliardów z ogonem – m.in. temu służyły, żeby zwiększyć środki na zakresy rzeczowe dodatkowe w projektach przyporządkowanych. I to zostało uczynione. Taka decyzja zapadła. Dzięki temu te projekty mają szansę obsługiwać... Miesięcznie to jest chyba 2,5 tysiąca ciężkich pociągów towarowych, które wyjeżdżają z polskich portów w różnej strukturze. Teraz mamy więcej sypkiego, zwykle to jest więcej kontenerów. Oczywiście duży jest tam jeszcze udział transportu samochodowego. Tak jest i o tym aspekcie nie można zapominać, ale z całą pewnością jedno jest pewne: gdyby nie decyzje podejmowane teraz, to obsługa portów byłaby w tej chwili bardzo utrudniona.

Wykluczenie komunikacyjne – że się nie udało, że programy autobusowe nie funkcjonują... Nie wiem. Mam jakąś zupełnie inną optykę. Oczywiście przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu w sytuacji, kiedy jest pandemia i ludzie są zachęceni do tego, żeby nie jeździć transportem zbiorowym, a w związku z tym ten transport ma zanizone przychody... To w sposób oczywisty nie pozwala budować czy odbudowywać tego środka transportu, tak? Ale z całą pewnością w ramach transportu kolejowego mamy liczne sukcesy związane z powrotem tego środka transportu do różnych miejsc. Ja ostatnio byłem w Chocianowie na Dolnym Śląsku, gdzie się ludzie cieszyli, że wspólnym wysiłkiem województwa dolnośląskiego i PKP Polskich Linii Kolejowych po 20 latach od zamknięcia linii kolejowej został przywrócony ruch. Takich przykładów możemy poszukać i w tej prezentacji, i w wielu innych miejscach.

A ponad 5 tysięcy linii autobusowych odtworzonych na podstawie Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, wydaje mi się, to też jest rzecz, której przegapić by nie należało, tylko ją dostrzec. Oczywiście, są samorządy, które chcą korzystać z tego narzędzia, ale są też samorządy, które nie chcą i w związku z tym nie korzystają. Ja oczywiście jako pełnomocnik do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu jestem pewien, że w niedługim czasie będziemy mieli możliwość zawierania umów wieloletnich w zakresie kontraktowania przewozów autobusowych. I to jest coś, czego ja oczekuję, myślę, tak samo jak wszyscy, którzy są na tej sali.

Jeśli chodzi o bazy intermodalne, to ja rozumiem, że rząd miałby wybudować suche porty. Ale z całą pewnością jest bardzo dużo narzędzi w tej perspektywie i będą narzędzia w kolejnej perspektywie do tego, żeby takie bazy intermodalne rynek sobie budował, również przy użyciu środków unijnych. My ten sektor i ten system wspieramy i będziemy go realizowali. Być może pani dyrektor będzie chciała powiedzieć o skali wsparcia na tym wycinku, ale tak to z całą pewnością jest.

Jeśli chodzi o poprawę bezpieczeństwa, to wydaje mi się, że najlepszym recenzentem bezpieczeństwa w ramach transportu kolejowego jest Urząd Transportu Kolejowego i wskaźnik, który jest corocznie publikowany. On w tym roku jest najniższy, odkąd taki pomiar jest realizowany. W związku z tym teza o tym, jakoby

bezpieczeństwo się nie poprawiało, po prostu nie ma poparcia w dowodach, w faktach. Bezpieczeństwo w sektorze kolejowym się poprawia. Dbamy o to wszyscy, realizując przecież programy i związane z modernizacją, budową, rewalizacją, przebudową peronów, dworców itd. we wszystkich możliwych aspektach, i związane z poprawą miejsc kolizyjnych i z wyeliminowaniem tych miejsc kolizyjnych. To wszystko wpływa na to, żeby te wskaźniki mogły się poprawiać. Oczywiście pełnej satysfakcji nie ma, bo do pełnej satysfakcji brakuje nam... Panie Prezesie, teraz ten wskaźnik jest...

(Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra: Za 10 miesięcy 1,82.)

Za 10 miesięcy 1,82, czyli to jest 1,82 zdarzenia na...

(Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra: Do wykonanej pracy przewozowej.)

Do wykonanej pracy przewozowej. A było ponad 2 w zeszłym roku.

I oczywiście musimy dbać o to, żeby edukować kierowców w związku z zachowaniem na przejazdach kolejowych, bo to jest plaga. Musimy edukować pieszych, żeby nie przechodzili w miejscach niedozwolonych, bo to jest plaga – i to na dodatek za każdym razem ze skutkiem śmiertelnym, tak? Musimy to robić stałe plus musimy eliminować miejsca niebezpieczne i wprowadzać systemy zarządzania ruchem. One są wprowadzane. Można byłoby powiedzieć, że wszystko można szybciej, lepiej itd. Oczywiście, zgadzam się z tym. Tutaj mamy na pewno jeszcze wiele pracy do wykonania i będziemy to konsekwentnie realizować.

Ja tych 60% rzeczowo nie rozumiem, bo takiego podziału nie prowadziliśmy. Panie Przewodniczący, zakładamy, że zrealizujemy – a to jest dzisiaj tematem – alokację w 100% finansowo...

(Senator Stanisław Lamczyk: Finansowo, a ja mówiłem rzeczowo.)

No, ale temat był w kontekście finansowym i o tym mówię.

A rzeczowo, myślę, zrealizujemy to również w takim procencie. Tylko jest pytanie, jak to policzyć. Bo jeżeli w CEF właśnie w projektach portowych bez zwiększania alokacji unijnych zwiększyliśmy zakres i w związku z tym ponieśliśmy wyższe koszty, to jak to mamy policzyć, żeby zadowolić pana przewodniczącego?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, to proszę podać metodologię, a my się wtedy spróbujemy do niej odnieść.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jeśli mogę, to dokończę.

(Głos z sali: Dobrze.)

Już niedługo, mam nadzieję.

Nakłady a prędkość... Te inwestycje, które zakładają podniesienie prędkości, w sposób oczywisty muszą się zakończyć certyfikacją Urzędu Transportu Kolejowego. I wtedy ta podniesiona prędkość jest realizowana. Praktyka jest taka, że jest odbiór eksploatacyjny i użytkowanie linii kolejowej zmodernizowanej w warunkach poprzednich, czyli zgodnie z prędkościami poprzednimi. Po certyfikacji możemy podnosić prędkość. I wtedy jest pełna realizacja inwestycji.

A odpowiadając na pytanie pana prezesa Majewskiego, kiedy się kończy inwestycja... Inwestycja kończy się wtedy, kiedy jest zrealizowany jej zakres i zakładane efekty są osiągnięte.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No tak, oczywiście, to się jedno z drugim łączy. Tutaj też to należy wskazać.

Efekt, kiedy linia była zamknięta... To znaczy można sobie zadać pytanie, czy lepiej zamknąć linię na wiele lat... Tak jak była zamknięta chyba linia nr 9...

(Głos z sali: Siedem.)

Siedem? Nie, nr 9 też była zamknięta, tylko wcześniej. Potem my realizowaliśmy linię nr 7 i ona też była zamknięta.

A potem ją przywrócić do ruchu po kawałku. I na końcu, jak jest wszystko zrealizowane, sertyfikować i podnieść prędkość. I tak to realizujemy. Wtedy tak naprawdę będziemy mieli osiągnięty efekt pełny, wynikający z założenia przyjmowanego na początku realizacji takiego przedsięwzięcia. I ja tak na to patrzę. Oczywiście w międzyczasie są określone etapy i te etapy też powodują... Jak pociąg nie jechał, a może jechał, to jakiś efekt już jest. Potem będzie mógł jechać szybciej – to bardzo dobrze – i będzie można zagęszczać takt.

Jeśli chodzi...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zaraz odniosę się do Poznania.

Rzeczywiście prosiłbym panią senator o szczegóły, bo co do zasady pytanie jest takie: jaki jest zakładany przez wnioskodawcę cel przejęcia linii? Bo w ustawie...

(Senator Alicja Zajac: Odcinka torów.)

Odcinka torów.

Jaki jest cel? I też jakie są potrzeby sektora kolejowego planowane w tym rejonie? Bo to daje odpowiedź – połączenie tych 2 płaszczyzn...

(Senator Alicja Zajac: Również ma być właścicielem elementu toru kolejowego. Ja po prostu tego w ogóle nie pojmuję. Przyjmijmy, że właścicielem 1 km toru kolejowego jest miasto Jasło. No, to jest jakieś nieporozumienie!)

(Przewodniczący Jan Hamerski: Pani Senator...)

Jeśli to jest ciągła linia kolejowa, na dodatek czynna, a pan burmistrz chciałby być właścicielem 1 km toru czynnej linii, to *sorry*, nie będzie raczej miał takiej możliwości. Nie sądzę, nie sądzę.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Przewodniczący Jan Hamerski: Pani Senator, ja bym prosił, żeby pani była uprzejma na piśmie... Bo to... Oczywiście...)

To znaczy...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Traktuję to...)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Wnioskować o różne rzeczy każdy może, ale to, że złoży wniosek, nie oznacza, że uzyska akceptację takiego wniosku.

Jeśli chodzi o Poznań, to pan prezes coś powie w tej sprawie, a ja później jeszcze zrekapituluję.

**CZŁONEK ZARZĄDU PKP
POLSKIE LINIE KOLEJOWE SA
ARNOLD BRESCH**

Pani Senator, powiem od końca...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, tak, tak.

Odpowiadam na pytanie o Poznań, czyli od końca. Chcemy od korekty rozkładu jazdy, który będzie w połowie przyszłego roku, wprowadzić czas przejazdu mniej więcej 2 godziny 32 minuty. To będzie czas przejazdu...

(Głos z sali: ...najszybszego pociągu.)

...najszybszego pociągu.

Ale przy tej okazji chciałbym wytłumaczyć, dlaczego tak długo ten projekt był realizowany i na jakim jest etapie, a na wstępie powiedzieć, że celem tego projektu nie było skrócenie czasu przejazdu, bo nie na taki projekt, który skraca czas przejazdu, uzyskaliśmy dofinansowanie. Tutaj chodziło przede wszystkim o przebudowę największych stacji, które były pomijane we

wcześniejszych etapach modernizacyjnych na tej linii. Od ok. 2 lat jesteśmy na takim etapie, że połowa tego projektu została zakończona, czyli odcinek w województwie wielkopolskim. LCS Konin, stacja Konin została przebudowana i tam te efekty eksploatacyjne zostały już osiągnięte. Tam jeździmy z docelowymi prędkościami i parametry są osiągnięte. Mieliliśmy problemy w realizacji prac w okolicach Łowicza. Wynikało to przede wszystkim z kondycji finansowej wykonawcy. To bardzo mocno wydłużyło czas realizacji, ale te prace zostały skończone. Do końca roku ostatnie elementy, które były realizowane, będą przez nas odebrane. To jest wiadukt w Łowiczu i przejście podziemne w Łowiczu. I wejdziemy w etap rozliczania tej inwestycji. A ostatni element na odcinku między Warszawą a Poznaniem, który będzie jeszcze realizowany, to jest przełączanie systemu sterowania ruchem kolejowym w Kutnie. I to będzie koniec tego dużego projektu. Ale, żeby też nie popadać...

(Senator Jadwiga Rotnicka I wrócimy do czasu, kiedy...)

Wrócimy, ale jeszcze będziemy mieli utrudnienia, związane z przejazdem między Poznaniem a Warszawą czy Warszawą a Poznaniem, wynikające z tego, że przebudowujemy stację Warszawa Zachodnia i to bardzo mocno nam rzutuje na możliwości eksploatacyjne. A jak skończymy Warszawę Zachodnią, to będziemy realizować prace na „średnicy” w Warszawie.

(Głos z sali: Najpierw Warszawę Wschodnią.)

Warszawę Wschodnią, potem „średnicę”.

A docelowy czas przejazdu między Poznaniem a Warszawą to będzie ok. 2,5 godziny.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Czyli pani senator...

(Brak nagrania)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Panie Przewodniczący...)

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Nie, nie, nie, przepraszam.

(Brak nagrania)

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

...Pod torami kolejowymi... I teraz macie święty spokój. Bo tak to też bym się dopominał. A zaczną od rozkładu jazdy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak jest. Dziękuję.

(Brak nagrania)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Głos z sali: ...Fazowania...)

(Brak nagrania)

**SENATOR
STANISŁAW LAMCZYK**

20% było projektów rzeczowo sfazowanych na następne rozdanie. Pan zna ten wskaźnik na pewno, bo pan był ministrem. Pan minister Adamczyk wtedy krzyczał, że aż 20%. Jeżeli jest prawdą, że teraz będzie 60% rzeczówki fazowane na następne rozdanie, to jestem ciekawy, jakie projekty będą robione.

A, jak mówię, tę informację znamy z „Jaspersa”. Przedstawiciele „Jaspersa” mówią o tym, że 60%. No, to naprawdę bardzo dużo. Ja sobie nawet nie mogę wyobrazić, jakie nowe inwestycje będą robione w następnym rozdaniu. A to jest bardzo istotne.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Panie Ministrze, proszę o odpowiedź...

**CZŁONEK ZARZĄDU PKP
POLSKIE LINIE KOLEJOWE SA
ARNOLD BRESCH**

To, Panie Senatorze, są nieprawdziwe dane. Musimy dojść do tego, kto je przekazał i czego one dotyczą. Bo one są tak niewiarygodne, że my nawet nie potrafimy się do nich odnieść. To jest nieprawda. Trudno zarzucać komuś, że robi to celowo, ale chcielibyśmy je zweryfikować i wtedy się odniesiemy.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: W związku z tym powstaje pytanie, kto z „Jaspersa” poinformował...)

(Głos z sali: Ja zaświadczam, że nie jest tak źle.)

(Głos z sali: Ja też.)

(*Wesołość na sali*)
(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Mamy dowód. Świadkowie...*)

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Przepraszam, nie dopuściłem państwa do głosu.

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
ANDRZEJ BITTEL

Poza protokołem: ale my bardzo chętnie byśmy się dowiedzieli, kto z „Jaspersa” takie informacje przekazuje. Gdyby pan senator był uprzejmy nam to powiedzieć, to...

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)
Nie, no to...

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Panie Ministrze, ja myślę... Nie, Panie Ministrze. Ja myślę podobnie, jak w przypadku

pytania, które zadała pani senator Zając, akurat w tej...

(*Głos z sali: Czy pan minister będzie na posiedzeniu plenarnym? Ktoś z państwa będzie?*)

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Dzisiaj już oddaliśmy się na posiedzenie budżetowe.*)

To, Panie Ministrze, uzupełniając tę wypowiedź, w przypadku której...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

...nie mogliście uzgodnić, ewentualnie na piśmie przekażcie panu senatorowi Lamczykowi...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Tak jest.*)

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

...informacje.

(*Brak nagrania*)

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

...Posiedzenie komisji za zakończone.

Dziękuję stronie ministerialnej, stronie społecznej, oczywiście paniom i panom senatorom.

I do zobaczenia. Do zobaczenia na kolejnym posiedzeniu.

(*Koniec posiedzenia o godzinie 16 minut 35*)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy