



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(2309)

339. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 14 lipca 2011 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. . Jak usprawnić proces realizacji inwestycji kolejowych i zminimalizować ryzyko utraty środków europejskich?

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 01)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jan Wyrowiński)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę państwa, w tej branży punktualność jest cnotą główną, a mamy już minutę spóźnienia... Odjeżdżamy, proszę państwa. Podróż, w jaką mamy się udać, nazywa się, tak jak to sformułowano w porządku obrad: jak usprawnić proces realizacji inwestycji kolejowych i zminimalizować ryzyko utraty środków europejskich?

Witam panów senatorów, witam naszych gości. Witam pana ministra Massela, witam pana prezesa Szafrąńskiego, bardzo mi miło, pana prezesa Klimkiewicza, który... U zarania pomysłu naszego dzisiejszego spotkania były nasze kontakty z Forum Kolejowym.

Na ten temat rozmawiamy już od wielu, wielu miesięcy, a nawet lat. Jednak czas biegnie nieubłaganie, a ilość środków unijnych do wydania jest taka, jaka jest. Czy nam się uda je wydać? To jest wielkie pytanie. W naszym polskim interesie, a w szczególności w interesie branży, jest to, aby te wszystkie pieniądze co do złotówki czy co do euro wydać i to w taki sposób, aby przyniosło to korzyści użytkownikom żelaznych dróg, czyli zarówno pasażerom, którzy osobiście korzystają z kolei, jak i tym, którzy za jej pomocą wożą swoje towary. W związku z tym prosiłbym bardzo, abyście państwo potraktowali to spotkanie jako kolejne, które ma przybliżyć nas do celu, a ten cel związany jest z tym, jak w ciągu tych najbliższych kilku lat wykorzystają możliwości... Jak wiemy, normy, zasady i wymagania ze strony darczyńcy, czyli Unii Europejskiej, są ściśle określone i bezwzględne. My w naszej komisji odnosiliśmy wrażenie – mam nadzieję, że pan przewodniczący Kogut, który wraz ze mną będzie prowadził to spotkanie, to potwierdzi – że w procesie ubiegania się o pieniądze i w tym ułatwianiu ich wydawania branża kolejowa niestety zawsze przegrywała z branżą drogową. Takie było nasze nieodparte wrażenie. Oczywiście w tej chwili nie ma potrzeby czy w ogóle możliwości, aby debatować na temat powodów takiego stanu rzeczy, jeżeli on rzeczywiście zaistniał. Powtarzam, taka była nasza opinia. Niemniej jednak trzeba zrobić wszystko, aby nawet takiego wrażenia nie było. Myślę, że energia i inicjatywa pana ministra Massela, powiew nowego ducha, który wniósł do ministerstwa, jego nowe spojrzenie na sprawę, co wynika również z faktu, że pochodzi on z Gdańska, a Gdańsk jest miastem dobrych pomysłów i dobrze realizujących je ludzi, być może spowodują, że wrażenie traktowania branży kolejowej po macoszemu, w szczególności w aspekcie inwestycyjnym, zniknie w ciągu najbliższych lat, niezależnie od tego, kto będzie Polską rządził po wyborach.

Proszę państwa, przed nami dwie czy trzy godziny rozmowy, która być może zakończy się konkretnymi efektami, być może stanowiskiem komisji... Zobaczymy, jak to się wszystko potoczy. Nasze zamiary są szczerze, dobre, nie stoi za nimi nikt ani nic poza interesem publicznym.

Chciałbym podziękować Forum Kolejowemu za inspirację i za pełne przygotowanie merytoryczne. Wszyscy jesteśmy tutaj na równych prawach i wszyscy mamy możliwość uczestnictwa w tej debacie.

Chciałbym jeszcze powitać panią prezes Marię Wasiak. Z różnych powodów... Bardzo sobie cenię panią prezes i to, co robiła i nadal robi.

Czy pan minister Zdziebło dotarł?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Bardzo serdecznie witam, Panie Ministrze.

Mamy przedstawicieli Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, jednego z ważnych graczy, ważnych elementów w tej układance. Mamy przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Niestety nie przybył nikt z Ministerstwa Finansów.

(Głos z sali: Przybył, przybył.)

Przybył? To bardzo dziękuję. Proszę się zameldować.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Bardzo się cieszymy.

To tyle tytułem wstępu, Szanowni Państwo.

Bardzo proszę pana prezesa Klimkiewicza o kilka słów.

Mam przykrą wiadomość dla naszego procedowania... Pan minister Massel z powodu tego, że sąsiednia Izba, czyli Sejm, zajmuje się kilkoma ustawami kolejowymi, które mają szansę wejść w życie jeszcze w tej kadencji... W związku z tym około południa pan minister musi nas opuścić. Tak, Panie Ministrze?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zatem bardzo prosiłbym panów, zresztą już to uzgodniliśmy, o nieco krótsze... Potem będzie jeszcze możliwość, aby... Rozumiem, że pozostawi pan tutaj swoich wywiadowców, którzy wszystko panu doniosą, Panie Ministrze. Tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Rozumiem. Dobrze.

Nie zmieniamy zatem porządku, prosiłbym tylko przedstawicieli forum o nieco krótsze wystąpienia. Potem głos zabierze pan minister. Potem pana ministra zwalniamy i dalej dyskutujemy.

Bardzo proszę, pan prezes Klimkiewicz.

Przewodniczący Railway Business Forum Henryk Klimkiewicz:

Dzień dobry państwu.

Proszę państwa, ja reprezentuję środowisko przedsiębiorców związanych z transportem kolejowym. Dla naszego środowiska stan infrastruktury kolejowej, sprawność techniczna i użyteczność mają kapitalne znaczenie. Wobec czego niezależnie od tego, czy są to przedsiębiorcy wykonujący inwestycje budowlane na kolei, czy też korzystający z infrastruktury kolejowej, wszyscy bacznie przyglądają się temu, co się dzieje, jaki jest postęp w realizacji projektów infrastrukturalnych na kolei. Nie bę-

dziemy ukrywać, że stan rzeczy, jaki miał i nadal w naszej ocenie ma miejsce, jest powodem do niepokoju. Dlatego też bardzo dziękuję panu senatorowi za możliwość dzisiejszego spotkania i debaty. My nie przyjechaliśmy tutaj, żeby kolejny raz narzekać, żeby kolejny raz formułować opinię, iż środki są niewystarczające. Po takim, nazwijmy to, wewnętrznym przeglądzie spraw postanowiliśmy zaproponować państwu bardzo konkretną dyskusję. Za chwilę mój kolega Adrian Furgalski przedstawi państwu pewne bardzo konkretne sprawy, które wymagają zmiany bądź w praktyce, bądź w zakresie zapisów regulacyjnych, bez których w naszej ocenie proces inwestycyjny nie powieździe się. Trzeba pamiętać, że... My tradycyjnie polskim zwyczajem przekładamy, nazwijmy to, gro tego procesu czy gro wykonawstwa na ostatni moment. Największe zadania, proporcjonalnie dużo większe niż to wynika z tej jednostki czasu, wystąpią zatem w latach 2012–2014.

Proszę państwa, my proponujemy poważne przeanalizowanie uwag, które prezentujemy, a które wynikają z... Na sam koniec przedstawię uwagę skierowaną szczególnie do przedstawicieli ministerstw. Chodzi o to, że w praktyce obróbki procesów inwestycyjnych dostrzegamy niestety bardzo małą znajomość, nie powiem: specyfiki, ale odrębności procesów inwestycyjnych w transporcie kolejowym przez urzędników, którzy generalnie zajmują się projektami drogowymi. Stąd ich swego rodzaju niechęć, nadmierna ostrożność, ucieczka od odpowiedzialności. Dlatego proponujemy rozwiązania, które w naszej ocenie zapobiegają tego rodzaju bardzo niekorzystnym zjawiskom dla procesów inwestycyjnych po stronie inwestora i wykonawców, które rzeczywiście mają miejsce, które hamują proces inwestycyjny. Ta sytuacja dzięki zaproponowanym przez nas rozwiązaniom miałyby szansę ulec zmianie. Dziękuję i proszę, żeby pan Adrian Furgalski przedstawił naszą opinię.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Na razie jedziemy zgodnie z rozkładem jazdy. Jest godzina 11.10. Pan Adrian Furgalski ma dwadzieścia minut, a nie dwadzieścia pięć, po to, żeby pan minister mógł wyjść za pięć dwunasta. Dziękuję bardzo.

**Dyrektor Programowy Railway Business Forum
Adrian Furgalski:**

Dziękuję bardzo.

Proszę o slajd. To tak dla przypomnienia, jakimi środkami dysponujemy. W materiale macie państwo to dokładnie rozpisane. Tutaj jest to przedstawione w rozbiciu na środki do wydania przez Polskie Linie Kolejowe.

Kolejny slajd zawiera spis treści, wokół których będę chciał swoje wystąpienie skonstruować. Pierwszy punkt to: zmiany w regulacjach związanych z zamówieniami publicznymi. Pierwszy podpunkt – cena. Zwłaszcza za sprawą autostrady A2 i chińskiego wykonawcy... To jest temat, który od ponad miesiąca mocno jest obecny w mediach. Nie wiem, czy na sali jest przedstawiciel Urzędu Zamówień Publicznych...

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Tak, jest pani dyrektor.)

Zazwyczaj, kiedy mówimy o niskiej cenie, Urząd Zamówień Publicznych odpowiada, że to przecież od zamawiającego zależy, jakie kryteria skonstruuje i że nikt

mu nie nakazuje wybierać ceny jako głównego kryterium. Wiemy jednak, że ze strony zamawiających jest obawa co do kryteriów, które często mają charakter nie do końca obiektywny zdaniem innych uczestników rynku. Nie oszukujmy się, jest także presja na to, żeby ze względu na problemy finansowe przetargi rozstrzygać jednak po cenach, niskich cenach. Nikt oczywiście nie karze wybierać oferty najdroższej, jak powiedział premier w kwestii przetargów na A2. Chodzi o wprowadzenie mechanizmów, które pozwalałyby odrzucać skrajnie niskie ceny, albo mechanizmów, które prowadziłyby do ich uśredniania, co jest spotykane w wielu innych państwach.

A tak na marginesie, bodajże wczoraj było otwarcie ofert na wykonanie studium wykonalności Katowickiego Węzła Kolejowego. Polskie Linie Kolejowe przygotowały kosztorys na prawie 8 milionów euro, a oferta najtańsza to 1,4 miliona... Wiemy, że jest to oferta, która... W takiej cenie ona raczej nie może być rzetelnie zrealizowana. Premier ma możliwość wydania rozporządzenia, w którym może zabronić stosowania ceny jako jedyne kryterium. Takie rozporządzenie wydane jest bodajże tylko jedno i ono dotyczy zakupu samochodów służbowych. W tej chwili komisja „Przyjazne Państwo” podejmuje prace nad zmianą ustawy o zamówieniach publicznych w kwestii właśnie ceny, ale trochę boję się, że jest to tylko pod wpływem emocji, chwili, pod wpływem wydarzeń na budowie A2. A raczej należałoby się przygotować do zmian kompleksowych.

Eliminacja niesolidnego wykonawcy. Przed lutym tego roku mieliśmy taką możliwość, ale dopiero po zakończeniu procesu sądowego. Wiemy, ile w naszych polskich realiach to trwa... Nowelizacja z 25 lutego wprowadziła rozwiązanie, które jest dosyć mocno kontrowersyjne. Pojawiły się pytania o zgodność tych zapisów z prawem europejskim, o zgodność z konstytucją. Zresztą podczas posiedzenia komisji w Senacie zabierałem głos na ten temat. To jest rozwiązanie, które mówi o tym, że jeżeli zamawiający rozwiązał, wypowiedział, bądź odstąpił od umowy z wykonawcą ze względu na winę wykonawcy, która skupiła się na tym, iż nie zostało zrealizowane zamówienie o wartości więcej niż 5% wartości kontraktu, może przez trzy lata od daty tego wypowiedzenia wykluczyć takiego wykonawcę z przetargów, które sam organizuje. Jak mówię, jest bardzo dużo wątpliwości co do zgodności tego przepisu z prawem.

Kolejny punkt. Czy kiedy sytuacja na placu budowy jest kryzysowa, kiedy następuje zerwanie umowy, można szybko wprowadzić wykonawcę, czy trzeba przeprowadzać pełną procedurę przetargową? Mamy informację, że stosowanie trybu z wolnej ręki już zostało zaskarżone. Jest też odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej, jeśli idzie o tę autostradę A2.

Sugestia ze strony rynku wykonawców... Dosyć dużo firm z innych krajów niż Polska przychodzi na nasze budowy, występuje w postępowaniach przetargowych. Legitymują się one doświadczeniem, referencjami z własnego rynku, ale tutaj nie mają odpowiedniego potencjału. Pytanie, czy nie należałoby wprowadzić zapisów, które by wskazywały, że muszą one udowodnić, iż na przykład 50% czy 60% zlecenia są w stanie wykonać samodzielnie bez pomocy podwykonawców.

Kolejna rzecz to kwestia uproszczenia procedur. Przede wszystkim roboty na zgłoszenie. Od wielu lat jest spór, czy jest to zabronione, czy nie, skoro w wielu krajach Unii Europejskiej taka procedura jest stosowana. Wiemy, że u nas CUPT jest przeciwny zatwierdzaniu tego typu wniosków, jeżeli nie mamy do czynienia z pozwoleniem na budowę. Pytanie jest takie: czy możemy wskazać przepis, który Polsce tego

zabrania, skoro w innych krajach jest to możliwe? Upewniłem się, po konsultacji z panem prezesem Szafrąnskim, że w ramach regionalnych programów operacyjnych przeszły cztery wnioski dotyczące poprawy jakości linii kolejowych, zgodnie z którymi roboty realizowane są na zgłoszenie. Pytanie: w ramach RPO ta procedura może być stosowana, a w ramach POIiŚ nie?

Decyzje środowiskowe. Oczywiście nie chodzi o łagodzenie zapisów ustawy, jesteśmy przecież ograniczeni dyrektywami i rozporządzenia Unii Europejskiej. Chodzi o odmienne interpretacje przepisów, które dokonują się w różnych regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska. Czas wydawania tych decyzji czy w ogóle ich podejmowania niestety jest dłuższy od tego, co było zapowiadane. Prawdopodobnie ma to związek z nieprzygotowaniem, zwłaszcza w tematyce kolejowej, kadry administracyjnej. Nieco lepiej jest w drogownictwie, choć też nie jest rewelacyjnie. Prawdopodobnie mamy także problem z bardzo kiepską obsadą, jeśli idzie o liczbę pracowników w departamentach, w urzędach, które odpowiedzialne są za kwestie wywłaszczeń, za kwestie wydawania decyzji dotyczących pozwolenia na budowę czy zgody na realizację inwestycji.

Współpraca z JASPERS i CUPT. Pytanie jest takie, czy trochę nie rozmijają się role jednej i drugiej instytucji od celów, do których zostały powołane. Czy JASPERS powinien opiniować wszystkie projekty? Obligatoryjne wsparcie nie jest wymagane, raczej powinno mieć ono miejsce przy projektach najtrudniejszych. Jest też oczywiście problem niewielkiej obsady kadrowej w JASPERS. Jeżeli CUPT wymaga akceptacji na przykład głównych założeń projektu przed złożeniem wniosku o dofinansowanie do Komisji Europejskiej, a potem jeszcze w czasie przekazywania tego wniosku do Komisji, to na pewno powstanie, że tak powiem, zacięcie w JASPERS, który nie jest w stanie tego wszystkiego przerobić i uzgadnianie najprostszych rzeczy trwa zbyt długo.

Kwestia uniknięcia zagrożeń. To dotyczy perspektywy przyszłego budżetu. Na razie dywagujemy, czy będziemy mieć tych pieniędzy więcej, tyle samo, czy mniej. Mnie się wydaje, że kolej zyska po 2014 r., jeśli idzie o środki unijne. Ktoś może zadać pytanie, czy warto dzisiaj produkować dokumentację przed przetargiem po to, żeby ona na przykład trafiała do szuflady. Ale czy rzeczywiście do szuflady? Rozumiem, że mamy już plan minimum dotyczący, że tak powiem, pesymistycznej wartości kwot, która może do Polski trafić. Dzisiaj zlecenie prac na te projekty, nawet gdyby część z nich miała być niezrealizowana... Wydaje się, że lepiej stracić parę milionów euro niż parę miliardów i mieć powtórkę z sytuacji, jaka była w latach 2007–2013, kiedy zaczynaliśmy robienie dokumentacji dopiero przed realizacją inwestycji. Czy warto patrzeć i czekać tylko na środki z Unii Europejskiej, żeby te projekty zacząć przygotowywać? Czy one nie powinny być realizowane także ze środków własnych PLK czy ze środków budżetowych? Myśli się o tym w Generalnej Dyrekcji, która już się przygotowuje na kolejny budżet Unii Europejskiej.

Kwestia robót dodatkowych, która i na kolei, i na drogach, spędzają sen z powiek administracji i wykonawcom. Ja oczywiście pomijam takie sytuacje, kiedy ktoś z premedytacją oferuje niską cenę, a potem zastępy prawników zaczynają walkę o to, żeby te dodatkowe roboty się pojawiły i żeby miały dodatkowe finansowanie. W większości kontraktów roboty dodatkowe, które wynikają z przyczyn obiektywnych, są niestety traktowane w stu procentach jako ryzyko wykonawcy. I to z pewnością powinno ulec zmianie.

Co do inżyniera kontraktu... My równocześnie przygotowujemy materiał dotyczący dróg i widzę, że jest odmienny problem w branży kolejowej i w branży dro-

gowej. Kolarze mówią, że rola inżyniera kontraktu jest zbyt mała, że jest on tylko pośrednikiem pomiędzy nimi a inwestorem. Drogowcy mówią z kolei, że jest zbyt mocny, że jest, że tak powiem, zbrojnym przedłużeniem Generalnej Dyrekcji i że nie jest niezależny. W tym zakresie mamy chyba jeszcze bardziej widoczny problem niskiej ceny... Często wygrywają firmy, które oferują 10–20% wartości kosztorysu inwestorskiego.

Hasło „wąskie gardła”. Jak państwo dobrze wiecie, pod koniec czerwca, mimo że zapowiedzi dotyczyły terminu wcześniejszego, trafił do Komisji Europejskiej wniosek rządu o zmianę przeznaczenia 1 miliarda 200 milionów euro z inwestycji kolejowych na inwestycje drogowe. Komisja dawała sygnały, że jest niechętna temu przesunięciu i pytała: czy na pewno nie macie projektów, które mogłyby być w Polsce zrealizowane? Takie projekty są. Te tak zwane wąskie gardła... Jest to o tyle ciekawa rzecz, że my zachęciliśmy do przygotowania kompleksowego programu w tym zakresie już w marcu. Wtedy – wówczas była inna obsada personalna w Ministerstwie Infrastruktury – otrzymaliśmy odpowiedź, że się nie da. Dzisiaj mamy informację, że Komisja Europejska jest temu przychylna. Mam jednak wątpliwości, bo... Pamiętam, jak byłem na spotkaniu razem z Tadeuszem Syryjczykiem u ministra Boniego i premiera Tuska, który powiedział, że rozmawiał o inwestycjach kolejowych z przedstawicielami Komisji Europejskiej, którzy powiedzieli, że nie widzą żadnych przeciwwskazań dla tego typu projektów, zwłaszcza że POliŚ dopuszcza takie inwestycje poza siecią główną, jeżeli one służą poprawie konkurencyjności transportu kolejowego, likwidują ograniczenia prędkości. Najważniejsze dla Komisji jest to, żeby Polska nie straciła ani jednego euro. My chcieliśmy z Polskimi Liniami Kolejowymi współpracować w tym zakresie, ale ówczesny wiceminister do spraw rynku kolejowego stwierdził, że nie ma takiej możliwości, aby te „wąskie gardła” przeszły. Nie będę mówił o tym, jak poprzednio realizowane projekty dotyczące „wąskich gardeł” przyczyniły się do odzyskania na przykład minut w czasie podróży pociągów pasażerskich... Na pewno znacznie mniejszym kosztem w porównaniu do kompleksowych modernizacji można uzyskać czasami nawet porównywalne parametry czasowe przejazdu. Tylko w pierwszym przypadku „wąskich gardeł” to może być kwota 1–1,5 miliona zł, a nie 25 czy 30 milionów zł wydanych na 1 km linii.

Kolejna rzecz. Jaki związek z realizacją inwestycji, z zadaniami, którymi zajmuje się PLK, ma... Na razie jest dyskusja, czy forma prawna PLK ma być taka, jak w tej chwili, czy to ma być coś na kształt Generalnej Dyrekcji. Pytanie jest takie, kiedy to zostanie przesądzone i czy wszystkie obecne funkcje Polskich Linii Kolejowych w nowym czy starym tworze będą skupione.

Kwestia decentralizacji. Podobny problem jest w drogownictwie. Drogowcy, tak mi się wydaje, bardzo szumnie zapowiedzieli tę decentralizację w 2008 r., ale ona jest dzisiaj niespecjalnie widoczna. Jest też kwestia w moim przekonaniu nieszczęśliwego rozwiązania dotyczącego środków na kolej, przekazywania z Funduszu Kolejowego 500 milionów zł w tym roku i w następnym na wykup akcji Polskich Linii Kolejowych przez Skarb Państwa. Te pieniądze miały iść na inwestycje, a niestety idą na wykup starych długów.

Ostatnia kwestia, tak hasłowo. To jest propozycja, która wynika z przekonania po tych czterech latach, że zbyt mało było dialogu pomiędzy rynkiem i administracją rządową. Mało było partnerskich rozmów i partnerskiego traktowania się wzajemnie,

wsluchiwania się w głos środowiska. Podobnie było w drogownictwie. My zgłosimy postulat, żeby odżyła Rada do spraw Autostrad. Ponieważ w sektorze kolejowym nie ma podobnego ciała, jest propozycja stworzenia przy ministrze infrastruktury Rady Inwestycji Kolejowych z udziałem nie tylko PLK czy ministra infrastruktury. Trzeba pamiętać, że minister infrastruktury drogi i linie kolejowe buduje czy modernizuje, powiedzmy, w połowie. Reszta zależy od decyzji, które są skupione u ministra finansów, u ministra rozwoju regionalnego, ministra środowiska czy w agendach, które na przykład temu ostatniemu ministrowi są podległe. To tyle w skrócie. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo dziękuję panu Adrianowi Furgalskiemu za prezentację tych wszystkich problemów.

Witam pana posła Janusza Piechocińskiego, wiceprzewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury. Bardzo mi miło, Panie Pośle.

Bardzo proszę pana ministra Massela, aby zgodnie z tym, jak się umówiliśmy, może wprost nie polemizował czy dyskutował z tym, co mówił pan Furgalski, ale żeby nam przedstawił to, jakie działania podejmuje w tej chwili rząd pod jego przewodnictwem...

(Wesołość na sali)

...w tej sprawie oczywiście, czyli kolejnictwa, służące pełnemu wykorzystaniu środków unijnych.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Massel:

Jeżeli państwo pozwolicie, to będę mówił na stojąco, bo chciałbym wszystkich państwa widzieć.

Od razu powiem, że to wystąpienie nie będzie polemiką. Problemy, które zostały tu przedstawione przez panów Klimkiewicza i Furgalskiego jak najbardziej dostrzegamy. W wielu kwestiach mamy zbieżne zdanie.

Chciałbym zacząć od podstaw naszego działania, to znaczy od przedstawienia dokumentów strategicznych, które zostały przyjęte, a dotyczą kolejnictwa. Działamy w ramach określonych przez Strategię Rozwoju Kraju 2007–2015, obowiązują nas ustalenia Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. Mamy przyjęty przez Radę Ministrów „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”. Mamy „Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości” przyjęty w grudniu 2008 r. przez Radę Ministrów. Mamy też pewne novum. To jest projekt, który trafi w najbliższych dniach na posiedzenie Rady Ministrów – „Wieloletni program inwestycji kolejowych na lata 2010–2013”. Właściwie to powinno być od roku 2011, ale tak długo trwały prace nad tym dokumentem... To jest próba pewnego usystematyzowania projektów finansowanych z różnych źródeł, ale dających łączny efekt odczuwalny przez przewoźników kolejowych, a przede wszystkim przez finalnych użytkowników, czyli społeczeństwo oraz nadawców ładunków.

W zakresie infrastruktury kolejowej w master planie została podkreślona konieczność zmodernizowania linii kolejowych. Bardzo istotne jest uwzględnienie docelowego przeznaczenia linii, to znaczy określenia, czy to ma być linia pasażerska,

czy towarowa, czy przeznaczona do ruchu mieszanego, i podkreślenie tego, że musi być to robione zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności wydanymi na podstawie dyrektyw o interoperacyjności zarówno systemu kolei konwencjonalnych, jak i kolei dużych prędkości. Te dyrektywy zostały zresztą w międzyczasie skonsolidowane.

W dłuższej perspektywie mamy również budowę linii dużych prędkości, w tej chwili na etapie przygotowania. Mówiłem o interoperacyjności. Bardzo odczuwalnym tego efektem będzie wdrożenie systemu ERTMS. Pierwsza dwa projekty w tym zakresie są realizowane na linii Legnica – Węglińiec oraz na Centralnej Magistrali Kolejowej. Działania obejmują również budowę krótkich odcinków linii zapewniających połączenia z portami lotniczymi. To jest ważne, bo przez ostatnie trzydzieści lat w Polsce nie budowano nowych linii kolejowych. To będą krótkie odcinki, ale na terenach zurbanizowanych, trudne technicznie, budowa łącznika do Okęcia jest tego przykładem, ale o proporcjonalnie dużym znaczeniu. To jest intermodalność transportu. I takie zadania są realizowane. Sukces koślawego, bo koślawego połączenia w Krakowie pokazał, jak bardzo to jest potrzebne. Tam co pół godziny jeździ autobus szynowy, do którego czasami trudno wsiąść, mimo że jedzie po prowizorycznie zaadaptowanej bocznicy. Dopiero teraz w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” to połączenie będzie zmodernizowane i doprowadzone do odpowiedniego standardu. Mimo tego to już działa, przede wszystkim pasażerowie to odczuwają.

Bardzo istotne zadanie określone w master planie, ale rzeczywiście nie traktowane dotychczas priorytetowo – zapewniam jednak, że już jest traktowane priorytetowo – to realizacja inwestycji odtworzeniowych na obciążonych odcinkach zdegradowanych linii kolejowych. To jest zatem uwzględnienie tego, że poza wielkimi projektami modernizacyjnymi mamy jeszcze sieć kolejową, która wygląda coraz gorzej. Proces degradacji w tej chwili odwracamy.

Bardzo istotne działanie podjęte właściwie w ciągu ostatnich dwóch lat to modernizacja dworców kolejowych. Takiego programu modernizacyjnego dworców kolejowych jak obecnie dotychczas nie mieliśmy. Uwzględniamy potrzeby osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. To jest bardzo ważne, to duża grupa podróżnych. Również świadomość społeczna w tym zakresie jest coraz większa, nie możemy tej grupy pasażerów lekceważyć.

Zwracamy dużą uwagę na węzły integracyjne. A zatem nie tylko inwestycje w sam system transportu kolejowego, ale również jego powiązanie z innymi systemami transportowymi. Inwestycje poprawiające intermodalność to już wspomniane połączenia do portów lotniczych, ale również węzły integracyjne powstające często w niedużych miejscowościach. Przykładem inwestycji o charakterze regionalnym, ale bardzo ważnej, jest inwestycja w Wieliczce. Jest modernizowana linia kolejowa do Wieliczki. Ponadto w Wieliczce powstaje węzeł, który pozwoli na zasilenie tej linii potokami pasażerów, którzy będą przybywali transportem autobusowym. To jest też bardzo ważne.

Nasz master plan zawiera także zadania w zakresie modernizacji istniejących i budowy nowych terminali przeładunkowych, w szczególności w portach morskich oraz punktach zmiany szerokości torów. Każdy, kto był na przykład w Sławkowie i widział euroterminal, wie, jak ważna jest taka infrastruktura.

Uwzględniamy w naszej działalności standardy ochrony środowiska. Ja wiem, że bardzo trudna do wdrożenia jest świadomość, iż podczas przygotowywania inwesty-

cji trzeba uwzględnić aspekty środowiskowe. Wiem, że ten problem polskie koleje nadal mają, że mamy do wykonania potężną pracę u podstaw. I staramy się robić.

Chcemy w maksymalny sposób wykorzystać środki przeznaczone na infrastrukturę kolejową łącząc środki z POIiŚ ze środkami RPO, ze środkami Funduszu Kolejowego, ze środkami budżetowymi. Na lata 2011–2013 jest zaplanowane wydatkowanie ponad 15 miliardów w ramach POIiŚ, ponad 1,5 miliarda w ramach RPO i prawie 4 miliardy w ramach innych programów. Łączny efekt widzimy na mapce na tym slajdzie. Ta mapka jest szczególnie istotna, bo pokazuje ideę wieloletniego programu inwestycyjnego. Mamy tu inwestycje finansowane z różnych źródeł. Chodzi nam o osiągnięcie takiego efektu, że pociąg poruszający się na dłuższej trasie będzie korzystał z odcinków kompleksowo zmodernizowanych, do standardów na przykład 160 czy 200 km/h, jak i odcinków zrewitalizowanych. Przykład ciągu E30 na południu Polski. Proszę zobaczyć, różne odcinki, różne kolory, a efekt sumaryczny. Są tu odcinki, gdzie jest modernizacja do standardu 160 km/h, na przykład między Katowicami a Krakowem czy też między Krakowem a Rzeszowem. Są także odcinki, gdzie odbywa się tylko rewitalizacja pozwalająca na przywróceniu normalnej prędkości 120 km/h, na przykład na wschód od Rzeszowa w kierunku granicy z Ukrainą czy też między Opolem a Katowicami, a w zasadzie Sosnowcem Jęzorem. Sumaryczny efekt, a zatem efekt łącznej realizacji tych inwestycji będzie taki, że warunki podróżowania poprawią się na całej trasie.

Zwracam uwagę na dotychczas niedoceniane znaczenie linii regionalnych. Świadomość, że regionalne linie kolejowe mogą być pełnowartościowym elementem systemu transportowego województwa jest coraz wyraźniej widoczna. W ramach regionalnych programów operacyjnych takie województwa jak zachodniopomorskie, lubuskie, wielkopolskie, pomorskie, kujawsko-pomorskie i łódzkie realizują bardzo ciekawe projekty modernizacji linii regionalnych. Odbywa się to na nieco prostszych zasadach niż te wielkie projekty modernizacyjne. Nie oczekujemy tu niebotycznych standardów, wystarczy 100 km/h, czasem sto dwadzieścia. Łączymy te inwestycje na przykład z poprawą bezpieczeństwa na przejazdach czy też z poprawą estetyki stacji, przystanków kolejowych, czyli z tym, to co tak naprawdę jest dla pasażera ważne. Ten efekt naprawdę będzie odczuwalny, zwłaszcza jeśli połączymy te działania z dużymi projektami inwestycyjnymi.

Jest pewien program, który jest realizowany, ale grzechem byłoby twierdzić, że jest on realizowany bezkonfliktowo, łatwo i przyjemnie. Nie jest tak. Przede wszystkim są problemy wynikające z realizacji kontraktów czy to przez firmy projektowe, czy to przez firmy wykonawcze. Bardzo wiele kontraktów kończy się karami umownymi, kończy się przedłużeniem terminu realizacji tych inwestycji. Nie dotyczy to oczywiście tylko sektora kolejowego. Dotyczy to bardzo wielu dziedzin transportu, nas niewątpliwie też. Występuje także ryzyko niezakończenia inwestycji planowanych w ramach POIiŚ w oczekiwanym terminie, tym bardziej że część tych inwestycji ma bardzo napięty harmonogram. Dotychczasowa zdolność absorpcyjna sektora kolejowego wynikająca z braku projektów leżących na półce, to znaczy gotowych do wdrożenia, w ramach perspektywy finansowej... To był bardzo trudny start dla sektora kolejowego. Staramy się jednak to zmieniać. Zaraz opowiem, w jaki sposób.

Mówiąc o uwarunkowaniach realizacji inwestycji kolejowych, jakie występują w ostatnich latach... Oferty przetargowe, jakie pojawiają się w postępowaniach na inwestycje kolejowe. Bardzo często ich poziom... Średnio wynosi on 67–70% kosztory-

su inwestorskiego. I to jeszcze nie jest źle, proszę państwa. Przykład podany tu przez kolegę Furgalskiego w przypadku prac studialnych dotyczących katowickiego węzła to jest ekstremalny przypadek. Ja znam jeszcze bardziej ekstremalny dotyczący nadzorów na E30, gdzie było bodajże 8% kwoty zapreliminowanej przez zamawiającego. Można powiedzieć, że wykonawca prawdopodobnie robi wszystko, żeby wykazać się potem doświadczeniami z realizacji tego rodzaju projektów i móc startować w następnych postępowaniach. Jest to jednak duże ryzyko, bo nie każdy wykonawca dysponuje takim potencjałem, żeby móc finansować takie prace z własnych środków.

Dalej, problem z dostosowaniem się do obowiązującego prawa ochrony środowiska. Takie problemy występowały najczęściej na początku perspektywy finansowej 2004–2006. Teraz zaczynamy wychodzić na prostą, aczkolwiek jeszcze daleko jest do tego, żebyśmy byli zadowoleni.

Dlatego podjęliśmy pewne działania, które można nazwać działaniami naprawczymi. Przede wszystkim obejmujemy projekty kolejowe realizowane przez PKP PLK bieżącym monitoringiem. W tej chwili ten monitoring jest niestety robiony metodą ręcznego sterowania przez specjalistów z Departamentu Inwestycji Kolejowych, którzy, brzydko mówiąc, patrzą PLK na ręce. Chodzi o wdrożenie bazy informacji o projektach, które będą dostępne w odpowiednim zakresie i na bieżąco uaktualniane. Dzięki temu będziemy mieli możliwość zidentyfikowania zagrożeń odpowiednio wcześniej. Większość problemów bierze się z... Chodzi o raportowanie o sytuacjach mogących zakończyć się, że tak powiem, wywróceniem projektu. Im wcześniej ta informacja się pojawi, tym wcześniej można będzie podjąć działania zaradcze. A dotychczas nie zawsze tak było. Powołujemy zespoły branżowe do oceny dokumentacji oraz konsultacji w trybie roboczym z wykonawcą, czyli jeszcze przed formalnym odbiorem. To ułatwia późniejsze działania, dzięki temu nie zarzucamy się pismami, tylko pewne rzeczy uzgadniamy nieco wcześniej. To dotyczy również kontaktów beneficjenta z instytucjami państwowymi, na przykład z nadzorem budowlanym. Pewne sprawy lepiej jest mówić nieformalnie wcześniej, a nie zarzucać się pismami i czekać na odpowiedź w ustawowym terminie.

Bardzo ważna działalność ostatnich miesięcy dotyczy przygotowania projektów rewitalizacyjnych, które są ukierunkowane na przywrócenie normalnych parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych. To stanowi niejako wyciągnięcie wniosku z tego, jak przebiegają obecne inwestycje o bardzo dużym zakresie wiążące się z ingerencją we wszystkie tak zwane branże i wiążące się z bardzo dużym utrudnieniem w ruchu pociągów. Wszyscy podróżujący na przykład z Warszawy do Trójmiasta mają świadomość, jak duże są zakłócenia. Te pociągi zamiast jechać trzy i pół godziny jadą teraz siedem godzin, część jedzie trasą okrężną. Wniosek z tego jest taki. Projekty, które zostały rozpoczęte... Wszystkie dokończymy, starając się zrobić to jak najsprawniej. Wniosek na następną perspektywę finansową jest taki, że proporcja między dużymi inwestycjami modernizacyjnymi a inwestycjami o charakterze rewitalizacyjnym powinna być zachowana. Ja sobie wyobrażam to w ten sposób. Jeżeli mamy mieć nowy program operacyjny będący odpowiednikiem obecnego programu „Infrastruktura i Środowisko” i gdyby ten program miał być wart 30 miliardów, to powinniśmy podzielić to po połowie: połowę na inwestycje typowo modernizacyjne związane z podniesieniem parametrów eksploatacyjnych, połowę na przywrócenie normalności tych parametrów. Myślę, że efekt będzie dużo, dużo lepszy, a możliwość zrealizowania inwestycji łatwiejsza. A przede wszystkim efekty będą odczuwalne w skali całego kraju.

Podejmujemy również działania dotyczące samej spółki PLK. W wyniku działalności doradcy, firmy McKinsey, pojawiły się pewne wnioski dotyczące zmiany struktury organizacyjnej. Chodzi zwłaszcza o poprawę w części, która dotyczy samego procesu inwestycyjnego. Mamy nadzieję, że efektywność zarządcy również będzie w ten sposób poprawiona.

W następnej perspektywie finansowej chcielibyśmy osiągnąć bardziej zrównoważony rozwój infrastruktury kolejowej, realizować zarówno duże inwestycje, jak i inwestycje odtworzeniowe. W tej perspektywie przygotowaliśmy pewną grupę projektów rewitalizacyjnych, które zostały zgłoszone przez PKP Polskie Linie Kolejowe w ramach konsultacji społecznych związanych z Programem Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko”. Te projekty pozwolą nam na naprawdę pełne zagospodarowanie środków, jakie będą dostępne na infrastrukturę w ramach POIiŚ. Lepiej mieć pewną grupę projektów ponad to, co jest dostępne, i po prostu wybierać te, które są możliwe do wykonania. Wtedy unikniemy sytuacji takiej, że „wywała się” któryś z projektów i nie wykorzystujemy środków. Dzięki temu od razu będziemy mieli kilka projektów więcej. Uzupełniając... Generalnie mówimy tu o infrastrukturze, ale analogicznie przygotowana została grupa projektów taborowych i to trochę, powiedziałbym, lżejszych. PKP InterCity przygotowało projekt dotyczący zakupu wagonów piętrowych i projekt dotyczący modernizacji wagonów kursujących w pociągach PLK. Chodzi o ciąg od Przemyśla do Szczecina. Mamy także projekt przygotowywany przez Przewozy Regionalne, który dotyczy modernizacji elektrycznych zespołów trakcyjnych, coś na podobieństwo projektu, który był realizowany w poprzedniej perspektywie. Nie wiem, czy państwo pamiętacie... Siedemdziesiąt pięć elektrycznych zespołów trakcyjnych zostało wtedy zmodernizowanych.

Uważam, że dzięki takiemu zrównoważonemu podejściu zarówno wielkie inwestycje, pamiętamy oczywiście o kolei dużych prędkości, jak również inwestycje, które pozwolą osiągnąć poprawę sytuacji szybciej... Że jest to możliwe, chciałbym dać przykład inwestycji, której zaistniała na przełomie ubiegłego i obecnego roku. Poprawa połączenia z trzema arenami Euro 2012: Wrocławiem, Poznaniem i Gdańskiem. Proszę państwa, oczywiście są to dodatkowe środki, które dzięki dobrej współpracy z resortem rozwoju regionalnego i resortem finansów zostały alokowane na ten projekt. Projekt wart 200 milionów zł, koncentracja na „wąskich gardłach” i ukierunkowanie na szybki efekt. Roboty budowlane do zakończenia w tym roku. Skrócenie czasu przejazdu między Poznaniem a Gdańskiem z pięciu godzin do trzech godzin trzydziestu minut czy czterdziestu pięciu minut. Proszę państwa, takich inwestycji naprawdę potrzebujemy. Twierdzenie, że tylko takie inwestycje mogłyby mieć miejsce, to byłaby demagogia. My musimy dbać również o rozwój, musimy osiągnąć pewną jednolitość parametrów eksploatacyjnych na ciągach, które mają znaczenie ponadkrajowe, europejskie. Chcielibyśmy, powtarzam, żeby była zachowana równowaga, w tym kierunku chcielibyśmy działać i oczekujemy wsparcia. Tak że proszę trzymać za nas kciuki. Dziękuję państwu.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Było jednak trochę optymizmu w tej wypowiedzi. Myślę, że w części zaszła się ona z tym, o czym mówił pan Adrian Furgalski, chociażby kwestia „wąskich gardel”. Wydaje mi się, że ten ostatni przykład jest chyba wzorcowy w tej sprawie.

Teraz bardzo proszę pana prezesa Szafrąńskiego o to, aby jako szef PLK... Dość przewrotnie zatytułowana jest ta prezentacja: „Kolej kontra drogowcy. Dlaczego ci pierwsi są w gorszej sytuacji?”.

Panie Prezesie, bardzo proszę.

**Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zbigniew Szafrąński:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Dziękuję za zaproszenie na tę bardzo ważną konferencję czy seminarium. Ja zawsze twierdzę, że zarówno sprawy transportu kolejowego, jak i sprawy Polskich Linii Kolejowych, które zarządzają publiczną siecią w Polsce – oczywiście nie wyłącznie, ale w znakomitej większości – powinny być sprawami publicznymi. My nie jesteśmy jednostką biznesową, która ma cokolwiek do ukrycia. My wydajemy publiczne środki i nasza działalność powinna być transparentna.

Proszę nie odczytywać tego tytułu wprost, my nie jesteśmy przeciwnikami transportu drogowego. Wiemy, że w systemie transportowym kraju każdy ze środków ma swoje miejsce. My dyskutujemy i będziemy dyskutować na temat pokrycia kosztów utrzymania i modernizacji przejazdów kolejowych, wiaduktów nad liniami kolejowymi. I to są kwestie do rozwiązania. Chcę też powiedzieć, że zarówno system transportu drogowego, jak i kolejowego, powinien się rozwijać współbieżnie i stosownie do zadań, jakie wykonuje w polskiej gospodarce.

Na początek krótki przegląd aktualnej sytuacji. Nie mogę jednak nie wspomnieć o tym, że opóźnienia w realizacji projektów kolejowych, o których powszechnie się mówi, wynikają w dużej mierze z przyczyn leżących poza Polskimi Liniami Kolejowymi. Pierwsza kwestia to kwestia proceduralna, a mianowicie wprowadzenie zmiany zasad dofinansowywania przez Komisję Europejską w nowej perspektywie finansowej. Poprzednio projekty kolejowe były traktowane jako projekty niegenerujące przychodów. Od 2007 r. projekty kolejowe traktowane są jako projekty generujący przychód, co miało wpływ zarówno na wielkość dofinansowania, o czym jeszcze wspomnę, jak i na procedurę. My dopiero trzy lata później, w 2009 r., ustaliliśmy metodykę liczenia tak zwanej luki finansowej.

Druga sprawa to jakość prac studialnych i przygotowawczych, które nam zostały firmy zaangażowane jeszcze w okresie przedakcesyjny. Na przykład realizowana w tej chwili modernizacja linii Warszawa – Gdynia. Pierwsze prace w tym zakresie to był rok 2001, studium wykonalności – rok 2004. Widzimy zatem, jak długo trwa przygotowanie tego typu dokumentów. One czasami się dezaktualizują. Okazało się niestety, że jakość tej pracy wykonywanej często przez renomowane firmy zagraniczne jest bardzo różna. Żeby powiedzieć konkretnie... Na przykład duńska firma COWI, która realizowała studium wykonalności na linii E30 Kraków – Rzeszów – Medyka zrobiła to tak dobrze, że na pewnym etapie, a konkretnie w 2009 r., mogliśmy przerzucić ten projekt z listy rezerwowej na listę podstawową. I jest bardzo duża szansa, że ten projekt zostanie skutecznie zrealizowany i rozliczony do 2014 r. I przykład z przeciwnego biegu. Firma Egis Rail, która realizowała studium wykonalności na linii Poznań – Szczecin – Świnoujście, zrobiła to tak „skutecznie”, a raczej bezskutecznie, że ten projekt w ogóle wypadł z POiŚ 2007–2013, bo nie jesteśmy w stanie tej inwestycji nawet

rozpocząć. Jako zarząd zdecydowaliśmy w ubiegłym tygodniu o zerwaniu umowy z tą firmą na studium wykonalności, bo widzimy, że nie jesteśmy w stanie wydobyć od niej tego dzieła. Problem, do którego za chwilę powrócę, jest taki, że ta firma pojawia się w kolejnych ogłoszonych przetargach. I co w takim przypadku, skoro my wiemy, że nie jesteśmy w stanie wydobyć od tej firmy rezultatu, a nie mamy narzędzi, żeby ją wykluczyć z kolejnych przetargów, w których startuje?

Rok 2011. Ten wykres przedstawia łączną liczbę projektów, które prowadzimy – jest ich sto pięćdziesiąt trzy – z podziałem na źródła finansowania. Cecha charakterystyczna: trzydzieści projektów obejmuje 2,8 miliarda zł tegorocznego planowanego przerobu, czyli ponad 50%. Osiemdziesiąt cztery projekty, kwota 1,6 miliarda, to są projekty finansowane z budżetu państwa, Funduszu Kolejowego i środków własnych spółki. Mogę powiedzieć, że te osiemdziesiąt cztery projekty idą znacznie sprawniej niż te trzydzieści z POIiŚ z uwagi na to, że ograniczenia proceduralne są znacznie mniejsze. My w roku ubiegłym wykorzystaliśmy dostępny budżet na zadania krajowe chyba w 99,7%. Problem z przerobem, jaki mamy, jaki wykazujemy w statystykach, wynika... Proszę spojrzeć na tę zieloną część. Wystarczą dosłownie dwa czy trzy duże projekty, jak na przykład linia Warszawa – Skierniewice, który nie może skutecznie wystartować już od roku, my w maju ubiegłego roku podpisaliśmy umowę... I to rzuca finansowo na bardzo duże opóźnienia, które potem raportujemy.

Z uwagi na to, że co do projektów występują dwie wartości: wartości szacowane, które są ciągle jeszcze na liści POIiŚ, i wartości rzeczywiste wynikające z przetargów... Zwracam uwagę na to, że to zestawienie jest wykonane w wartościach zweryfikowanych. Łączna wartość projektów z listy POIiŚ to 21,6 miliarda. Wartość wniosków złożonych do CUPT praktycznie sięga już 90%, ponieważ do tego majowego wykonania należałoby jeszcze doliczyć 2,1 miliarda zł na Lot B w Łodzi, czyli odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna. Wnioski o potwierdzenie wkładu finansowego to prawie 80%... Pytanie, które od razu należałoby postawić, ale nie w ramach tej perspektywy, tylko kolejnej, jest takie: czy są potrzebne dwa wnioski? W naszej ocenie – nie. Te dwa wnioski, mówię o wniosku o dofinansowanie i o wniosku o potwierdzenie wkładu finansowego, tak naprawdę niewiele się różnią. Wniosek o dofinansowanie pozostaje w CUPT, nigdzie w świat nie wychodzi, a nakład pracy na jego przygotowanie, ewentualnie poprawianie, jest, moim zdaniem, nakładem pracy zupełnie zmarnowanym.

Mamy w tej chwili prawie osiemdziesiąt... Do końca tego roku podpiszemy umowy na 80% wartości dofinansowania z CUPT. Wartość podpisanych umów z wykonawcami to prawie 70%... Podpisaliśmy jeszcze, to nie zostało tutaj uwzględnione, umowy o wartości 300 milionów na Lot B. Tak naprawdę zostało już tylko kilka przetargów do ogłoszenia w roku 2011 r. i 2012 r. To jest linia E75 Warszawa-Rembertów – Tłuszcz – Sadowne Węgrowskie, oraz odcinek od Warszawy Okęcia do Radomia. W przyszłym roku po przygotowaniu dokumentacji ogłosimy te przetargi plus kilka mniejszych.

Chciałbym zwrócić uwagę na niebieskie zarówno jasne, jak i ciemne, prostokąty na tym wykresie. Przedstawiają one to, co mój zarząd zdołał zrobić od 2009 r. Mogę powiedzieć, że rok 2010 był rokiem wielkiej kontraktacji, bardzo dużo kontraktów poszło wtedy na rynek. Stąd faza realizacyjna nie tylko dla wykonawców, nie tylko dla tych, którzy obserwują działania PLK, ale również dla nas, stanowi duże zmartwienie. My cieszymy się z oszczędności, ale chcielibyśmy, żeby to nie były oszczędności kosztem jakości i kosztem problemów w realizacjach inwestycji.

Bardzo proszę o następny slajd. To jest zestawienie w wartościach nominalnych. Wartość projektów na liście POIiŚ to 30 miliardów 700 milionów. To są te same zadania inwestycyjne, tylko pokazane w wartościach nominalnych. Te 6,1 miliarda na dzień dzisiejszy to są rzeczywiste oszczędności, które wynikają z tańszych ofert złożonych przez wykonawców w przetargach. Jest to, jak widać, kwota przekraczająca 1 miliard 200 milionów euro, co do którego było tyle dyskusji. Można powiedzieć, że z pozytywnym efektem, bo Komisja wreszcie zaczęła mówić o tym, iż prawdopodobnie zdecyduje się na dofinansowanie projektów o charakterze rewitalizacyjnym. Wcześniej takiej zgody nie było, zawsze mówiło się o wielkich, głębokich modernizacjach. Czy w trakcie realizacji te oszczędności nie wyjdą nam, mówiąc obrazowo, bokiem, to się jeszcze okaże. Jednym z istotnych czynników, o którym będę jeszcze za chwilę mówił, jest kwestia odejścia od ceny jako jedyne kryterium wyboru wykonawcy w postępowaniu przetargowym.

Kolejny slajd – podsumowanie wydatków. W szczególności chciałbym zwrócić uwagę na ten zielony prostokąt z zaznaczoną kwotą 3,9 miliarda. To jest to, czego, że tak powiem, nie zauważono, przechodząc z perspektywy 2004–2006 do perspektywy 2007–2013. To są przyszłe przychody z eksploatacji linii kolejowej. Mówiąc obrazowo, my na trzydzieści lat do przodu musimy ustalić, ile zarobimy na przewoźnikach. A zatem musimy wiedzieć chociażby to, jaką tendencję będą miały stawki dostępu, czy będą rosące, czy malejące, czy stabilne. Dyskusja nad tym trwa bardzo długo. Musimy wiedzieć, jakie będą przewidywane koszty utrzymania linii kolejowej, co jest już trochę łatwiejsze do zrobienia. Przede wszystkim te przyszłe przychody... Komisja mówi, że nie będą one dofinansowane przez Komisję, my musimy to pokryć z własnych źródeł, krajowych. Szanowni Państwo, dyskusja na temat kredytu z EBI, który by nam pomógł pokryć tę niekwalifikowaną część wydatków, trwały od września 2009 r., odkąd zaczął się spotykać zespół pod przewodnictwem pana ministra Boniego. Wydaje się, że przez długi czas nie było zrozumienia dla tej istotnej różnicy pomiędzy projektami kolejowymi i drogowymi. Pytano mnie: Panie Prezesie, czego pan chce, ciągle pan się dopomina o pieniądze, a przecież pan nic nie robi, bo przecież nie ma przetargów, nie ma realizacji... My odbijaliśmy piłeczkę, twierdząc, że chcąc wiarygodnie podpisać umowę, musimy mieć zapewnione finansowanie również w części niekwalifikowanej, która jest w tej perspektywie o wiele wyższa niż poprzednio.

Pozostałe wydatki, czyli 12,4 miliarda, to są wydatki, które mogą być pokryte i będą pokryte przez wkład unijny. 5 miliardów 300 milionów to wkład krajowy kwalifikowany, czyli do pokrycia z publicznych źródeł finansowania. Obie te części wymagają niestety prefinansowania przez PLK – najpierw musimy faktury opłacić, a dopiero potem złożyć do refundacji. Kredyt z EBI jest potrzebny również do utrzymania płynności w zakresie finansowania inwestycji kolejowych. Szanowni Państwo, jeżeli my mamy obrót operacyjny na poziomie 4 miliardów, obecnie 4 miliardów 200 milionów, i wolne środki na inwestycje, które nam wypracowuje amortyzacja, na poziomie 400 milionów zł, to my jako firma absolutnie nie jesteśmy w stanie zapewnić płynności przy planowanych obrotach inwestycyjnych rzędu 6–8 miliardów zł rocznie. To jest niewykonalne. Muszą być zewnętrzne źródła finansowania, które taką płynność zapewnią.

Mamy w tej chwili system informatyczny, który nam monitoruje postęp w realizacji poszczególnych projektów. Rada nadzorcza już wkrótce będzie otrzymywała tylko i wyłącznie automatycznie generowane wydruki. Żeby móc ocenić postęp w reali-

zacji projektów, dla każdego z nich określiliśmy dziesięć, że tak powiem, kamieni milowych, to znaczy istotnych elementów w realizacji z oznaczeniem: zielony – zrealizowany, czerwony – jeszcze nie, żółty – zrealizowany w jakimś stopniu. I ja bym poprosił o slajd zawierający podsumowanie... Mamy tu dwadzieścia dwa projekty. Każdy ma dziesięć kamieni milowych, to razem daje dwieście dwadzieścia kamieni milowych. Sto jednaście już jest zrealizowane, czterdzieści pięć jest w trakcie, sześćdziesiąt cztery jeszcze nie, co wynika zresztą z różnego stopnia zaawansowania inwestycji. W zakresie finansowym generalnie rzecz biorąc, mamy zakontraktowane w tej chwili prawie 54% wartości tych projektów, które są na liście POIiŚ, zafakturowane niecałe 4%, a refundacja ze środków unijnych jest na poziomie 1,64%. To są dane na koniec maja. I tutaj uwaga: oczekujemy, że postęp w zakresie i fakturowania, i refundacji będzie do końca roku wrastał. Procent, jaki nam się uda uzyskać na koniec roku, zależy nie tylko od PLK, ale również od tego, jak długo te faktury będą funkcjonowały w obiegu krajowym zanim ostatecznie wyjdą do Komisji Europejskiej, czyli z którego ostatniego miesiąca nasze ostatnie faktury będą mogły być poddane certyfikacji.

Perspektywa finansowa 2000–2006. Według obecnych przewidywań powinniśmy wykorzystać praktycznie cały dostępny wtedy grand, z wyłączeniem 3%, o ile zostanie zaakceptowana – i tego dotyczy największa w tej chwili batalia z Komisją Europejską – decyzja o tak zwanym fazowaniu LCS Działdowo, czyli przesunięcia finansowania robót w Działdowie będącym środkowym odcinkiem połączenia Warszawa – Gdańsk z Funduszu Spójności do POIiŚ. Na dziś prace budowlane na tym projekcie idą bardzo dobrze. Projekt jest włączony do listy POIiŚ, ale ostateczna decyzja Komisji jeszcze nie zapadła, nie mamy potwierdzenia. I niestety jest ryzyko, w przypadku negatywnej decyzji Komisji, że prawie 127 milionów euro z tego grantu może zostać wyłączone i wręcz zwrócone. Dodatkowo pojawia się problem sfinansowania modernizacji LSC Działdowo w ramach POIiŚ. Nie chcę tutaj wchodzić w kompetencje ministra rozwoju regionalnego... Myślę, że waga tego problemu jest dostrzegana. Jest to największe zagrożenie finansowe dla realizacji naszych projektów.

Kolej kontra drogowcy. Szanowni Państwo, krótkie porównanie. Długość linii kolejowych i dróg krajowych jest podobna: prawie 17 tysięcy km dróg krajowych i 19,3 tysiąca km linii kolejowych, w tym 11,4 tysiąca km o znaczeniu państwowym. Podkreślam, Szanowni Państwo, że dziś to określenie nie znaczy nic poza tym, że... To są określenia ustawowe, że są linie takie i takie. Są linie ze względów ekologicznych zaliczone do linii o znaczeniu państwowym, takie jak na przykład Kłodzko – Stronie Śląskie, gdzie ruch pasażerski został zawieszony z uwagi na stan techniczny nawierzchni. Status linii znaczenia państwowego nie oznacza, że ma ona zagwarantowane jakiegokolwiek finansowanie.

Nakłady inwestycyjne. Nasze nakłady były do tej pory na poziomie 2,5–3 miliardów. W tym roku chcemy ten magiczny próg przełamać i osiągnąć kwotę około 5 miliardów zł. Chociaż na podstawie opóźnień, które już na dziś notujemy, widzimy, że tych 5 miliardów uzyskać się nie da... Opóźnień, które mamy w tej chwili, już nie nadgonimy. Generalna Dyrekcja ma znacznie większe roczne przeroby, bo to są kwoty rzędu 20 miliardów zł. W przeliczeniu na kilometr te wydatki również są znacznie wyższe, na kilometr eksploatowanej sieci, nie na kilometr modernizowanej drogi.

Następny slajd. Tak samo... Może nie aktualizujemy teraz oprogramowania...
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Rozkład wydatków na sieć krajową dróg i na linie kolejowe w ostatnich latach ma niestety tendencję rozbieżną. Ja z całym przekonaniem twierdzę, że ta fioletowa linia na wykresie powinna mieć tendencję rosnącą. Oczywiście nie gwałtownie, bo nie będziemy w stanie skonsumować tych środków. W mojej ocenie bardzo ważne, powiedziałbym nawet, że najważniejsze, jest właściwie przygotowanie dokumentacji w ramach kolejnej perspektywy 2014–2020 tak, żeby zapewnić płynność realizacji zadań inwestycyjnych, żeby znowu nie było luki, jaką mieliśmy na początku tego okresu.

Efekt jest taki, jak państwo widzą, że część sieci dróg krajowych znajdująca się w dobrym stanie technicznym, mimo powszechnych narzekań, jest znacznie większa niż w przypadku sieci kolejowej. Oczywiście jest to obiektywne odczucie wielu kierowców. Drogi niewątpliwie są zatłoczone, tiry utrudniają prowadzenie samochodu, niemniej jednak kolej, jeśli chodzi o przeciętny stan sieci, jest w gorszej sytuacji.

I teraz: jakie różnice cechują transport kolejowy i transport drogowy w przypadku finansowania projektów w ramach tego samego Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”? Pierwsza rzecz, o której już mówiłem, to fakt, że projekty kolejowe zaliczone zostały jako projekty generujące przychód. Nawiasem mówiąc, pojawiają się takie głosy w Brukseli, czy by nie wrócić w kolejnej perspektywie do poprzednich zasad, czyli zrezygnować z zasady liczenia luki finansowej. Niemniej jednak oprócz tych 30%, to jest 3,9 miliarda, to był ten zielony kwadracik... Tak jak powiedziałem, metodyka opóźniła nas o praktycznie trzy lata. Myśmy dopiero w grudniu 2009 r. mogli złożyć pierwsze wnioski do CUPT o dofinansowanie, bo wreszcie została z JASPERS ustalona taka metodyka liczenia, która by nie została potem zakwestionowana przez Komisję Europejską. W przypadku dróg, poza autostradami płatnymi... To po prostu są wydatki dzielone w określonej proporcji na część krajową i część unijną i ten problem nie występuje.

Kolejna sprawa, którą zresztą bardzo często podnoszę, a przynajmniej od początku mojej kadencji, to kwestia własności linii kolejowych. Linie kolejowe, co prawda sztucznie oderwane od gruntu, są własnością spółki akcyjnej, czyli mówiąc z punktu widzenia środków publicznych, są czymś w rodzaju własności prywatnej. Na drogi pieniądze idą wprost poprzez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Jeśli chodzi o linie kolejowe, to podmiot w postaci spółki akcyjnej usiłuje wydać pieniądze na własny majątek, bo tak jest to formalnie traktowane, w związku z tym wymyśla się, przepraszam, różnego rodzaju zabezpieczenia... My musimy dawać weksle, musimy ustanawiać zastawy na liniach kolejowych. A potem prasa się śmieje, że kolejarze linię kolejową zastawili, a za chwilę przyjdzie nowy właściciel i tę linię rozbierze. No niestety takie są wymogi ministra finansów. To wynika między innymi z faktu, że linie kolejowe są majątkiem PLK jako spółki akcyjnej. W mojej ocenie linie kolejowe powinny być własnością Skarbu Państwa. Z naszego bilansu znika wtedy problem amortyzacji, stajemy się normalną spółką usługową, która świadczy usługi utrzymania linii kolejowej i prowadzenia ruchu pociągów odpłatnie na podstawie wieloletniego kontraktu zawartego z ministrem finansów, do czego dążymy.

Inna też jest technologia prowadzenia robót. W przypadku autostrad dróg ekspresowych zawsze rozliczamy kolejne zarządy z kilometrów nowych dróg. W przypadku linii kolejowych wiele, wiele lat temu a priori zostało przyjęte założenie, że sieci kolejowej mamy wystarczająco dużo, więc nie ma co budować nowej, trzeba modernizować istniejącą. Teraz już wiemy, że ta modernizacja nie jest taka tania, jakby się wy-

dawało, a w wielu przypadkach jest porównywalna z kosztami budowy nowych linii kolejowych. Efekt jest taki, że przy tak intensywnym zakresie robót zaczynamy obijać się o barierę przepustowości sieci kolejowej. Szanowni Państwo, my przyjmujemy krytykę, że z Warszawy do Gdańska jedzie się w tej chwili dobrym pociągiem sześć godzin, a prawie siedem gorszym, tylko że chcąc wykorzystać środki, jakie sam premier alokował do PLK, czyli te 200 milionów zł na poprawę połączenia Poznań – Gdańsk, musimy w kilku lokalizacjach pomiędzy Bydgoszczą a Tczewem prowadzić prace. A to oznacza, że tak na dobrą sprawę na Wybrzeże mamy dwie nieobjęte zamknięciami linie kolejowe. To są niestety linie jednotorowe niezelektryfikowane: jedna przez Grudziądz, druga przez Kościerzynę. Po prostu na Wybrzeże bardzo trudno dojechać, w szczególności przewoźnicy towarowi się skarżą, że jest problem z przepustowością. Dlatego też mówię, że ta fioletowa linia na wykresie, którą pokazywałem, powinna się wznosić, ale nie może rosnąć gwałtownie, bo mamy ograniczenia w postaci potencjału projektowego, potencjału wykonawczego i potencjału sieci kolejowej.

To, że pociągi jadą dłużej i wolniej powoduje, że społeczeństwo bardzo często jest nastawione negatywnie do tego typu inwestycji. Chociaż efekt modernizacji odcinka Warszawa – Skierniewice pokazuje, że to negatywne nastawienie nie wynika z faktu, że pociąg jedzie dłużej, tylko z tego, że pociąg jedzie dłużej, a na linii się nic nie robi. I to jest problem, który jest często podnoszony. Wykonawcy, którzy podpisali umowę, nie dotrzymują harmonogramów, zgłaszają zamknięcia poszczególnych odcinków do rozkładu jazdy, który my w tej chwili zmieniamy co trzy miesiące, po czym tych zamknięć nie wykorzystują i pociąg się wlecze albo stoi długo na stacji, bo przyjechał za wcześnie. A podróżni siedzą w tym pociągu czy stoją na korytarzu i widzą, że na linii kolejowej nic się nie dzieje. Drogowcy mają o tyle łatwiej, że bardzo często chodzi o nowe odcinki dróg. Chociaż w tej chwili wyjazd Gierkówką z Warszawy w kierunku Katowic jest dużym wyzwaniem. Liczba przewoźców jest rzeczywiście tak duża, że nawet pociąg jadący powoli jedzie do Łodzi szybciej niż samochód w niektórych porach doby.

Innym utrudnieniem, o którym niestety się w tej chwili przekonujemy, są różnego rodzaju żądania władz lokalnych, które przy okazji modernizacji linii kolejowej chciałyby spełnić wszystkie swoje lokalne oczekiwania typu budowa wiaduktu, przebudowa podjazdów itd. Jeżeli to oczekiwanie pojawia się na etapie przygotowania studium wykonalności, to jesteśmy w wielu przypadkach w stanie to uwzględnić. Niestety bardzo duża część tych oczekiwań pojawia się na etapie projektowania, a nawet i realizacji. A ponieważ władze lokalne mają możliwość przyblokowania chociażby wydania pozwolenia na budowę... Wieczne dyskusje o tym, czy ma to być przejazd czy wiadukt, jak długi itd. przystopowały nam już niejedną inwestycję. Dlatego też odwiedzając województwa w pierwszym półroczu, apelowałem, aby nie bagatelizować konsultacji społecznych, jakie ogłasza PLK wtedy, kiedy są prowadzone prace studialne i wtedy zgłaszać wszystkie oczekiwania, bo można je wtedy ująć w planach. Wystarczy, że władze miasta powiedzą, że tunel dla pieszych ma być nie tutaj tylko 100 m dalej... Jest to istotna zmiana, potrzebna jest nowa procedura, nowa ocena oddziaływania na środowisko itd. I to nie jest problem sfinansowania tej poprawki w dokumentacji samej inwestycji, którą nieraz miasto deklaruje. Problemem jest procedura, uciekają nam kolejne miesiące z okresu realizacji.

Wariantowość prowadzonych prac z uwagi na ograniczenia przepustowości sieci kolejowej i jazdę innymi liniami kolejowymi. I wreszcie kwestia zabezpieczenia finan-

sowego inwestycji, które... W mojej ocenie przez wiele, wiele miesięcy myśmy, że tak powiem, nie mieli zrozumienia, na czym polega problem luki finansowej i dodatkowego wkładu krajowego na pokrycie tej części wartości inwestycji, która w przyszłości będzie generowała przychód. To, co jest nam w tej chwili niezbędne i co już się dzieje, to jest ustawa zmieniająca ustawę o Funduszu Kolejowym, który nam będzie spłacał w przyszłości kredyt EBI zaciągnięty na modernizacji sieci kolejowej. Tak jak powiedziałem, my ze środków operacyjnych nie jesteśmy w stanie tych długów spłacić. Jak również, i to jest bardzo pozytywna kwestia wynikająca z dyskusji na temat przesunięcia środków z linii kolejowych na drogi... Chodzi o propozycje projektów rewitalizacyjnych. To oznacza, że robimy linie w miarę kompleksowo, w dobrej jakości tylko że bez podnoszenia parametrów. I to jest, Szanowni Państwo, szczególnie ważne dla linii kolejowych o ruchu głównym towarowym. Jeżeli ze studiów wykonalności wynika, że na przykład modernizacja ciągu towarowego z Pszczyny przez Zabrze, Karsznice i Bydgoszcz do Tczewa miałyby kosztować 22 miliardy zł po to, żeby pociągi towarowe jechały z prędkością 120 km/h... To jest więcej niż na linii dużych prędkości. Jestem przekonany, że tego projektu w takim zakresie nikt by nie zrealizował. Prace studialne, które zostały wykonane, my w tej chwili interpretujemy w taki sposób, że dla linii, szczególnie dla linii towarowych, najbardziej racjonalną opcją jest opcja rewitalizacyjna. Nie jest to kompleksowa odbudowa linii, ale usunięcie wszystkich słabych punktów, na przykład wymiana nawierzchni czy wymiana sieci trakcyjnej, żeby ta linia mogła dwadzieścia czy trzydzieści lat spokojnie pracować przy bieżącym utrzymaniu. To nie są jakieś proste poprawki, bardzo proszę o właściwe zrozumienie.

Zgłosiliśmy kilka projektów rewitalizacyjnych do wprowadzenia na listę POIiŚ przy założeniu, że te projekty będą mogły być sfinansowane dzięki środkom, jakie nam się pozostają z oszczędności. Na wypadek, gdyby zapadły decyzje Komisji na przykład o podziale i pozostawieniu części środków na kolei, mamy kolejne projekty rewitalizacyjne, które będziemy w stanie zrealizować pod warunkiem, że procedura będzie uproszczona, że nie będzie potrzeba prowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i pozyskiwania pozwolenia na budowy.

Sprawy proceduralne. To, co już chcemy wprowadzić i za chwilę CUPT, i Urząd Zamówień Publicznych od nas otrzymają... Przeprowadzimy, powiedziałbym, rozpoznanie wstępnym bojem. Chodzi o odejście od kryterium ceny jako wyłącznego kryterium oceny oferenta. Na razie wyłącznie w przypadku robót budowlanych. Myślmy o tym, jak to zrobić w przypadku projektowania i w przypadku nadzórów. Chcemy zrobić kombinację trzech kryteriów: cena, czas realizacji i okres, na jaki jest udzielona gwarancja jakości. W przypadku innych inwestycji mogą być inne kryteria, na przykład liczba zamknięć torowych czy czas ich trwania, jeśli to są wrażliwe odcinki linii kolejowych. Chodzi o to, żeby wprowadzić kryteria mierzalne, żeby nie było oceny subiektywnej, żeby ktoś nie mówił: a mnie się wydaje, że to jest tak. Takie kryterium będziemy zgłaszali do wstępnej oceny przez CUPT i przez Urząd Zamówień Publicznych przy okazji przetargu na linii E75 Warszawa-Rembertów – Thuszcz – Sadowne Węgrowskie, na odcinku Poznań – Czempin i na most za Bielawą Dolną. Mam nadzieję, że to zostanie pozytywnie ocenione, bo w tym przypadku wpływ ceny poprzez odpowiednią kombinację czynników we wzorze byłby znacznie ograniczony, to znaczy ktoś dając bardzo niską cenę, nie byłby w stanie przebić pozostałych kryteriów.

To, nad czym bardzo poważnie powinniśmy nie tylko dyskutować, ale... My na wielu różnych konferencjach dyskutujemy, a wymagane są jednak pewne zmiany w prawie zamówień publicznych. Oczekiwalibyśmy, żeby jednak została wprowadzona ocena techniczna jako pierwszy stopień oceny oferty tak, żebyśmy mogli eliminować firmy krzak, które się pojawiają po raz pierwszy, co do których sami jako zamawiający mamy wątpliwości, ale nie mamy narzędzi, żeby je zweryfikować. Tym bardziej, i o tym piszę w punkcie trzecim, że nie mamy w tej chwili podstaw do wykluczenia wykonawcy nawet wtedy, jeżeli chociażby ze składu podwykonawców wynika, że... Jest kilka ofert, ale one się w zasadzie odwołują do tego samego zestawu firm, tego samego zestawu wykonawców. Albo mamy takie przypadki, że jedna firma składa ofertę, zgodnie z którą podwykonawcą jest druga firma, a w innej ofercie jest odwrotnie: ta druga firma jest głównym oferentem, a podwykonawcą jest ta pierwsza.

Obawiamy się, obserwując dużą liczbę postępowań, jakie wrzucamy na rynek, ażeby nie wystąpiło zjawisko nadkontraktacji i żeby nie okazało się, że na pierwszym etapie – myślę, że firmy które będą realizowały i projekty, i roboty, się do tego ustosunkują – łapie się wszystkie przetargi, jakie są, a dopiero potem się myśli. A potem będziemy aneksować te umowy, będziemy rozmawiać przez prawników, pojawią się argumenty, że zachodzą czynniki, których nie można było przewidzieć na etapie podpisywania kontraktu itd., co jest permanentne w obecnych przetargach. No niestety prace projektowe... Niestety nie sposób jest uniknąć tematu upadłości biura „Kolprojekt”, czemu podobno my jesteśmy winni. Ale jeżeli my w tej chwili zamykamy prace projektowe, które zgodnie z kontraktem powinny się zamknąć w roku 2007 albo i wcześniej, no to nie można... Zadań, które powinny być zrealizowane w ciągu na przykład półtora roku, nie można opóźniać o cztery lata.

I kwestia, która już była podnoszona i która jest bardzo ważna. Powrócić do kwestii „rażąco niskiej ceny”, powiedzieć sobie, że jeżeli na przykład jest to 70% kosztorysu inwestorskiego i mniej, to mamy prawo odrzucić taką ofertę. Minister Massel wspominał o takich przypadkach. One ciągle się zdarzają. Szanowni Państwo, otworzyliśmy oferty na studium wykonalności na trzy węzły. Trzy studia wykonalności, węzeł poznański, węzeł wrocławski i węzeł łódzki, w związku z wprowadzeniem linii dużych prędkości. Za 32 miliony zł jest realizowane studium na węzeł warszawski przez firmę Scott Wilson. Prasa oczywiście znów się wyśmiewała, że te trzy przystanki pomiędzy Gdańskiem a Józefinowem... Ktokolwiek mógłby powiedzieć, gdzie te przystanki można zlokalizować i nie potrzeba na to wydawać 32 miliony. Ponieważ te trzy węzły, o których wspominałem, są znacznie mniej skomplikowane niż węzeł warszawski – a na to mamy już podpisaną umowę – myśmy wycenili każdy węzeł na 20 milionów. A mamy oferty za 8 milionów, za 7 milionów, a nawet za pięć z kawałkiem. Pytanie jest takie, czy firma będzie w stanie takie studium za taką cenę zrealizować. Czy nie dostaniemy czegoś, na co nie będziemy mogli się zgodzić i czy znowu nie spotkamy się w sądzie? Bo po obu stronach będzie problem z tym, że nie chcemy przyjąć propozycji raportu, który jest dla nas w ogóle nie do przyjęcia. Tu znów przypadek firmy, o której już wspominałem przy okazji linii Poznań – Szczecin. Ta firma zgłosiła się do wszystkich trzech studiów wykonalności. Nie mamy w tej chwili żadnego narzędzia, żeby tę firmę wykluczyć, mimo że dopiero co zerwaliśmy z nią kontrakt, bo przez parę ładnych lat nie była w stanie zrealizować studium wykonalności na linię Poznań – Szczecin.

Myślę, że bardzo poważnie należy potraktować sprawę kwoty wolnej. Te 14 tysięcy euro to zdecydowanie za mało... A jest wiele drobnych prac, nawet o charakterze nadzorczym czy konsultanckim, które wspomagają realizację zadań. Nie jest tak, przynajmniej w Polskich Liniach Kolejowych, że jak jest kwota wolna od konieczności stosowania ustawy – Prawo zamówień publicznych, to my dajemy zlecenie komu nam się podoba. My mamy pewne wewnętrzne regulacje, oczywiście one są znacznie mniej ścisłe niż przepisy ustawy. Należałoby jednak dla usprawnienia głównych zadań podnieść kwotę wolną od postępowań.

Szanowni Państwo, jeszcze kilka słów na temat przyszłej perspektywy finansowej, o której wspominał już pan minister. To wszystko, co zrobimy teraz pozwoli nam sprawnie i bez zagrożeń wykorzystać środki, które są do dyspozycji w obecnej perspektywie unijnej, ale przede wszystkim przygotować się jeszcze lepiej do kolejnej perspektywy. Należy mieć świadomość tego, że mimo różnych ograniczeń budżetowych, pieniądze, jakie będą do wykorzystania na kolej w latach 2014–2020, będą wyższe. Myśmy mieli tak naprawdę, że tak powiem, tylko 4 miliardy 300 milionów euro. To jest, przypomnę, cena budowy dworca Berlin Hauptbahnhof razem z układem komunikacyjnym, jednego dworca w Niemczech. I taka jest cała nasza unijna dotacja w bieżącej perspektywie. Może tych pieniędzy być więcej i będziemy starali się je racjonalnie podzielić. Mamy już pewne propozycje listy projektów, które chcielibyśmy zrealizować w kolejnych latach. Do tego dołożymy jeszcze listę projektów rewitalizacyjnych. Bardzo ważne byłoby, ażeby już na podstawie wstępnych uzgodnień z ministrem infrastruktury jeszcze w latach 2012–2014 ogłosić postępowania na opracowanie dokumentacji. Nasze doświadczenie mówi, że generalnie dla inwestycji liniowych powinniśmy wrócić do standardów FIDIC czerwony. FIDIC żółty powinien mieć zastosowanie tylko do rozwiązań sygnalizacyjnych, gdzie nie można opisać wyrobu danego producenta bez narażenia się na zarzut, że mówimy o konkretnym dostawcy, bo rozwiązania są bardzo różne. W przypadku obiektów punktowych typu na przykład most, gdzie wykonawca może sobie dobrać technologię, tam może być żółty FIDIC, formuła „zaprojektuj i wybuduj”. A wszystkie te problemy związane z lokalizacją linii kolejowej, z lokalizacją przejść, tuneli itd. powinny być rozważone na etapie dokumentacyjnym. I bardzo byśmy chcieli, ażeby po ustaleniu tej listy przynajmniej na pewne odcinki linii kolejowych móc zlecić dokumentację.

To, co szykujemy na kolejną perspektywę, to oprócz tej listy podstawowej i projektu kolei dużych prędkości również lista rezerwowa, na której będzie sporo inwestycji o charakterze odtworzeniowym. Myślę, że jest w tej chwili dobry czas, żeby próbować doprecyzowywać zadania na kolejną perspektywę. Dziękuję bardzo. Myślę, że nie przekroczyłem czasu...

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Wykorzystał pan rezerwy, które zostawili pan minister Massel i pan Adrian Furgalski, ale wydaje mi się, że to było interesujące.

Myślę, że dopełniające będzie wystąpienie pana ministra Zdziebły. Gdyby pan minister był uprzejmy odnieść się do tego, co było powiedziane, jak również powiedzieć nam, jak kolej widziana jest z punktu widzenia Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Bardzo proszę.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego
Adam Zdziebło:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.
Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to odniósłbym się do kilku poruszonych tutaj wątków i zacząłbym od kwestii związanych z przygotowaniem projektów. Chodzi o to, o czym wspominał pan Adrian Furgalski, że nie było okazji, aby przygotować projekty inwestycyjne do tej perspektywy. Nie do końca jest tak, ponieważ Fundusz Spójności przewidział pulę środków do wykorzystania na przygotowanie projektów również przez PKP PLK. I można było z tych pieniędzy korzystać, projekty mogły być przygotowane, a następnie realizowane w tej perspektywie.

Co do kwestii związanej z realokacją części środków z POIiŚ z dróg na koleje... Faktycznie taki wniosek został, jak państwo doskonale wiecie, złożony i jest przedmiotem dyskusji pomiędzy Polską a Komisją Europejską. To nie jest jednak tak, że... Jeżeli nawet Komisja dzięki temu, że złożyliśmy ten wniosek, wyrazi zgodę co do kwestii związanych z rewitalizacją, z likwidacją „wąskich gardeł”... Pamiętajmy o tym, że kiedy był tworzony Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” nie było na to zgody Komisji. Projekty, które na tej liście się znalazły, odpowiadała wymogom, jakie Komisja przed Polską postawiła. To nie dlatego, że myśmy nie chcieli robić projektów rewitalizacyjnych czy likwidować „wąskich gardeł”. To naprawdę... Myślę, że każdy z nas, kto rozpoczynał prace w funduszach europejskich, pierwsze co robił, to pytał: dlaczego nie likwidujecie „wąskich gardeł”, dlaczego nie idą na to pieniądze europejskie? No nie idą dlatego, że Komisja do tej pory się na to nie zgadzała. I też to nie jest tak, jak pan prezes Szafranski wspominał... Nie sądzę, że Komisja wyda nam zgodę na likwidację „wąskich gardeł” czy rewitalizację bez spełnienia praktycznie wszystkich wymogów, jakie stawia przed innymi projektami realizowanymi w reżimie europejskim. Nie liczyłbym na to. Na razie to jest początek dyskusji niż... Mamy nadzieję, że ona przyniesie dobre efekty dla sektora kolejowego.

I teraz co do kwestii, która też tu gdzieś padła, dotyczącej wystarczającej liczby osób, które pracują w różnych miejscach... To się wiąże także z przygotowaniem projektu, z jakością składanych wniosków. Przypomnę, że... Jeżeli się mylę, to bardzo przepraszam i proszę mnie poprawić. To może zabrzmieć źle, bo to przecież nie wszyscy pracownicy PLK zajmują się przygotowaniem wniosków europejskich, bo gdyby tak było, to cały system mógłby się zawalić. Jeżeli w PLK pracuje czterdzieści tysięcy pracowników, a w samym Centrum Realizacji Inwestycji jest ich, nie pamiętam ile, ale w granicach tysiąca osób, a to właśnie oni zajmują się projektami europejskimi... Wydaje mi się, że to jest naprawdę bardzo mocna grupa osób, która może przygotowywać dobrej jakości wnioski, z jakimi kolejne organy czy instytucje, z którym się spotykają na drodze do otrzymania dofinansowania, nie miałyby specjalnie kłopotów i udzieliły tym projektom dofinansowania.

Co do jakości dokumentów... Może skupiłbym się na przykładzie LCS Iława i Malbork czy Gdańsk i Gdynia. Mamy już przygotowane projekty budowlane zatwierdzone wydanymi pozwoleniami na budowę, tylko że one nie są zgodne z wydanymi decyzjami środowiskowymi. No takie przykłady też mamy.

Co do projektów generujących dochód... Przykro mi, że moja wypowiedź być może zabrzmiała tak, jak bym chciał się sprzeczać z panem prezesem, ale z punktu wi-

dzenia MRR... Wydaje mi się, że niezależnie od tego, jakie było kierownictwo MRR, czy poprzednie, czy bieżące, kwestia związana z projektami generującymi dochód cały czas była przez nas podnoszona. Inną sprawą jest fakt, że trzy lata trwało ustalenie pomiędzy PKP PLK i JASPERS... Przedstawiciele JASPERS są na sali i mogą powiedzieć, skąd to się wzięło.

Podsumowując... Szanowni Państwo, pan prezes z jednej strony mówi, że jest przedsiębiorcą i że jest gorzej traktowany, z drugiej chciałby, abyśmy wszyscy jak tu siedzimy usunęli mu sprzed nóg wszelkie możliwe bariery, czy to na poziomie parlamentu, czy na poziomie ministerstw, ale jest przedsiębiorcą i powinien sobie zdawać sprawę z tego, że Komisja Europejska traktuje go jako przedsiębiorcę i pewne wymogi po prostu musi spełniać, tak jak pozostali przedsiębiorcy w Polsce, nawet jeżeli jest tak wyjątkowy. Prawo związane z zamówieniami publicznymi obowiązuje go w takim samym zakresie jak pozostałych naszych beneficjentów. Sam Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” to dwa i pół tysiąca złożonych wniosków o dofinansowanie i prawie półtora tysiąca podpisanych umów. A jak się to przekłada dla naszych kluczowych beneficjentów? Jednym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a drugim właśnie PKP PLK. Pamiętajcie państwo, że wniosków złożonych, a przynajmniej zarejestrowanych w systemie, mamy dwadzieścia, przypomnę, wobec dwóch i pół tysiąca wniosków ogółem. Umów podpisanych mamy dwanaście wobec tysiąca czterystu umów ogółem. W tych dwunastu umowach mamy trzy projekty dworcowe i dziewięć projektów inwestycyjnych, ale w tych dziewięciu inwestycyjnych cztery projekty to projekty na prace przygotowawcze. A zatem zostaje tak naprawdę pięć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Wygląda to na twarde lądowanie...

Teraz oddamy głos gościom, którzy by chcieli się wypowiedzieć w związku z tym, co usłyszeli, albo na podstawie własnych przemyśleń odnieść się do tej kwestii, która nas najbardziej interesuje, czyli do tego, czy będziemy w stanie w ciągu następnych lat, to jest do końca 2013 r., wykorzystać środki unijne, które zostały, że tak powiem, wyspecyfikowane i o których doskonale wiemy.

Pani się zgłaszała. Tak?

Bardzo proszę. Proszę się przedstawiać, ponieważ wszystkie wystąpienia są nagrywane i protokolowane.

Bardzo proszę.

Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych Anna Siejda:

Dzień dobry państwu.

Anna Siejda, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, instytucji, która przez wszystkich przedmówców po kolei była wymieniana jako hamująca... Tak mi się przynajmniej wydaje.

Chciałabym powiedzieć, jak to wygląda. To jest instytucja wdrażająca system projektów unijnych. To jest instytucja, która pełni rolę najbliższej instytucji dla benefi-

cjenta, do której beneficjent składa wniosek o dofinansowanie, a ona ocenia taki wniosek. Następnie taki projekt kontroluje, ocena wnioski o płatność i wypłaca. W przypadku PKP PLK wypłaca pieniądze zarówno unijne, jak i pieniądze krajowe, bo beneficjent ma 100% dofinansowania: 70% – dofinansowanie unijne; 30% – dofinansowanie krajowe. A zatem my możemy refundować 100% wydatków kwalifikowanych.

Na dziś, tak jak pan minister Zdziebro powiedział, mamy podpisane dwanaście umów o dofinansowanie. Te dwanaście umów o dofinansowanie wyczerpuje 30% alokacji przeznaczonych na projekty kolejowe. W Centrum Unijnych Projektów Transportowych mamy kolejnych dziewięć projektów, nie tylko kolejowych, nie tylko PKP PLK, ale dziewięć projektów... Gdyby umowy, które leżą u mnie na stole, były podpisane, łącznie byśmy nie przekroczyli wykorzystania 55% alokacji. Do końca tego roku ma zostać złożone kolejne dziesięć czy jedenaście projektów. Chciałabym powiedzieć, że już cztery i pół roku obecnej perspektywy finansowej mamy za sobą, a więc czasu na realizację tych projektów jest niestety coraz mniej.

Jeżeli chodzi o rozliczenie finansowe inwestycji, to niestety wygląda to dramatycznie źle. Na dzisiaj na prawie 8,5 miliarda kosztów kwalifikowalnych, jakie są zawarte w tych umowach, zrefundowałam 271 milionów łącznie, czyli dofinansowania unijnego i dofinansowania krajowego, to jest 4,3... Proszę państwa, inaczej. Powiem, co zrefundowałam i co certyfikowałam. Certyfikowałam do Komisji Europejskiej... Z wydatków na wszystkie projekty kolejowe, dla których podpisane są umowy, myśmy certyfikowali do Komisji 1% kwoty alokacji. Część kwoty, że tak powiem, leży u mnie i czeka na ocenę, część kwoty zatrzymałam... Zatrzymuję każdemu beneficjentowi, jeżeli z jakiegokolwiek powodu jest potrzeba wyjaśnień wątpliwych wydatków. Gdybym wszystkie wydatki, które zawarte są we wnioskach, które wstrzymałam, które leżą u mnie i czekają na ocenę, złożone wnioski PKP PLK i innych beneficjentów kolejowych, dzisiaj certyfikowała, to dałoby to 6,6% alokacji. Z tych wszystkich projektów, które są do złożenia do mnie przez beneficjentów, wykorzystamy niecałe 15 miliardów na 19,4 miliarda, które mamy na projekty kolejowe w tym momencie.

Pracy przed nami jest niestety jeszcze bardzo dużo. Słyszę tutaj cały czas o propozycjach zmiany prawa. Takie same zasady są w stosunku do wszystkich beneficjentów. Beneficjentem jest oczywiście Generalna Dyrekcja, która ma znacząco więcej projektów niż PKP PLK. Ona podlega tym samym procedurom, ale w tym sensie miała dużo gorszą sytuację, że bardzo wiele przetargów Generalnej Dyrekcji było rozpoczęte przed 2008 r., czyli przed wprowadzeniem zmian w ustawie o zamówieniach publicznych, zmian, które wymuszają na nas jako jednostce kontrolującej nakładanie korekt finansowych. Z tego powodu nałożyliśmy ponad korekty finansowe o wartości 600 milionów. W tych 600 milionach korekt finansowych, które nałożyliśmy jako jednostka, 95% czy 97% to korekty finansowe na Generalną Dyrekcję... PKP PLK i innych beneficjentów kolejowych tutaj nie ma, bo większość z przetargów PKP PLK została przez nas skontrolowana ex ante. Ja mam nadzieję, że w tych przetargach skontrolowanych ex ante – współpraca z beneficjentem w tym zakresie rzeczywiście jest bardzo dobra – nie będziemy mieć problemów przy rozliczaniu inwestycji, to znaczy robót zamiennych, robót dodatkowych. Takich doświadczeń niestety jeszcze nie mamy... Z innymi beneficjentami mamy. I są w tym zakresie bardzo duże problemy.

Bardzo poważnym problemem, jeżeli chodzi o beneficjentów, jest stan przygotowywanej dokumentacji środowiskowej, a raczej brak tej dokumentacji środowisko-

wej. A jeżeli nawet ona jest, to z różnych powodów, niekoniecznie z winy beneficjenta, bo tak jak pan prezes mówił, bo wynika to z różnych sytuacji, na przykład w starostwie wymuszają dokonywanie zmian... Prawda? Są różne czynniki. Ale w sytuacji, kiedy beneficjent zgadza się na zmiany, powinien przygotować powtórne raporty środowiskowe. Generalna Dyrekcja z założenia przyjęła zasadę, że do każdej inwestycji robi dodatkowy raport środowiskowy po to, żeby wydając ZRID, wydając pozwolenie na budowę, po prostu mieć to samo w tym pozwoleniu na budowę. Bo zgodnie z polskim prawem środowiskowym, decyzja środowiskowa wiąże pozwolenie na budowę. A zatem to, co jest zawarte w pozwoleniu na budowę, musi odzwierciedlać to, co jest w decyzji środowiskowej. Tymczasem my tego nie mamy. I stąd problemy, stąd tak niski poziom rozliczenia tych inwestycji. Prawie dwa lata temu podpisaliśmy inwestycję na trasie E59 z Wrocławia do granicy województwa dolnośląskiego i niestety z tej inwestycji certyfikowaliśmy tylko te kwoty, które nie są związane z pozwoleniami na budowę, bo nie ma właściwych... Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję pani dyrektor za te suche fakty i dosyć hiobowe wieści.
Bardzo proszę, pani się zgłaszała.

**Doradca Prezesa Zarządu Bilfinger Berger Budownictwo SA
Agnieszka Safuta-Pawlak:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Nazywam się Agnieszka Safuta-Pawlak, obecnie pracuję w firmie wykonawczej Bilfinger Berger Budownictwo. Wcześniej przez prawie trzy lata pracowałam w Polskich Liniach Kolejowych, jako członek zarządu odpowiadałam za inwestycje. Rozglądam się po sali i wydaje mi się, że jestem chyba jedyną osobą, która pracowała i po stronie inwestora, i po stronie wykonawcy.

Proszę państwa, przysłuchuję się tej naszej dyskusji i porównuję to z tematem naszego spotkania, czyli kwestią tego, jak usprawnić proces realizacji, jakie napotykamy przeszkody i bariery... To bardzo dobrze, że mówimy o trudnych i ważnych tematach, o tym, czy mamy radę wykorzystać środki unijne. Został tutaj pokazany, już nie pamiętam przez kogo, czy przez pana Furgalskiego, czy pana ministra Massela, wykres, z którego wynikał, że w zeszłym roku 2,5 miliarda, w tym roku 5 miliardów, w przyszłym roku 8 miliardów... Zadajemy sobie pytanie, czy pod względem projektowym i pod względem wykonawczym jesteśmy w stanie wydać te środki. Jakie są odpowiedzi na te pytania? Wydaje mi się, że i pod względem projektowym, i pod względem wykonawczym... Tym bardziej że rynek wykonawczy w ciągu ostatnich lat bardzo się poszerzył. Mamy tutaj przedstawiciela firmy Budimex, która jest nową firmą na tym rynku kolejowym. Pojawiły się firmy typu Bilfinger, w której teraz pracuję, czy Mostostal itd. To są firmy nowe na tym rynku, kiedyś ich nie było, były tylko firmy stricte kolejowe. Wydaje mi się jednak, że w tym wszystkim zapominamy o jednym bardzo ważnym ogniwie, ogniwie, na które ja zwracałam dużą uwagę, pracując w PLK, czyli o pracownikach Polskich Linii Kolejowych. Chciałabym przy okazji pozdrowić część tego ogniwa: Wojtek, Jerzy, pozdrawiam was. Szanowni Państwo, pie-

niędzy może być bardzo dużo, firmy wykonawcze mogą być bardzo sprawne, firmy projektowe również, ale jeżeli w tym wszystkim zapomnimy o pracownikach PLK, o ich wykształceniu, o ich, można powiedzieć, przyziemnej sprawie, ale jakże ważnej, czyli wynagrodzeniu, to, mówiąc brutalnie, wszystko nie będzie miało sensu. Ktoś tutaj zapomniał o tym, że to ci ludzie muszą „obrobić” te papiery. Na stanowiskach dyrektorów projektu, na stanowiskach naczelników i osób, którzy będą w stanie te wszystkie projekty poprowadzić, muszą być ludzie, którzy będą wykształceni i dobrze wynagrodzeni. Nie wiem, czy my sobie zdajemy z tego sprawę. Pamiętajmy o tym, że to musi być dobrze wyszkolona i dobrze opłacana kadra. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo dziękuję.
Który z panów senatorów chciałby...
Bardzo proszę, pan senator Jurcewicz.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.
Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Chciałbym zabrać głos w kilku kwestiach. Mam nadzieję i będę o tym mówił, jestem wręcz przekonany o tym, że... To po części jest także w dokumentacji, którą otrzymaliśmy, i w której podnosi się pewne kwestie. Ja chcę je potwierdzić i na część z nich zwrócić uwagę. Bardzo się cieszę, że jest tutaj pan minister.

Z dokumentacji wynika, że PKP PLK ma problemy nie tylko z realizacją, ale i z przepisami. Ktoś tu słusznie zwrócił uwagę na to, że przepisy obejmują wszystkich beneficjentów. Z mojego doświadczenia wynika, że brak jest decentralizacji decyzji wewnątrz firmy. Zdecydowanie tak jest. Jeżeli trzeba będzie, to mogę konkretne fakty...

Zwrócono tu uwagę, że ciągle jest problem z administracją samorządową, która coś tam wymyśla. Ja o tym mówię, przejawiając... Znam jednak przypadek, w którym samorzady chcą pomóc i wskazują pewne rozwiązanie, ale... Chcę państwa poinformować, a propos relacji drogi – kolej... Skąd się bierze problem? Przy okazji modernizacji nowej linii odcięte zostaje uzdrowisko w Kotlinie Kłodzkiej. I ciągle brak jest reakcji, skutecznego działania. Moim zdaniem, myślę, że nie tylko moim, samorzady są zdecydowanie otwarte na współpracę w tym zakresie, szczególnie inwestycyjnym, ale napotyka ją niestety niezbyt dobrą i skuteczną odpowiedź.

Teraz kwestia efektywności zarządzania. Panie Ministrze, daję przykład. Budynki i budowle szeroko rozumiane... Zarządzanie tym jest zastanawiające. Otóż w jednym z samorządów jest dzierżawa na cele edukacyjne, kolej w ogóle budynkiem się nie interesuje, biorąc jakieś, być może nawet nie wysokie, ale jednak opłaty za dzierżawę... A z tym budynkiem z czasem pojawiają się różne problemy.

Zarządzanie liniami kolejowymi. Pan prezes Szafranski wspominał tutaj... Publicznie dziękuję za wizytę w Kłodzku, ale ona nic nie przyniosła. Wspomniał pan o bardzo ważnej państwowej linii Kłodzko – Kudowa. Po drodze są dwa kurorty uzdrowiskowe. No na litość... Rozsądku... Linia ciągle stoi, ruch przerzucony jest na drogi, same problemy. Proszę państwa, to z czasem spowoduje kryzys konkretnego

regionu na Dolnym Śląsku, gdzie największa liczba samorządów posiada uzdrowiska. A później... Wracamy do tej relacji z samorządami. Ja bym prosił pana ministra, a dostarczę bardzo konkretne...

Teraz tak, próby likwidacji zakładów. Panie Ministrze, jeżeli jest zakład na Dolnym Śląsku, który wywozi na dobę 160 tysięcy t kruszywa, a na podstawie analiz zarządu PKP PLK ten zakład miał być zlikwidowany... No to jakie zakłady mają sens istnienia? Nawiązuję do pana wypowiedzi – tak, należy zarządzać efektywnie w skali kraju. Rozumiem jednak, że to jest podparte analizą ekonomiczną, finansową, a nie jakąś wizją zmniejszenia liczby zakładów, bo po prostu trzeba tę liczbę zmniejszyć.

Następna sprawa, realizacja inwestycji przez spółki. Tak, zgadzam się ze stwierdzeniem zawartym w materiale, który otrzymała komisja, że robią to wyłącznie spółki kolejowe. I następują zatory przy realizacji inwestycji. A zatem trzeba to też...

Teraz relacja, którą jako komisja podnosiliśmy już wcześniej, to jest relacja zasobów ludzkich i właściwego zarządzania. Chyba dla każdego słuchającego miazdząca jest liczba zatrudnionych w spółce PKP PLK, jaka została tutaj podana, jeżeli chodzi o inwestycje. Przecież to nie pierwszy rok, kiedy wiadomo było, że mamy wykorzystać... A jakie przygotowanie przedstawiło Ministerstwo Rozwoju Regionalnego?

Rewitalizacja linii, budynków czy budowli. Jeżeli nie będzie ścieżki szybkiego działania... Samorządy mają pieniądze na rewitalizację. Dobrym przykładem, jaki wskażę, jest przekazanie samorządowi nieczynnego dworca w Stroniu Śląskim. Samorząd mówi tak: jeżeli linia zostanie przywrócona, to my pomożemy, żeby ona funkcjonowała pomimo tego, że dworzec został przekazany. Ale nic się z tym dalej nie dzieje.

I teraz cztery pytania. Była tu informacja, że są nakładane korekty finansowe w wysokości 600 milionów zł. Mam pytanie: jak później są pożytkowane te pieniądze? Mam też pytanie do pana prezesa Szafrąńskiego: ile jest dokumentów potrzebnych do wydania ZRID? To praktycznie jest niemal ostatni element przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę. To by było interesujące.

I Dolny Śląsk... Ja jestem z Dolnego Śląska, żeby była jasność. Z tego regionu na budowę dróg w całym kraju, żebym był precyzyjny, pochodzi 80%... Dolny Śląsk zaopatruje budowy dróg różnych. A co za to mamy? Zamykane linie, na przykład Jelenia Góra – Wałbrzych – Stronie – Kudowa itd. Chciałbym zdecydowanie szanowne gremium poinformować, że dojdzie do bardzo trudnej sytuacji pod względem transportu – sugeruję to panu ministrowi do przemyślenia i bardzo o to proszę – bo zamykanie linii, także brak jej udrażniania, spowoduje bardzo trudną sytuację drogową. Ona już jest trudna. Jeżeli spojrzelibyście państwo na krajową ósemkę – co tydzień wypadek na odcinku od Wrocławia do Kudowy. Z czego to się bierze? Ja już nie mówię o stanie tych dróg... Na niektórych odcinkach stan techniczny jest dramatyczny. Transport jest powiązany, to jest jak krwioobieg – jeśli nie ma kolei, to jedziemy drogami, no bo cóż, dostarczyć trzeba, budować trzeba. To tyle. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Zabierał głos senator Jurcewicz z Dolnego Śląska.

Oczywiście to są problemy bardzo ważne, ale my chcemy dzisiaj patrzeć na nie bardziej w skali globalnej, to znaczy bardziej w skali makro. Ich przełożenie na sprawy mikro jest oczywiste.

Pan minister Zdziebło, bardzo proszę.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego
Adam Zdziebło:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

W odpowiedzi na kwestie poruszone przez pana senatora Jurcewicza... Tak jak pan przewodniczący wcześniej zdecydował, minister właściwy do spraw infrastruktury został zwolniony z obowiązku obecności celem podjęcia innych ważnych obowiązków. Wszystkie kwestie, jakie pojawiły się w tym wystąpieniu i bezpośrednio się wiązały z tym resortem, przekażemy.

Nas tyczyła się jedna kwestia związana z korektami finansowymi i tą wartością 600 milionów. Te środki są zagospodarowywane na kolejne projekty w Polsce. Tak że to nie jest coś, co ginie, co przepada. Dopóki trwa perspektywa, możemy te pieniądze wykorzystywać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Może pan prezes Szafrąński będzie uprzejmy się odnieść, a potem pan Furgalski. Bardzo proszę.

**Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zbigniew Szafrąński:**

Szanowni Państwo, dwie kwestie, które tutaj były podniesione i przez pana ministra Zdziebło, i panią dyrektor Siejdę. Chciałbym, żeby to było dobrze zrozumiane. My nie oczekujemy, że Komisja Europejska ustali jakieś specjalne procedury dla naszych projektów rewitalizacyjnych, tylko tego, że zgodnie z obowiązującym prawem Unii Europejskiej powie, że dla tego typu projektów ocena oddziaływania na środowisko nie jest wymagana. Problem jest tylko taki, żebyśmy my jako kraj członkowski nie stawiali sobie wewnątrz dodatkowych barier, które nie ma ze strony Komisji Europejskiej. Jeżeli popatrzymy na modernizację istniejących linii kolejowych... Należy sobie postawić pytanie, czy rzeczywiście wszędzie jest potrzebne pozwolenie na budowę, skoro w poprzednim okresie realizowaliśmy budowy na zgłoszenie. Jeżeli na odcinku linii kolejowej mamy budowę wiaduktu, budowę peronów, których dotąd tam nie było, elektryfikację linii kolejowej... Jeżeli wychodzimy poza teren kolejowy, zmieniamy sposób odprowadzania wód opadowych, czyli zmieniamy oddziaływanie linii kolejowej na otoczenie, to wtedy jak najbardziej tak. Ale bardzo dużą część inwestycji kolejowych stanowi wymiana tego, co było, na coś, co jest, powiedzmy, współczesne, lepsze jakościowo. Na przykład tory na podkładach betonowych, sieć trakcyjna, ale kładziona w tym samym miejscu, gdzie była do tej pory. Gdybyśmy na odcinku linii kolejowej o długości, założmy, 100 km potrzebowali kilkunastu pozwoleń na budowę, tylko punktowo, a nie kilkudziesięciu, to znacznie by to usprawniło działania. Tak że tu nie chodzi o specjalne traktowanie PLK jako zarządcy infrastruktury, tylko o racjonalne stosowanie przepisów prawa europejskiego, które w tej chwili obowiązują.

Druga sprawa to stwierdzenie pani dyrektor Siejdy, że PLK ma pokryte 100% finansowania. To nie jest prawda. PLK ma zapewnione 100% refundacji części kwali-

fikowanej. Te pieniądze musimy jednak najpierw wyłożyć i to zarówno w części budżetowej, jak i w części europejskiej. A zaliczki to jest w ogóle odrębny temat, to jest ścieżka przez mękę.

Kolejna sprawa. Mówiłem w czasie swojego wystąpienia, że my z naszych przychodów nie jesteśmy w stanie wygenerować takich potoków finansowych, żeby zapewnić płynność. I po to nam jest potrzebny kredyt EBI. Do tego dochodzi te 30% wydatków niekwalifikowanych, które idą w projekt bezzwrotnie, na które po prostu nie mamy pieniędzy. I to, że półtora roku załatwiamy sprawę kredytu EBI, to jest fakt. Temu zaprzeczyć nie można.

Sprawa zatrudnienia pracowników. Dziękuję pani prezes Safucie za podniesienie tego tematu, mnie było niezręcznie to robić. Proszę wziąć pod uwagę, że poza niewielką częścią kosztów, które można przypisać wprost do konkretnego środka trwałego i można zaliczyć tak zwane nakłady na wytworzenie środka trwałego, pozostałe koszty to są koszty działalności inwestycyjnej Polskich Linii Kolejowych, które nie są niczym pokryte. W roku 2010 to były 62 miliony zł, które wygenerowały ewidentną stratę. My nie mamy umowy na przykład z ministrem infrastruktury o realizację projektów inwestycyjnych jako inwestor zastępczy. Tych kosztów zgodnie z obowiązującym prawem również nie możemy wliczyć do... W związku z tym jest strata. Refundacja części wynagrodzeń z pomocy technicznej też nie stanowi rozwiązania problemu. Oczywiście jest to istotna pomoc, są to dodatkowe środki, które do nas wpływają, ale duża część projektów realizowanych chociażby z RPO, z Funduszu Kolejowego, z budżetu państwa czy ze środków własnych, wymagająca dużej obsługi, bo jak państwo widzieliście, tych projektów jest znaczna liczba, nie ma pomocy technicznej. I myślę, że po negocjacjach kontraktu wieloletniego na utrzymanie i przejściu, mam nadzieję, linii kolejowych przez Skarb Państwa, wrócimy z ministrem infrastruktury do rozmów, ażeby również część pośrednich kosztów realizacji inwestycji była pokryta przez źródła publiczne. Bo na razie nie mamy źródeł pokrycia tych wydatków. My jesteśmy między młotem a kowadłem, bo z jednej strony wiemy, że pracownikom pionu inwestycyjnego należałoby płacić lepsze pieniądze chociażby po to, żeby nie uciekali do firm wykonawczych. Jak nie będzie zamawiającego, to nie będzie rynku wykonawców, nie będzie miał kto zlecić. Z drugiej strony wiąże nas układ zakładowy, który obowiązuje w PLK i w Grupie PKP. Staramy się to rozwiązać poprzez racjonalne stosowanie tak zwanej premii inwestycyjnej.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan prezes Klimkiewicz, bardzo proszę.

**Przewodniczący Railway Business Forum
Henryk Klimkiewicz:**

Proszę państwa, ja pozwolę sobie na taką uwagę. Myślę, że powinniśmy... My nie rozstrzygniemy w ramach tej debaty pewnych trudnych prawnie i organizacyjnie kwestii. Wydaje mi się, że warto byłoby zastanowić się, czy nie należałoby zmienić myślenia o kolei w takim sensie, żeby zmienić nasze podejście z pozycji trochę takich

recenzentów na pozycję osób, które w różnej mierze, ale są współodpowiedzialni. Będziemy współodpowiedzialni za porażkę bądź sukces kolei. Wydaje mi się, że dla wszystkich z nas niezależnie od tego, w jakiej jesteśmy pozycji, niepowodzenie projektów inwestycyjnych PKP PLK powinno być odebrane jako porażka. Obojętnie, czy jesteśmy obywatelami, urzędnikami, czy funkcyjnymi pracownikami PLK. Nie chcę tutaj robić niepotrzebnych uwag, ale... Wydaje mi się, że został stworzony taki podział: z jednej strony są kolejarze i często mamy powody, żeby na nich, powiedzmy, utyskiwać za brak niezbędnej energii, sprawności czy przebojowości, a z drugiej strony faktem jest, że bez wsparcia otoczenia oni sobie nie poradzą. Dlatego wydaje mi się, że bardzo ważne jest, żebyśmy jednak w rozwiązywaniu problemów, o których tutaj dzisiaj była mowa, szczególnie problemów z wykonawstwem... Jeżeli instytucja, która odbiera lub ocenia wykonanie inwestycji, jednocześnie uczestniczy w tej inwestycji czy ma ogromny wpływ na termin jej wykonania poprzez pewne decyzje w trakcie jej trwania... Chodzi o to, żeby ta instytucja czuła odpowiedzialność. Wydaje mi się, że nie powinno... Oczywiście możemy kibicować porażce, tylko nie wiem, czy to jest cel, o który nam chodzi.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Stanisław Iwan, zielonogórzanin.

Senator Stanisław Iwan:

Tak, zielonogórzanin. Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Zrozumiałem z tej dzisiejszej debaty, takie też odczucie miałem od pewnego czasu – a interesuję się tym, co się dzieje z pieniędzmi, które są przeznaczone na modernizację i poprawę stanu infrastruktury kolejowej – że warunkiem jednym z zasadniczych, jeżeli nie głównym, możliwości wykorzystania funduszy jest to, ażeby była zgoda na wykorzystanie ich w znaczącej części na rewitalizację. Po wystąpieniach bardzo znaczących osób, bo i wiceministrów, i prezesów, muszę powiedzieć, że nie wiem, czy te środki będzie można przeznaczyć na rewitalizację, czy też nie będzie można. Jeżeli nie będzie można, to co należy zrobić, ażeby jednak strumień pieniędzy można było na rewitalizację przeznaczyć? Może się mylę, ale rozumiem, że to warunkuje pełne wykorzystanie środków. Komplikacje związane z różnego rodzaju projektami modernizacyjnymi, z małym zaangażowaniem w tej chwili w przygotowanie tych projektów... Wydaje się, że część tych pieniędzy mogłaby, mówiąc kolokwialnie, się zmarnować. W związku z tym mam takie pytanie: czy jest taka możliwość, czy tej możliwości nie ma? Jeżeli nie ma, to co trzeba zrobić, ażeby można było te środki wykorzystać?

Jeszcze akcent regionalny, skoro pan przewodniczący mnie dopuścił do głosu... Na poprzednim posiedzeniu komisji w obecności kilku kolegów i zastępcy jednego z członków zarządu PLK dowiedziałem się od pana ministra Massela, że zarząd podjął uchwałę dotyczącą rewitalizacji części Odrzanki na odcinku od Rudnej Gwizdanowa do Rzepina, czym ja i cały mój region jesteśmy wyjątkowo zainteresowani. To jest informacja dobra, nie jest najlepsza, ale dobra o tyle, że... Jak to pan minister powiedział, z Wrocławia do Zielonej Góry dojedzie pan w niedługim czasie, Panie Senatorze, w dwie godziny a nie trzy i pół. I ja tę informację bardzo szybko przekazałem na

spotkaniu sejmiku naszego województwa, wywołała ona ogólną radość i zadowolenie. Po czym z tego, co dzisiaj słyszę, okazuje się, że to finansowanie wcale nie jest pewne. W związku z tym ta inwestycja, a właściwie remont, chcę używać takich sformułowań, jakie... Bo z tym są związane dodatkowe dokumenty. Remont czy odtworzenie nie wymaga, i według mnie nie powinno wymagać, takiego rodzaju dokumentów projektowych, jakich wymaga modernizacja. Jak to jest? Żeby nie przedłużać... Dziękuję.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Może najpierw pan prezes Szafrński.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pani jest przedstawicielem wykonawcy...

**Doradca Prezesa Zarządu Bilfinger Berger Budownictwa SA
Agnieszka Safuta-Pawlak:**

Tak, jestem wykonawcą.

Proszę państwa, mam pomysł. Może warto skopiować to, co było kiedyś, a co było dobre i nam się udawało. Wiele osób powołuje się na realizację inwestycji, która była sukcesem PLK. Chodzi o tę nieśmiertelną inwestycję na linii Skierniewice – Łódź. Prawda? Przypominam tym, którzy tę sprawę znają, a tym, którzy o niej nie wiedzą, chętnie powiem, bo naprawdę jest to warte... To jest budowa, która dostała jakąś nagrodę, chyba nawet pierwszą, za inwestycję roku. Formuła „projektuj i buduj”, dwadzieścia trzy miesiące, 931 milionów i zrobione. Proszę państwa, dlaczego to się udało? No przede wszystkim dlatego, z całym szacunkiem do pani dyrektor Siejdy, że nie było CUPT. To po pierwsze. Proszę państwa, robiło się bez pozwoleń na budowę, prawie, prawie... Tak? Bez pozwoleń na budowę. Ministerstwo nie wtrącało się, ministerstwo nie wymagało setek tysięcy tabel, nie było kontroli. PLK miała po prostu grupę, która... Był dyrektor projektu, byli pracownicy i to szło. Pracownicy byli dobrze opłacani, bo byli na to pieniądze. Nie wiem, może wróćmy do tego, co było, skoro to przynosiło efekty. To wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Może najpierw...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Szanowni Państwo, emocje w tej chwili biorą górę... Ja pozwolę sobie postawić się w pozycji dyżurnego ruchu i zadbać o bezpieczeństwo proceduralne.

Najpierw pan przewodniczący Kogut – będzie jak zawsze interesująco – potem pan dyrektor Adrian Furgalski, potem pan senator Banaś, który się zgłaszał, a potem pani dyrektor Siejda. Tak? Przyjmujemy na razie taki rozkład jazdy, a potem będziemy...

Pan przewodniczący Kogut, bardzo proszę.

Senator Stanisław Kogut:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Będę starał się naprawdę bardzo spokojnie mówić, bo jak kobietom już puściły nerwy, no to mężczyźni muszą być naprawdę opanowani.

Mi się wydaje, Drodzy Państwo, że myśmy się powinni skupić na tym, to było przedstawiane przez pana prezesa Szafrąńskiego, jak rozwiązać problem, żeby inwestycje szły szybciej. Bo my się skupiamy teraz na partykularnych interesach własnych regionów i nie patrzymy globalnie. Ja mogę mówić na temat małopolskich inwestycji przez dwie godziny, ale efektu wtenczas nie będzie żadnego. Ja z ogromną satysfakcją popierałem stanowisko komisji gospodarki, kiedy wiele samorządów gospodarczych na czele z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego zgłaszało uwagi do ustawy o zamówieniach publicznych. Wtenczas jasno powiedziałem, jak ogromny nieporozumieniem jest to, że decyduje cena. Przedstawiałem przykłady, że kiedy ja zaczynałem pracę na kolei, to zawsze odrzucano najtańszą cenę i najdroższą, a brano środkową. W związku z tym państwa chciałbym poinformować, że pracuje zespół do spraw nowelizacji ustawy o zamówieniach publicznych, w którym są przedstawiciele samorządów gospodarczych. Jest tam także pani Marita Szustak i pan Tadeusz Matyla z kolei. Chodzi o to, żeby faktycznie zmienić tę ustawę. Kieruje tymi pracami pan profesor senator Motyczka. Pan Iwan i ja także jesteśmy w tej komisji.

Drodzy Państwo, sprawa następna. Powinniśmy się skupić na tym, co tu było przedstawione. No Drodzy Państwo, trzeba dążyć do tego, żeby praca była na zgłoszenie, a nie na pozwolenie. Jak sobie państwo to wyobrażacie, jeżeli dzisiaj przy każdej inwestycji trzeba zrobić raport ochrony środowiska... Ja wam powiem, to są trzy lata wyjęte firmie z życiorysu, trzy lata. W związku z tym wszystkie inwestycje będą po prostu opóźniane. Nie ukrywam, że ja byłem tym, który napisał do przewodniczącego Unii Europejskiej, pana Barroso, że dla mnie skandalem było zabranie kolei 1 miliarda 200 milionów euro i danie tego na inwestycje drogowe, podczas gdy zalecenia komisarzy unijnych są odwrotne: 60% powinno iść na kolei, a 40% na drogi. Panu ministrowi Masselowi i panu Szafrąskiemu w oczy powiedziałem, że dla mnie to jest niepoważne, kiedy jedzie się do Brukseli i mówi, żeby te pieniądze dać na drogi. Kiedy my te „wąskie gardła” zlikwidujemy? Jest około trzy tysiące tych „wąskich gardeł”, przecież to są ogromne koszty. Pociąg jedzie dwadzieścia kilometrów, staje i trzeba te 3 tysiące t z powrotem uruchomić... Niech każdy sobie wyliczy, jakie to są straty. Ogromne.

Jestem przewodniczącym zarządu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego i zorganizowałem bardzo dużą konferencję. Po wysłaniu pisma do pana Barroso przyjechał jego doradca do spraw transportu, pan doktor Troche, i stwierdził publicznie, że żadne 1 miliard 200 milionów euro nie pójdą na drogi i że on zrobi wszystko, żeby pomóc PLK, żeby te pieniądze poszły na rewitalizację i na „wąskie gardła”. Spotkałem się też z panią minister Bieńkowską i wytłumaczyłem pewne rzeczy, bo nie można...

Ja się ogromnie, Panie Prezesie Klimkiewicz, cieszę, że... Trzeba robić dobry PR wokół kolei. No Drodzy Państwo, jak idziemy do mediów, to mówmy tam o kolei dobrze i nie róbmy sobie taniej popularności. Kiedy ja słyszę, co się mówi na temat kolei... Ja nie byłem fanem reformy kolei w tym kształcie. Zgadzałem się z panem ministrem Masselem, poszedłem do niego na spotkanie, że już najwyższy czas, żeby zli-

kwidować PKP SA, żeby PLK kapitałowo była połączona z Telekomunikacją, Energetyką, Informatyką i PKP Dworce Kolejowe. A nie robienie jakichś sztucznych reform nie wiadomo dla kogo... Drodzy Państwo, są ludzie kompetentni. Ja uważam, że powinniśmy zrobić spotkanie ścisłego gremium z Ministerstwem Infrastruktury na temat reformy całej kolei i z Ministerstwem Ochrony Środowiska, żeby było to na zgłoszenia, a nie raporty...

Sprawa następna. Spotkanie z panią Bieńkowską, bo ona bardzo jest zainteresowana, żeby te pieniądze wydatkować. Muszę państwu powiedzieć, że ja znam tutaj obecnych po twarzach... Siedzą tutaj przedstawiciele bardzo potężnych firm, to są firmy naprawdę uczciwe, wiarygodne. A u nas przetargi robi się tak, to słowo do zamówień publicznych, że musi decydować cena. A jeśli nie, to do prokuratora pójdzie pan Szafranski. I przychodzi przedstawiciel firmy z teczką... A to, co się dzieje teraz z Chińczykami, to o pomstę do Boga woła. To jest ewidentny skandal. Państwo Drodzy, niech firma polska spróbuje wejść na rynek europejski, do Francji albo do Niemiec. W życiu nie będzie miała roboty. Firmy polskie, chcące otrzymać certyfikat w Niemczech, muszą osiem innych certyfikatów mieć. A u nas na kolanach trzeba, żeby dali jeden. Jak my chronimy nasz rynek pracy? Jak my chronimy naszych przedsiębiorców? Jak my chcemy zrobić tak, żeby budżet państwa nie miał 54,8% deficytu? Dlatego apeluję o to, żebyśmy się skupili nad rozwiązaniem problemu, a nie na partykularnych interesach. Ja mogę wyjść na mównicę i pytać. A dlaczego nie jest zrobiona linia Nowy Sącz – Chabówka? A dlaczego dworce są posprzedawane prywatnym przedstawicielom, a nie są dane samorządom? Ja mogę pana Szafranskiego zapytać: a dlaczego pan nie robi centralnych zakupów? Przecież różne firmy doradcze mówią, że centralne zakupy by się opłaciły PLK. A tak to każdy sobie rzepkę skrobie.

W związku z tym, żeby nie przeciągać... Drodzy Państwo, jak mówię, ustawa o zamówieniach publicznych... I tutaj chciałbym całej komisji podziękować, a byłem jednym z wnioskodawców, żeby nowelizować ustawę o zamówieniach publicznych. Przedsiębiorcy pisali, zwłaszcza kolejowi, którzy wiedzą, że ja jestem kolejarem, żeby jak najszybciej to znowelizować. Jak my chcemy wykorzystać te fundusze, skoro te firmy w teczce przynoszą... A później szukają podwykonawców i myślą, że za 2 zł polski pracownik będzie pracował. A pracogodzina to jest 20 zł. Też nie można powiedzieć, że...

Panie Prezesie, dla mnie czas jazdy do Gdańska to jest skandal. No to jest skandal. Kiedyś się jechało trzy godziny. Nie tylko jest Łódź, Panie Prezesie, jest cała Polska. My pod Łodzią chcemy budować tunele, a nie mamy dojazdu do miast metropolitalnych. No przecież to jest śmiechu... Ja nie chcę się wypowiadać na temat dróg, chociaż to ja byłem tym, który pisał do premiera Tuska w sprawie Chińczyków. I co się stało? Miałem rację, ale to dla mnie żadna moralna satysfakcja, bo nie wybudujemy autostrady na Euro 2012. Ogromne nadzieje żywiłem, że transport drogowy i transport kolejowy bardzo szybko się rozwiną i że wykorzystamy ten moment, co go nam pan Bóg dał. Przecież to trzeba było wykorzystać. Mówiłem, że ino zmodernizować kolej i pasażerów będzie można z dróg ściągnąć na kole. A tutaj... Drogi Stasiu, powiem tak. Transport kolejowy... Do 200 km każdemu przedsiębiorcy bardziej opłaca się wozić samochodami. Dopiero powyżej 200 km opłacalny jest transport kolejowy.

Ja chylę czoła przed tymi przedsiębiorcami, co tu siedzą, bo oni naprawdę stają na głowie, żeby fundusze unijne wykorzystać. I ich trzeba traktować... To są bardzo

wiarygodne firmy. A u nas się zakłada, że jeśli ktoś startuje do przetargu, to musi to być jakaś złodziejska firma. Jeżeli tak będziemy traktować, to naprawdę... A zagraniczne firmy to są super, bo może i płacą, tylko nie wiem, na co... Ale są super. Tak, rozbijmy kolej, bo zagranica musi wejść. Nie chcę ciągnąć wątku Cargo i innych, bo... Dla mnie to jest ogromne nieporozumienie. Reforma infrastruktury... Jak to powiedział pan Szafranski: jak my sobie wyobrażamy to, że spółki prawa handlowego nie mają majątku? Majątek dzierzawiony w PKP SA przez to wszystko podraża koszty. Powinno się spółki wyposażyć w majątek, PKP rozwiązać i w końcu się zastanowić, jak te 6 miliardów zł długu w stosunku do Skarbu Państwa spłacić. A może budżet państwa powinien przejąć... Jak była reforma górnictwa, to przejęli.

Ja tyle. Drodzy Państwo, ja emocjonalnie podchodzę do spraw kolei, bo uważam, że kolej na takie obelgi sobie nie zasłużyła. To, co powiedział pan Klimkiewicz... Róbmy dobry PR, pomóżmy wykorzystać wszystkie możliwe środki. Dzisiaj są tutaj przedstawiciele prawie wszystkich urzędów, a zwłaszcza Urzędu Zamówień Publicznych. Mówmy o tym, co się dzieje. Myśmy chwalili różne dobre specustawy dla kolei. Przetarg się odbywa, a później te odwołania... Odwołują się nie wiadomo ile, ciągnie się to przez dwa lata. No jak to przyspieszy inwestycje? Powinno się umowę podpisać, a oni niech się odwołują. Tak jest w innych krajach, w Portugalii, w Hiszpanii. A u nas jeśli nie wygra ten, co powinien wygrać – brutalnie to mówię, z pełną odpowiedzialnością – to jest tysiąc odwołań. Bo uważają, że oni są najważniejsi. Jak przegra firma w teczce... I zgadzam się z panem prezesem, ale to trzeba ustalić, Panie Prezesie, z Urzędem Zamówień Publicznych. Bo panu powiedzą, że ustawę pan łamie. I przyjdą panowie w okularach i wyprowadzą pana w pewnych... A tego panu nie życzę. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.

Szanowni Państwo, chciałbym przy okazji poinformować, że w najbliższy poniedziałek o godzinie 15.00 w kancelarii pana premiera odbędzie się narada na temat zmian w ustawie o zamówieniach publicznych z udziałem pana premiera i wielu zainteresowanych.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Wesołość na sali)

Myślę, że tam będą osoby, które będą równie skuteczne. Może nie tak barwnie, jak pan, Panie Senatorze, będą przedstawiały problemy związane z działaniem tej ustawy, ale... Wydaje mi się, że jest atmosfera do tego, żeby tych zmian dokonać. Być może jeszcze przed końcem tej kadencji, co byłoby chyba dobre.

Odnosząc się do wątku wypowiedzi pana przewodniczącego Koguta... Był pan uprzejmy powiedzieć, że nasi przedsiębiorcy stają na głowach, żeby... Chodzi o to, żeby na tych głowach jak najkrócej stali, żeby twardo stali na nogach i żeby sprawy toczyły się w dobrym kierunku.

Teraz pan Adrian Furgalski, potem pan senator Banaś, pani dyrektor Siejda i pan minister Zdzieblo.

Bardzo proszę.

**Dyrektor Programowy Railway Business Forum
Adrian Furgalski:**

Dziękuję.

Pierwsza kwestia to uzupełnienie, bo chyba zostałem nie do końca dobrze zrozumiany, kiedy mówiłem o urzędnikach i ich liczbie. Mnie nie chodziło o zatrudnienie w PLK czy CUPT, ale w administracji państwowej w regionach, w województwach, gdzie jest niewielka obsada osób, które odpowiadają chociażby za kwestie wywłaszczeń. Konsultowałem się, czy nie pomyliłem liczby... W przypadku pierwszego etapu modernizacji linii Warszawa – Radom do urzędu trafi sześćset wniosków o wywłaszczenie działek. I tym się zajmą dwie panie pod warunkiem, że porzucą wszystkie inne zajęcia. A zatem chodziło o wzmocnienie tych miejsc. A jak wiemy, niedawno Trybunał uznał za niekonstytucyjną ustawę, która kazała ograniczać zatrudnienie, także w urzędach wojewódzkich.

Żebyśmy mogli odpowiedzieć sobie, jeśli to możliwe, bardzo precyzyjnie... Rewitalizacja linii kolejowych ze środków europejskich. Czy ona jest możliwa, czy nie jest możliwa? Jedni mówią, że tak, inni mówią, że nie, brzydko mówiąc, tak na gębę. Podobnie kiedy premierowi Tuskwowi przedstawiciele komisarza Barroso mówili, że jest to możliwe – to nie było na piśmie. Pytanie jest takie: czy ktoś kiedyś w jakimś naszym urzędzie wystąpił na piśmie do Komisji Europejskiej z takim zapytaniem i dostał odpowiedź odmowną?

Drugie pytanie. Chodzi o precyzyjną odpowiedź w kwestii robót na zgłoszenie. Który przepis Unii Europejskiej tego zabrania? Ja nie mówię o utrudnianiu sobie w Polsce na własne życzenie, tylko o tym, który przepis Unii Europejskiej... Jak to się stało, że projekty w ramach RPO prac na zgłoszenie poszły, a w POIiŚ nie ma takiej możliwości w sytuacji, kiedy idziemy na niemal 99% prac w starym śladzie linii kolejowej?

I kolejna rzecz. To może będzie kij w mrowisko, bo... Patrząc na kwoty do przerobienia na lata przyszłe, które były przedstawiane, na te 8 miliardów rocznie... Takich kwot na rynku kolejowym nie przerabialiśmy. I kiedy pytanie o to, czy damy radę, to Polskie Linie Kolejowe mówią: no my damy, ale rynek chyba nie ma takiego potencjału. Rynek z kolei odpowiada: wy się o to nie martwcie, my mamy potencjał, tylko niech będą przetargi, niech będzie robota. Często pada takie pytanie: maszyny do wymiany nawierzchni torowej w Zakładzie Maszyn Torowych w Krakowie są już obłożone na 100%, a więc czym będziecie pracować? Ja tak patrzę na przykład na prezesa Nowaka z ZUE, który... Mam tu przed sobą tekst jego wywiadu, w którym powiedział: a jaki to problem, żeby na przykład z Niemiec ściągnąć używane maszyny, które mają wydane wszystkie dopuszczenia i są akceptowane przez Urząd Transportu Kolejowego? Nie wydaje mi się, żeby była możliwa taka sytuacja, pomijając firmy krzak, które trzeba wyplenić, że będą ogłaszane przetargi i żadna firma się w Polsce nie zgłosi, bo nie będzie miała z kim i czym tych prac zrealizować. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Myślę, że do tych pytań odniesie się jeszcze pan minister Zdzieblo.
Teraz pan senator Banaś, bardzo proszę. Kielecczyzna.

Senator Grzegorz Banaś:

Dziękuję uprzejmie, Panie Przewodniczący.

Tak, Kielecczyzna, piękna ziemia świętokrzyska. Parę słów o tym będzie na końcu, ale nie będę reklamował swojej osoby, tylko przypomnę o problemach, które tam występują i są związane z koleją. Ale to potem.

Nasuwa mi się takie pytanie. O procedurach FIDIC to i drogowcy, i kolejarze, mówią od kilku ładnych lat. Co się z tym dzieje, dlaczego chociażby Ministerstwo Infrastruktury nie potrafiło stworzyć takiego projektu nowelizacji ustawy o zamówieniach publicznych, który by dawał możliwość zastosowania tych prostych i sprawdzonych w świecie, w Europie, procedur, które w znakomicie lepszy sposób pozwalają prowadzić inwestycję niż prawo zamówień publicznych, które w tej chwili mamy?

Na wiele innych pytań, które chciałem zadać... Przed chwilą pan prezes Furgalski te kwestie postawił, więc ja nie będę kontynuował. Rzeczywiście często bywa tak, że zrzucamy problem na tę mityczną Unię Europejską, na ograniczenia, jakie niesie prawodawstwo Unii Europejskiej. A potem okazuje się, że my nawet nie wiemy dokładnie, kiedy to prawodawstwo coś ogranicza, a kiedy możemy skorzystać z niego z wielką korzyścią dla siebie.

Trzymać kciuki za kolei będzie trochę trudno... Czy kolei nie zasłużyła sobie na to, co się o niej dzisiaj mówi? Kolejarze, osoby tam zatrudnione pewnie nie. Wystarczy jednak trochę pojeździć pociągami. Ja jeżdżę i to, co widzę, stan taboru, w jakiś sposób są organizowane wszystkie te elementy związane z rozkładami jazdy... To czasami rzeczywiście woła o pomstę do nieba. Chciałbym powiedzieć dla przykładu, że przez pewien czas był pociąg z Kielc do Warszawy, który jechał przez Dęblin tak dla... Nie wiem, dlaczego, ale pewnie nie z powodu przyspieszenia podróży, która dzisiaj najprostszą drogą przez Radom i tak trwa ponad trzy godziny. A kiedyś było to niewiele ponad dwie godziny.

I jeszcze jedno zdanie na koniec dotyczące możliwości rozwiązania w regionie problemów komunikacyjnych związanych z liniami kolejowymi. Jest projekt łącznicy w Czarncy, to jest połączenie linii kolejowej nr 71 z linią nr 4, czy CMK. On niewiele kosztuje, bo około 40 milionów zł, a znakomicie ułatwia komunikację nawet i z Warszawą, przy założeniu, że prace modernizacyjne na odcinku Kielce... Przepraszam, odcinek Kielce – Radom niestety wypadł z tych projektów modernizacyjnych w ostatnim czasie. Łatwo sobie wyobrazić sytuację, że kiedy będą prowadzone prace na odcinku pomiędzy Radomiem a Warszawą, będą wprowadzone podobne ograniczenia jak dzisiaj między Warszawą a Gdańskiem, o czym mówiliśmy. Za te 40 milionów zł byłaby możliwość dobrego skomunikowania Kielc i południowego obszaru województwa z Warszawą, ale nie tylko, bo otworzy się tym samym droga do kolei wielkich prędkości. Można to sobie na mapie prześledzić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Teraz dyrektor CUPT, pani dyrektor Siejda, bardzo proszę.

**Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych
Anna Siejda:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja chciałabym powiedzieć, że mamy ponad sześćdziesięciu beneficjentów. Wszyscy beneficjenci to są duzi beneficjenci, bo to jest ogromny program, ogromne inwestycje. Mamy świadomość, że jest dwóch szczególnych beneficjentów, to jest Generalna Dyrekcja, bo tu jest prawie 50% naszej alokacji, i kolei, czyli przede wszystkim PKP PLK, gdzie jest prawie 25% alokacji. Z tymi dwoma beneficjentami pracujemy indywidualnie. Z innymi również się staramy, ale ci dwaj beneficjenci mają pierwszeństwo.

Co do zasady ponad 2/3 naszych kontroli to są kontrole ex ante po to, żeby uniknąć jakichkolwiek korekt finansowych. Chcę powiedzieć, że niestety dawca ma zawsze prawo kontrolować kwestie pieniędzy. W tej chwili po raz pierwszy Polska doświadcza kontroli ETO. Europejski Trybunał Obrachunkowy kontroluje nasze inwestycje z listy POIiŚ, wybrał sobie dziesięć inwestycji z tej listy. My uczestniczymy w tych kontrolach po to, żeby wiedzieć, jak Komisja Europejska... My oczywiście dotychczas mieliśmy już kontrolę Komisji Europejskiej, ale raczej DG REGIO, czyli tego departamentu, który głównie odpowiada za te pieniądze, z których my korzystamy. ETO kontroluje to, czy Komisja Europejska właściwie dysponuje pieniędzmi Unii Europejskiej. I ta kontrola, która jest w tej chwili u nas, prowadzi właśnie taką kontrolę na naszych dziesięciu inwestycjach. Oni prowadzą tak szczegółową kontrolę, jaką my prowadzimy, my nie robimy nic więcej ponad to, co kontrolerzy sprawdzają. A różnica, proszę państwa, jest taka. Jeżeli jakakolwiek polska instytucja, która podpisała umowę z beneficjentem, dostrzeże błąd, który da się wyeliminować, to bardzo dobrze. Jeżeli się go nie da wyeliminować, to nakładamy korektę finansową, ale pieniądze z korekty finansowej są jeszcze raz do użycia. Jeżeli z kolei Komisja Europejska nakłada taką korektę finansową, to te pieniądze są zabierane. Oczywiście można zlikwidować CUPT, minister infrastruktury swoją decyzją powołał taką jednostkę, tylko nie wiem, czy wtedy rzeczywiście będziemy mieli większe szanse na wykorzystanie tych pieniędzy.

I jeszcze jedno. Chciałabym powiedzieć, że mam w tej chwili dwieście czterdzieści osób zatrudnionych, wśród tych dwustu czterdziestu osób jest sześć osób od środowiska i te osoby obsługują wszystkie nasze inwestycje. A mamy w tej chwili już prawie sto trzydzieści umów podpisanych. Kolejne prawie pięćdziesiąt projektów leży u nas na biurku i pod kątem środowiskowym spróbujemy je wesprzeć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Pani Dyrektor.
Pan minister Zdzieblo, bardzo proszę.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego
Adam Zdzieblo:**

Dziękuję bardzo.

Może zacząłbym od słów pani dyrektor Siejdy, bo bardzo ważne jest to, co powiedziała na samym końcu. Wśród ogółu pracowników niewielu jest takich, którzy zaj-

mują się tym ważnym elementem. Ale tam nie ma kłopotów, tam nie ma opóźnień, tam nic nie stoi. I oni nie są jakoś specjalnie wynagradzani z tego powodu, że wykonują tę pracę. Oni podpisali umowę o pracę, wiedzą co robią i na jakie warunki się godzili. A zatem może nie demonizujemy tej kwestii i nie mówmy o specjalnym wynagradzaniu osób, które pewne rzeczy mają po prostu wpisane w swoje obowiązki jako pracownicy.

Co do projektu odcinka skierniewickiego, o którym pani Safuta-Pawlak mówiła... On był realizowany w ramach Programu Operacyjnego „Transport”. Wówczas można było robić to w tym reżimie, o którym pani wspomina, ponieważ takie było polskie prawo. Przypomnę, że prawo... Był tylko jeden kłopotliwy element, ale dzięki pracy parlamentarzystów tej kadencji to zostało to zmienione. To prawo w dużej części było niezgodne z dyrektywami unijnymi i gdybyśmy nadal brnęli w to, co było wtedy, dzisiaj nie moglibyśmy wykorzystywać większości środków w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, a także w ramach regionalnych programów operacyjnych. Do tego już się nie da wrócić.

Pan prezes Klimkiewicz absolutnie ma rację, mówiąc o tym dobrym PR wokół kolei, ale samym dobrym PR ani nie zbudujemy linii, ani nie wykorzystamy pieniędzy. No zobaczcie państwo, jakie słowa padły dzisiaj w tej dyskusji. Kto tu jest zły? Złe jest prawo, czyli parlamentarzyści. Szanowni Państwo, no nie sprawdziliście się, tworzycie złe prawo. Są problemy z decentralizacją, są problemy z samorządem terytorialnym, są problemy z JASPERS... Oczywiście my też się nie sprawdziliśmy. Padły tutaj słowa, że złe jest MRR, MI, CUPT, Ministerstwo Finansów, Urządzeń Zamówień Publicznych, a na koniec Komisja Europejska. No naprawdę... To chyba nie jest tak, że my wszyscy, którzy naprawdę chcemy pomóc, bo w interesie każdego z nas jest to, żeby móc pochwalić się tym, że nie tylko wykorzystaliśmy pieniądze europejskie, ale wykorzystaliśmy je w sposób dobry i to na koniec przyniosło nam efekt dodany... To nie jest tak, że my wszyscy robimy źle, a tylko jedni chcą dobrze, tyle że nie mogą tego zrobić. Przykłady pozostałych beneficjentów mówią zupełnie co innego.

Co do kwestii uproszczeń. Przypomnę, że od prawie czterech lat w MRR funkcjonuje zespół do spraw uproszczeń, do którego wpłynęło kilka tysięcy propozycji, z których część, bo nie wszystkie było można, została uwzględniona. Pan prezes we własnym sumieniu mógłby sobie odpowiedzieć na pytanie, ile złożył propozycji uproszczeń chociażby poprzez ten dobrze funkcjonujący zespół. Przypomnę, że w oficjalnym stanowisku polskiego rządu dotyczącego prezydencji również postulujemy o to, że konieczne jest uproszczenie polityki spójności, podkreślamy to, i przywrócenie jej właściwej wartości, którą ona kiedyś ze sobą niosła, czyli wyrównywanie szans i regionów, i państw. O tym wszystkim też mówimy. Dzisiaj, i z tym się zgodzę, te procedury są wyśrubowane i Komisja zbyt duży nacisk kładzie na kontrole zamiast na to, co ze sobą niesie, co powinna nieść, co tam powinna dawać państwom członkowskim polityka spójności.

Kolejna kwestia związana jest z rewitalizacją i przesunięciem kwot. Proszę państwa, nie jest problemem to, czy Komisja zgodzi się na przesunięcie takie czy inne, że może się nie zgodzić na przesunięcie, ale będziemy robić projekty rewitalizacyjnej. Problemem jest coś innego – wykonawstwo i rozliczenie projektów na osi czasu. Rok 2015, kończymy okres programowania, dziękuję, koniec. I to jest ważne.

Zgadzam się z panem senatorem Kogutem co do kwestii związanych z czasem wykonania raportu oddziaływania na środowisko. To wszystko prawda, to są trzy lata.

Teraz mamy rok 2011, a więc jeśli policzymy od początku tej perspektywy finansowej, to jest od roku 2007... Te raporty już powinny być gotowe i dzisiaj powinniśmy realizować projekty. I tutaj nie ma problemu.

O przesunięciach już mówiłem... Jeszcze jedna kwestia. Nawet gdyby byłaby zgoda Komisji co do kwestii rewitalizacyjnych, to pojawia się kwestia, o czym dzisiaj bardzo dużo było mówione i co można było z dyskusji wyłapać, czy PLK będzie potrafiła te pieniądze spożytkować w sposób zgodny z normami europejskimi.

Prezes Furgalski pytał o to, czy były wystąpienia do Komisji w sprawie rewitalizacji. Ja jeszcze raz przypomnę to, co powiedziałem wcześniej. Na etapie tworzenia Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” Komisja wyraźnie powiedziała, że nie ma takiej możliwości. Ta dyskusja zaczęła się dopiero od tego naszego wniosku o przesunięcie środków. Na razie faktycznie jest tak, że Komisja mówi to na gębę, czekamy na jej oficjalne stanowisko. To chyba tyle tytułem podsumowania. Dziękuję bardzo.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Roboty na zgłoszenie...)

O tym już powiedziałem.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Tak?)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Musi to być zgodne z obowiązującym obecnie prawem, o czym też powiedziałem. Jeżeli jest zgodne – robimy.

(Doradca Prezesa Zarządu Bilfinger Berger Budownictwa SA Agnieszka Safuta-Pawlak: Przepraszam bardzo. Twierdzi pan, że prawo budowlane się zmieniło?)

Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych Anna Siejda:

W kwestii uzupełnienia tego, co pan minister powiedział... Do połowy 2008 r. zgodnie z postanowieniami ustawy środowiskowej można było realizować inwestycje w oparciu o zgłaszanie niezależnie od tego, w którym momencie pojawia się raport środowiskowy. Na dziś musi być raport, musi być decyzja. Negatywny screening, które wykaże, że nie potrzeba wykonywać raportu środowiskowego... Komisja zakwestionowała... Pan Furgalski pytał, na jakiej podstawie. Na podstawie dyrektywy ocenowej 85/337/EWG. Na podstawie tej dyrektywy Komisja zakwestionowała procedurę, jaka u nas była realizowana i nakazała decyzją administracyjną, postanowieniem, że jeżeli negatywny screening nie wykazuje rzeczywiście negatywnego oddziaływania danej inwestycji, można nie wykonywać raportu środowiskowego i można realizować daną inwestycję ewentualnie na zgłoszenie. Jeżeli taka procedura byłaby przez naszego beneficjenta zastosowana, to my również byśmy to uznali. Zarówno wytyczne ministra, jak i ustawa środowiskowa, taką procedurę dopuszczają. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pani dyrektor wyjaśniła...

Witam pana posła Polaczka.

Bardzo proszę pana prezesa Szafrąńskiego o zabranie głosu. Zebrało się sporo...

Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zbigniew Szafrński:

Szanowni Państwo, postaram się bardzo krótko... My jednak wierzymy w projekty rewitalizacyjne, tym bardziej że 12 lipca było seminarium w Komitecie Regionów poświęcone polskiemu projektowi KDP. Tam były reprezentacje na bardzo wysokim szczeblu, od nas był pan minister Grabarczyk i pan minister Massel, był też pan Jean Eric Paquet z komisji DG MOVE. Tam padło pytanie, gdzie są te projekty rewitalizacyjne, dlaczego Komisja Europejska jeszcze ich nie dostała. My jako zarząd przyjęliśmy wniosek o uzupełnienie listy Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” o pięć projektów rewitalizacyjnych. To są rewitalizacje odcinków linii: Rzeszów – Medyka; Toruń – Bydgoszcz; Opole – Strzelce Opolskie – Gliwice; Rudna Gwizdanów – Rzepin. Jest także projekt dotyczący poprawy bezpieczeństwa na stu dwudziestu kilku przejazdach kolejowych. Łączna wartość tych projektów to 1,3 miliarda, czyli ona nie narusza kwoty, która byłaby potencjalnie przesuwana z kolei na drogi. Tak jak państwu pokazywałem, 6 miliardów to są oszczędności, od tego 4,8 miliarda... To daje równowartość 1,2 miliarda, czyli tę lukę wykorzystujemy. A zatem kolejne oszczędności poza tym 1,2 miliarda... Gdyby decyzja Komisja była inna, a w szczególności gdyby jakieś pieniądze na transport kolejowy pozostały, mamy kolejną listę projektów o charakterze rewitalizacyjnym, które moglibyśmy zrealizować. Bo żadnych innych z uwagi na względy proceduralne nie będziemy mogli zrealizować i rozliczyć do roku 2014. Biorąc pod uwagę dwudziestoletnie zapóźnienia w modernizacji infrastruktury, chciałoby się, żeby to zrobić szybko i najlepiej od razu. Ale niestety ja i moje koleżanki i koledzy z zarządu nie jesteśmy cudotwórcami, tak że to musi trochę potrwać. Linia Kłodzko – Kudowa, o której pan senator Jurcewicz wspominał, będzie rewitalizowana w roku przyszłym, bo takie są plany. W tej chwili robimy dokumentację.

Nie jest prawdą, że na Dolnym Śląsku zamykamy linie kolejowe. Myśmy je po otwierali po uprzednim zamknięciu, żeby udrożnić wywóz tłucznia z Dolnego Śląska. W tej chwili w planie Funduszu Kolejowego na rok przyszły jest ujęty wkład do budowy łącznicy Czarńca – Włoszczowa Północ, bo jest to bardzo istotne połączenie, szczególnie jako objazd na okres modernizacji linii Warszawa – Radom. Nie jest także prawdą, że linia Radom – Kielce wypadła z planu modernizacji, bo dzięki oszczędnościom budżetowych na innych zadaniach właśnie rozpoczynamy modernizację toru nr 1, od Radomia w kierunku Rożek. Plus zabudowa sygnalizacji przejazdowej na pięciu przejazdach, które z uwagi na tak zwany przekroczony iloczyn ruchu dodatkowo generują zwolnienia do 20 km/h.

Jeśli chodzi o prawo i jego... Szanowni Państwo, myślę, że nie o to chodzi, nie taki jest cel dzisiejszego spotkania, żebyśmy sobie wzajemnie przerzucali kamyki i wytykali, czego ktoś nie zrobił i na jakim etapie, chociaż mógł itd. Mamy rok 2011 i tego już nic nie zmienia. Mamy deadline w postaci roku 2014, do tego czasu projekty powinniśmy zakończyć. My i wykonawcy musimy zrobić wszystko, żeby móc to skutecznie zrealizować, a w szczególności usunąć bariery, które stoją na drodze sprawnej realizacji. Tak jak tutaj kolega Furgalski wspominał, jest kilka projektów RPO współfinansowanych przez Komisję Europejską, w stosunku do których regionalne dyrekcje ochrony środowiska wydały decyzje, że nie jest potrzebna ocena oddziaływania na środowisko. Po screeningu decyzja była taka, że z uwagi na charakter robót pełna ocena

nie jest potrzebna. Mamy jednak takie przypadki, kiedy każe się nam liczyć ryby w stawach przylegających do torów kolejowych... I to jest element oddziaływania linii kolejowej na otoczenie. I stąd moje pytanie. Ja nie chciałbym wywołać jakichś... Chodzi o to, abyśmy wszyscy się zastanowili, czy prawo Unii Europejskiej w niektórych aspektach nie jest nadinterpretowane przy transponowaniu do prawa polskiego.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Część pana wypowiedzi można uznać za podsumowanie naszej dyskusji.

Jeszcze pan Władysław Wilkans, bardzo proszę.

Czy jeszcze ktoś jeszcze czuje potrzebę wypowiedzenia się, dodania czegoś, co mogłoby w istotny sposób zmienić nasz ogłód tej sprawy?

Jeszcze pan... Dobrze. I będziemy się zbliżali do końca, bo nasza wytrzymałość psychofizyczna wraz z upływem czasu się zmniejsza. A zatem po tych dwóch wypowiedziach pozwolę sobie, Panowie Senatorowie, finalizować nasze posiedzenie.

Pan Władysław Wilkans, a potem pan.

Bardzo proszę.

**Były Prezes Zarządu Telekomunikacji Kolejowej
Władysław Wilkans:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Jestem byłym prezesem Telekomunikacji Kolejowej.

Jest tutaj mowa o niemożności wykorzystania środków unijnych. Gorzej jest wtedy, jeśli środki unijne są wykorzystane, a następnie projekt zostaje zmarnotrawiony. Mówię o projekcie systemu informacji kolejowej, bardzo dobrze znanym pani dyrektor Siejdzie, który został pięknie zakończony, rozliczony w połowie 2009 r. Miał on służyć temu, by nie zdarzały się takie rzeczy, jak... Był jednym z elementów systemu, który miał służyć temu, by nie zdarzały się klęski informacyjne na kolei. Zdarzają się dalej, bo ten projekt został po prostu „zakopany”, biuro rozwiązane, co może jest, jak mi zwracają uwagę, mniej istotne... Projekt po prostu nie jest kontynuowany w żaden sposób. Dwanaście modułów rozwijanych w ramach tego projektu... Nie chcę się rozwodzić, bo to jest temat poboczny, ale proszę nie tracić perspektywy, że wykorzystanie i rozliczenie pieniędzy z Unią Europejskie to jest jedna sprawa. Nie zmarnotrawić tego dorobku to jest druga rzecz. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

I bardzo proszę pana.

**Prezes Zarządu Biura Projektów Komunikacyjnych
w Poznaniu Spółka z o.o. Mieczysław Szymański:**

Mieczysław Szymański, Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu.

Postanowiłem się wypowiedzieć, niemalże na końcu, dlatego że... Mówimy tutaj o próbie wykorzystania środków, jakie będziemy mieli przyznane na lata 2014–2020.

Proszę państwa, tak się składa, że cały proces inwestycyjny zaczyna się od projektowania. Jeżeli PLK nie zgromadzi odpowiednich środków finansowych, aby w tej perspektywie, czyli prawie że już, zlecać opracowania, przygotowanie pełnej dokumentacji, to zważywszy na to, że przy danej inwestycji będzie potrzebna pełna ocena oddziaływania na środowisko... To są co najmniej trzy lata. Proszę zauważyć, że jeżeli rozpoczniemy gromadzenie środków czy zlecenie w roku 2014, to z góry można będzie powiedzieć, że sprawa jest przegrana.

Druga sprawa. Proponuję, aby – słyszę, że PLK się do tego przychyła – rezygnować w przypadku dużych modernizacji z rozgrywania przetargów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”. To nie jest dobry pomysł, szczególnie w sytuacji, kiedy modernizujemy duże linie kolejowe z czynnym ruchem. Nie da się wszystkiego przewidzieć w programie funkcjonalno-użytkowym tak, aby wykonawca mógł w pełni odpowiedzialnie złożyć dobrą ofertę. W przypadku mniejszych projektów owszem, tak, ale w przypadku dużej modernizacji na pewno nie.

Kolejna sprawa, którą chciałbym poruszyć, to jest kwestia przepisów, które władne jest wydawać Ministerstwo Infrastruktury. Podam przykład. W bardzo dużej liczbie przypadków nie da się z uwagi na warunki terenowe i inne uwarunkowania zrobić projektu zgodnego z rozporządzeniem, jakie obowiązuje od 1998 r., jakiemu powinny odpowiadać budowle kolejowe. Proszę państwa, zeszłego roku wydano standardy do stosowania przy projektowaniu na liniach do 160 km/h i 200 km/h.. W tychże standardach jest bardzo ciekawy zapis: w przypadku niezgodności... Mówię o „Dzienniku Ustaw” nr 151. Wszyscy, którzy są w procesie inwestycyjnym, wiedzą, o czym mówię. Tam jest napisane: w przypadku niezgodności proszę występować o odstępstwo. To jest kolejne marnotrawstwo czasu. Próby zmiany tego przepisu trwają już bardzo długo, a można by w znacznej części wykorzystać te standardy, które PLK w pewnym momencie zrobiła.

Na koniec chciałbym powiedzieć... Dużo tu dyskutujemy o pozacenowych kryteriach oceny ofert. Jest opracowanie w tym zakresie Izby Projektowania Budowlanego, której moje biuro jest członkiem. I to opracowanie po wielu dyskusjach znalazło się w Urzędzie Zamówień Publicznych. Dobrze by było z niego skorzystać.

Ostatnia sprawa to jest sprawa certyfikacji wykonawców, mówił o tym pan prezes Szafrński. Również jest gotowe opracowanie, jak to robić. Ono jest w Urzędzie Zamówień Publicznych, które mogłoby wydać je do stosowania. To jest opracowanie Izby Projektowania Budowlanego i Krajowej Izby Gospodarczej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, szczególnie za te ostatnie informacje.

Szanowni Państwo, zbliżamy się do stacji końcowej. To niestety nie jest stacja końcowa całego tego przedsięwzięcia, tylko naszego dzisiejszego spotkania. Cóż można powiedzieć na podsumowanie...

(Senator Stanisław Kogut: Że praca będzie.)

Czas biegnie nieubłaganie, Unia jest nieubłagana, jeżeli chodzi o przepisy. Prawda? To są jej pieniądze i w związku z tym ma prawo wymagać. Co do tego nikt nie ma wątpliwości, jak sądzę. Mamy przed sobą zadanie wydania 4,8 miliarda euro do końca 2013 r. plus dwa... Czy nam to się uda? Ja tak do końca nie jestem przekonany

po tym naszym dzisiejszym spotkaniu, ale mam nieco więcej nadziei, niż miałem przed tym spotkaniem. Wydaje mi się, że zarówno to, o czym mówił tutaj pan minister Mas-
sel... Myślę, że część tych barier i ograniczeń, które prezentował tutaj pan Adrian Fur-
galski i państwo w swych wypowiedziach, może nie do końca zostanie zniesiona, ale
przynajmniej ograniczona. I życzymy sobie, aby tak się stało. Nasza komisja do końca
tej kadencji będzie się starała tym celom służyć. Wraz z panami senatorami zastano-
wimy się nad tym, czy w tej kwestii nie zajmiemy stanowiska, bo być może to będzie
potrzebne. Na dziś nie jesteśmy jednak do tego przygotowani.

Chciałbym bardzo serdecznie podziękować wszystkim państwu za to, że przy-
byliście na nasze dzisiejsze spotkanie. Dziękuję panom senatorom, panom posłom.
Dziękuję Forum Kolejowemu za to, że pomogło nam zorganizować dzisiejsze posie-
dzenie komisji. Bardzo serdecznie dziękuję przedstawicielom poszczególnych mini-
sterstw, w szczególności panu ministrowi Zdziebło, bo został do samego końca.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Także pani dyrektor Siejdzie. Dziękuję panu dyrektorowi Szafrzańskiemu, życząc
jednocześnie, aby te ograniczenia, o których mówił, zostały przynajmniej trochę
zmniejszone. Dziękuję wszystkim państwu reprezentującym branżę wykonawczą wraz
z panią dyrektorką Safutą, która...

*(Doradca Prezesa zarządu Bilfinger Berger Budownictwo SA Agnieszka Safuta-
Pawlak: Dziękuję serdecznie.)*

...Za ten element wynikający zarówno z doświadczeń wykonawczych, jak i tych
po drugiej stronie.

Szanowni Państwo, zamykając to posiedzenie raz jeszcze pozwolę sobie wyrazić
nadzieję, że mimo wszystko nam się uda. Kolejom i kolejarzom, oczywiście także panu
przewodniczącemu Kogutowi, życzę, aby ta nie do końca zasłużona niedobra opinia
o kolei nie dominowała w przekazie społecznym. A trasa, która jest przedmiotem
szczególnej nagonki dziennikarskiej, to znaczy linia Warszawa – Gdańsk... Jest
ogromna liczba artykułów na ten temat, piszą, że jedzie się nawet do dziesięciu godzin,
co chyba nie do końca jest prawdą. Życzymy, żeby ta inwestycja została w końcu zre-
alizowana w sposób satysfakcjonujący nas wszystkich. Bardzo dziękuję.

Zamykam posiedzenie komisji, dziękuję wszystkim państwu.

(Koniec posiedzenia o godzinie 13 minut 48)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 3 egz.

ISSN 1643-2851