POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE Spółka Akcyjna

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Zarządzania Nieruchomościami

ul. Szczęśliwicka 62
00-973 Warszawa
tel.:(0-x-22) 47 49 002
fax:(0-x-22) 47 49 022
e-mail:p.olczyk@pkp.pl
www.pkp.pl

2192 KNS/073/15/08

Warszawa, 03.12. 2008 r.

Biuro Prac Senackich
Wpłynęło dn. 8.12 zał.
Nr 9187 podpis

Pani Krystyna Bochenek
Wicemarszałek
Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
Warszawa

Odpowiadając na pismo nr BPS/DSK-043-1006/08 z dnia 6 listopada 2008 r. przy którym przekazano treść dwóch oświadczeń złożonych przez senatora RP Krzysztofa Kwiatkowskiego na posiedzeniu Senatu w dniu 30 października br. a dotyczących dworców kolejowych na terenie województwa łódzkiego, przedkładam poniższe informacje wyjaśniające poruszone w oświadczeniach kwestie

PKP S.A. dysponuje obecnie ok. 3-ma tysiącami budynków pełniących obecnie lub w przeszłości funkcje dworców kolejowych. Obiekty te są bardzo zróżnicowane pod względem wielkości, zakresu pełnionych funkcji oraz stanu technicznego i estetycznego.
Zarówno stan techniczny, jak i poziom estetyki poszczególnych dworców kolejowych jest uzależniony przede wszystkim od możliwości finansowania ich eksploatacji, bieżącego utrzymania oraz niezbędnych remontów i inwestycji. Niestety, wielkość środków finansowych przeznaczanych na ten cel nie pozwala na utrzymanie całego zasobu nieruchomości dworcowych w oczekiwanym przez społeczeństwo standardzie estetycznym, technicznym i funkcjonalnym. Część obiektów tego typu ma charakter zabytkowy, co w istotny sposób podnosi koszty niezbędnych remontów, modernizacji i inwestycji.
Wychodząc naprzeciw koniecznym zmianom w zakresie organizacji procesu zarządzania, jak i finansowania nieruchomości dworcowych podjęte zostały przez PKP S.A. prace zmierzające do opracowania kompleksowej strategii:

- utrzymania i funkcjonowania dworców kolejowych oraz ich zagospodarowania i rozwoju,
- pozyskania inwestorów zewnętrznych, współpraca z którymi zapewni efektywne, rynkowe i zgodne z oczekiwaniem społecznym zagospodarowanie obiektów dworcowych.

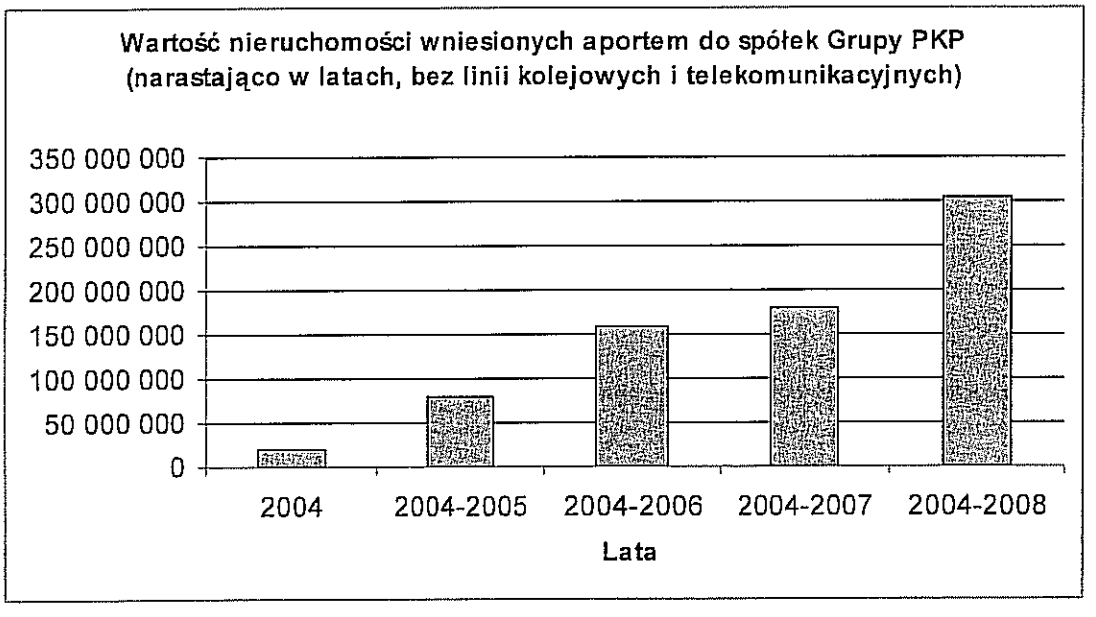
W odniesieniu do małych i średnich obiektów tego typu działania sanacyjne ukierunkowane są przede wszystkim w stronę rozszerzenia i zintensyfikowania współpracy z samorządami terytorialnymi, w szczególności szczebla podstawowego.
Należy podkreślić, że wielkość środków przeznaczanych dotychczas na remonty i inwestycje była i jest zdeterminowana sytuacją finansową PKP S.A. i Grupy PKP, wynikającą z szeregu uwarunkowań - i tak:

1. Polskie Koleje Państwowe S.A. (PKP S.A.) powstały w dniu 01.01.2001 r., w wyniku przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (p.p. PKP) na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. Nr 84, poz. 948 z późniejszymi zmianami), zwanej dalej „ustawą o PKP".

2. na podstawie tej ustawy, w myśl postanowień art. 2 ust.2, PKP S.A. wstąpiła we wszelkie stosunki prawne, których podmiotem było p.p. PKP, w tym zaległe zobowiązania o wartości 7,2 mld. zł.

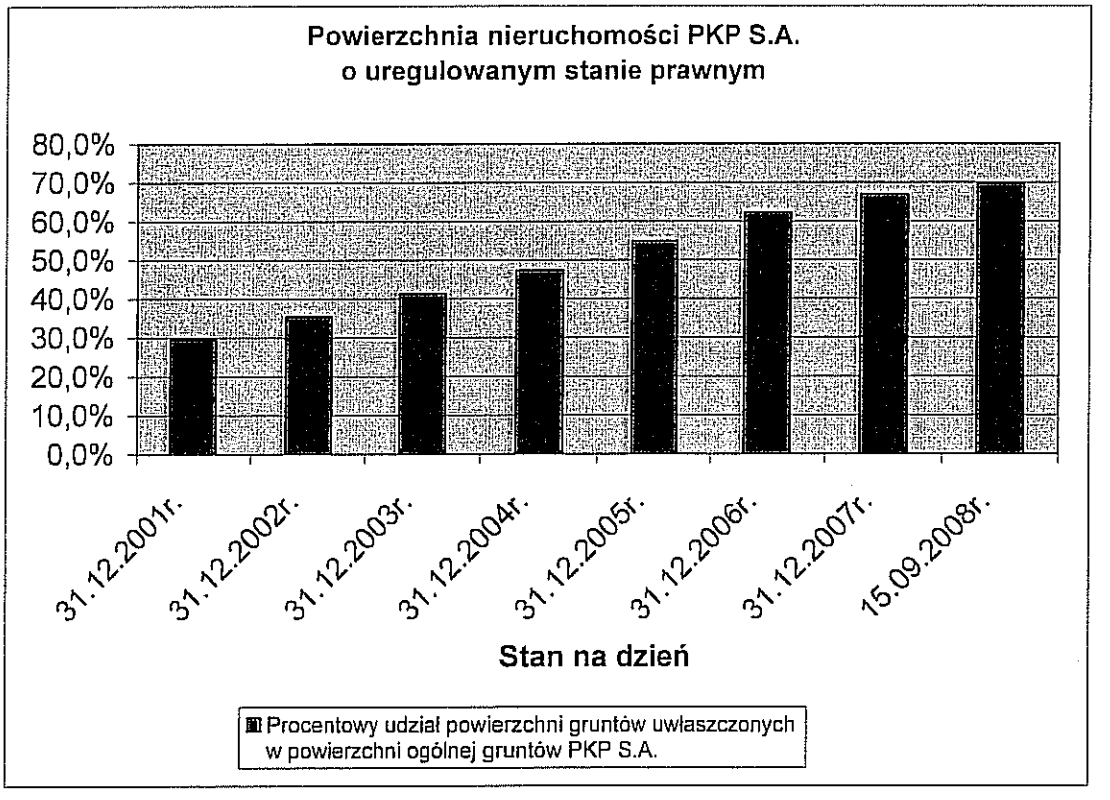
   Należy zwrócić uwagę na fakt, że zobowiązanie spółki prawa handlowego do uregulowania zaległych zobowiązań przedsiębiorstwa państwowego, na bazie którego powołano Spółkę, było rozwiązaniem szczególnym, nowatorskim i dotychczas niestosowanym, a jego przyjęcie w istotny sposób obciążyło finanse PKP S.A. powodując, że Spółka oprócz prowadzenia swojej działalności statutowej przejęła na siebie finansowanie czynności związanych z likwidacją przedsiębiorstwa państwowego PKP, podczas gdy nowo utworzone spółki Grupy PKP, nie zostały obciążone zaległymi zobowiązaniami z okresu funkcjonowania przedsiębiorstwa państwowego.

   Uwzględniwszy okoliczność, iż restrukturyzacja innych branż gospodarki takich jak hutnictwo czy górnictwo, wiązała się z umorzeniem ich zaległych zobowiązań, wypada zauważyć, że PKP S.A. – jako podmiot gospodarczy pełniący istotną funkcję społeczną – postawiona została w szczególnie trudnej sytuacji. Przyjęcie bowiem założenia, że zaległe zobowiązania zostaną spłacone przychodami PKP S.A. ze sprzedaży majątku, w tym głównie nieruchomości oraz udziałów i akcji prywatyzowanych spółek Grupy PKP, przy uwzględnieniu problemów związanych z koniecznością uregulowania stanu prawnego nieruchomości i doprowadzenia ich do tzw. stanu „zdolności do obrotu" oraz czasochłonności procesu przygotowania spółek do efektywnej prywatyzacji spowodowało, że środki uzyskiwane ze sprzedaży majątku okazały się niewystarczające w stosunku do rzeczywistych potrzeb.
3. W myśl przepisów ustawy o PKP, dużym nakładem sił i kosztów Spółka przeprowadziła restrukturyzację:
   a) organizacyjną, w ramach której utworzono spółki przewozowe, działające w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych, spółkę zarządzającą liniami kolejowymi (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) oraz inne spółki prowadzące działalność związaną z transportem kolejowym. Do spółek tych, począwszy od roku 2001, PKP S.A. wniosła majątek ruchomy niezbędny do prowadzenie działalności statutowej, o łącznej wartości ok. 6,3 mld zł. W celu umożliwienia działalności, spółkom tym oddano w dzierżawę, najem oraz objęto inną formą odpłatnego używania (umowy dot. linii kolejowych) nieruchomości o łącznej powierzchni ok. 91 tys. ha. Nieruchomości te, w miarę postępu procesu regulowania stanu prawnego oraz uzyskiwania „zdolności do obrotu", systematycznie wnoszone są aportem do poszczególnych spółek Grupy PKP. Dotychczas aportami objęto nieruchomości o łącznej wartości 304.412.495,- zł oraz linie kolejowe o wartości 5,06 mld zł. i linie telekomunikacyjne o wartości 192.473.130,- złotych.



b) zatrudnienia - łączne zatrudnienie w Grupie PKP wg stanu na 31.12.2007 r. wyniosło 122.568 osób, podczas, gdy w chwili przekształcenia p.p PKP w spółkę prawa handlowego (stan na 31.12.2000r.) wynosiło 169.471 pracowników. Należy zaznaczyć, że koszty związane z restrukturyzacją zatrudnienia zostały pokryte ze środków własnych PKP S.A. i pozostałych spółek Grupy PKP.

c) majątkową - w wyniku której udział powierzchni nieruchomości o uregulowanym stanie prawnym zwiększył się z 24,1% w roku 2001 do 69,7% obecnie, co umożliwia bardziej efektywną działalność w zakresie obrotu nieruchomościami, zarówno w odniesieniu do wyposażania spółek Grupy PKP w majątek niezbędny do wykonywania zadań statutowych jak i zbywania nieruchomości na rynku zewnętrznym.



d) finansową - której zasadniczymi celami było uzyskanie płynności finansowej przez spółki z Grupy PKP oraz obniżenie i poprawa struktury zobowiązań poprzez zastąpienie zobowiązań krótkoterminowych zobowiązaniami długoterminowymi. Podjęte przez PKP S.A. działania doprowadziły do uregulowania zaległych zobowiązań z tytułów określonych ustawą o PKP oraz pozyskania środków na obsługę zobowiązań z okresu funkcjonowania pp. PKP. Zadłużenie pp. PKP po części spłacono, jednakże w znaczącej części zadłużenie to podlegało konwersji.

Podstawowym problemem w okresie prowadzonego przez PKP S.A. procesu restrukturyzacji finansowej było powstawanie zatorów płatniczych w Grupie PKP w związku z niepełnym dofinansowaniem PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. przez Państwo i samorządy województw. W celu utrzymania płynności finansowej konieczne było zasilenie spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w postaci:

- podwyższenia kapitału zakładowego spółki przez PKP S.A. w kwocie 750 mln zł:
  - ✓ w 2002r. – 300,0 mln zł;
  - ✓ w 2003r. – 300,0 mln zł;
  - ✓ w 2004r. – 150,0 mln zł.
- pożyczki udzielonej przez PKP S.A. ze środków z emisji obligacji:

- ✓ 14 grudnia 2004r. – 150,0 mln zł;
- ✓ 3 lutego 2005r. – 150,0 mln zł.

Działania te prowadzone w oparciu o zapisy ustawy przełożyły się na zwiększenie zadłużenia PKP SA.

Pomimo znaczących trudności w realizacji restrukturyzacji finansowej PKP S.A. w okresie od 2001r. do końca września 2008r.* zmniejszyła poziom zadłużenia ogółem o 23 %, tj. o 1.688,7 mln zł, co prezentuje poniższa tabela. Dużym osiągnięciem prowadzonej przez PKP S.A. restrukturyzacji finansowej było utrzymanie w całym tym okresie poprawnej struktury zadłużenia.

mln zł	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	9m 2008*
Zobowiązania ogółem	7 205,4	7 900,0	8 333,6	7 135,0	6 876,7	6 186,2	5 720,5	7 477,0
długoterminowe	3 676,2	4 402,2	5 281,2	5 306,2	5 414,3	5 072,1	4 779,2	5 122,1
krótkoterminowe	3 529,2	3 497,8	3 052,4	1 828,8	1 462,4	1 114,1	941,3	2 354,9

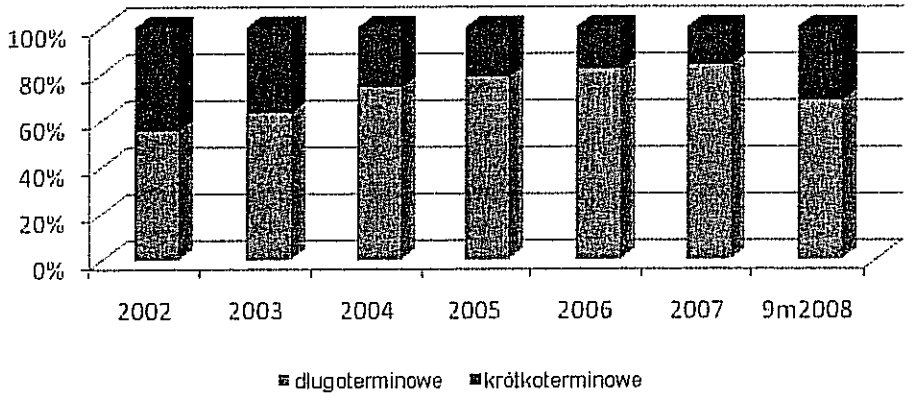
*Poziom zadłużenia po odjęciu zobowiązań opisanych poniżej wyniesie 5.516,7 mln zł

Nominalny wzrost zobowiązań ogółem w 2008 roku o kwotę 1.960,3 mln zł spowodowany jest m.in.:

- ✓ uzyskaniem pożyczki w kwocie 1.383,0 mln zł od Skarbu Państwa, reprezentowanego przez Ministerstwo Finansów, na podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK S.A. i przekazaniem tej kwoty ww. spółce. Zobowiązanie to wraz z odsetkami zostanie spłacone w grudniu 2008 roku poprzez przekazanie udziałów spółki PKP Przewozy Regionalne oraz części akcji PKP PLK S.A.
- ✓ zawarciem umowy ze spółką PKP CARGO S.A. z dnia 29 kwietnia 2008r. dotyczącej zakupu lokomotyw elektrycznych i spalinowych oraz urządzeń zaplecza technicznego służącego do obsługi lokomotyw o wartości 227,3 mln zł i wniesieniem aktywów zakupionych do spółki PKP Intercity S.A. oraz spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. jako aport na pokrycie odpowiednio akcji/udziałów w podwyższanym kapitale zakładowym. Zobowiązanie to zostanie skompensowane obniżeniem kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.
- ✓ zaciągnięciem kredytu długoterminowego w wysokości 104,0 mln EUR0 na spłatę części zobowiązań gwarantowanych w 2009 roku. Spłata zobowiązania z tytułu zaciągniętego kredytu nastąpi w okresie 10 lat.

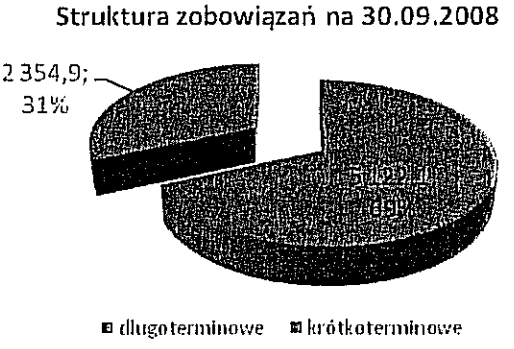
Poziom zadłużenia na koniec września 2008r., po korekcie o zobowiązania opisane powyżej, wyniósł 5.516,7 mln zł, co skutkuje spadkiem zobowiązań ogółem względem 2007 roku o 203,8 mln złotych.

Struktura zobowiązań



Wg stanu na koniec września 2008 roku zobowiązania ogółem (bez rozliczeń międzyokresowych) PKP S.A. wyniosły 7.477,0 mln zł, na co składają się następujące pozycje:

mln zł	30.09.2008
z tytułu kredytów i pożyczek	4 250,60
z tytułu emisji obligacji	2 563,30
zobowiązania handlowe	364,8
z tytułu wynagrodzeń, podatków, ceł, ubezpieczeń i innych świadczeń	241,9
Inne	56,4
Zobowiązania ogółem, w tym:	7 477,00
- długoterminowe	5 122,10
- krótkoterminowe	2 354,90



Pomimo znacznych obciążeń finansowych wynikających z realizacji procesu restrukturyzacji, problemów płatniczych związanych m.in. z licznymi, w przeszłości, zajęciami komorniczymi rachunków PKP S.A., w okresie od 01.01.2001 r. do 30.09.2008r. Spółka spłaciła łącznie ponad 4,9 mld zł zobowiązań z tytułu kredytów i obligacji.

mln zł	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	30.09.2008	Ogółem
kredyty - kapitał	508,69	233,51	447,17	1 483,88	142,39	155,05	164,65	85,97	3 221,31
kredyty - odsetki	143,34	153,94	171,96	164,41	157,21	123,41	122,01	89,67	1 125,95
obligacje - odsetki	0,00	0,00	77,71	70,09	179,89	121,86	122,46	60,49	632,5
Razem	652,03	387,45	696,83	1 718,38	479,48	400,32	409,13	236,13	4 979,75

4. niezależnie od procesu regulowania zaległych zobowiązań objętych restrukturyzacją finansową, w ramach wykonania przepisów ustawy o PKP, Spółka z własnych środków uregulowała, nieobjęte tym procesem, zaległe zobowiązania w tytułu:
   a) składek na ubezpieczenia emerytalne,
   b) podatków od nieruchomości,
   c) podatków od towarów i usług (VAT), powstałych po 30 czerwca 2002r.
5. istotnym elementem mającym wpływ na stan finansów spółek Grupy PKP, a w szczególności kłopoty z utrzymaniem płynności we wzajemnych rozliczeniach, była niepełna realizacja gwarantowanych ustawowo dopłat z budżetu państwa i budżetów samorządowych do przewozów regionalnych w latach 2001 – 2003. W porównaniu do pierwotnych zapisów ustawy o PKP w zakresie środków przeznaczonych na regionalne przewozy pasażerskie oraz biorąc pod uwagę brak pełnego wyrównania utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych, suma nie przekazanych środków wyniosła w tym okresie prawie 1,2 mld złotych.

Dotacje należne i otrzymane w latach 2001-2003 (w mln. zł)

Przedmiotowa (do ulg)	2001	2002	2003
Należna	536,7	365,1	354,1
Otrzymana	536,7	238,4	200,0
Różnica	0,0	126,7	154,1

Samorządowa	2001	2002	2003
Zapisana w ustawie	300,0	500,0	800,0
Otrzymana	199,3	264,2	253,5
Różnica	100,7	235,8	546,5

W celu utrzymania płynności finansowej konieczne było zasilenie spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w postaci:

- ugody restrukturyzacyjnej zawartej w dniu 29.03.2004r., w wyniku której umorzono 762,5 mln. zł. zobowiązań Spółki wobec innych spółek Grupy PKP, w tym:
  - PKP PLK S.A. – 458,8 mln. zł.
  - PKP CARGO S.A. – 229,8 mln. zł.
  - PKP Energetyka sp. z o.o. – 63,3 mln. zł.
  - PKP Intercity sp. z o.o. – 2,6 mln. zł.
  - PKP S.A. – 3,9 mln. zł.
- pożyczki udzielonej przez PKP S.A. ze środków z emisji obligacji:
  - 14 grudnia 2004r. – 150,0 mln. zł.
  - 3 lutego 2005r. – 150,0 mln. zł.

Dopiero ustawa z dnia 25 kwietnia 2008r. o zmianie ustawy o PKP (Dz. U. Nr 97, poz. 624) kompleksowo reguluje kwestie związane z rozliczeniem strat poniesionych przez PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. w związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich, w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w okresie od dnia 1 października 2001 do dnia 30 kwietnia 2004r. Wpłynie to w istotny sposób na poprawę finansów PKP S.A. (spłata 300,0 mln. zł pożyczek udzielonych przez PKP S.A.) oraz Grupy PKP (spłata zaległych zobowiązań wobec tych spółek), pozwalając tym samym na wygenerowanie większych środków na eksploatację, utrzymanie i inwestycje na dworcach kolejowych.

6. pomimo znacznych obciążeń finansowych wynikających z przyjętej ustawą o PKP formułą restrukturyzacji, sytuacja finansowa Grupy PKP oraz Spółki PKP S.A. ulegała systematycznej poprawie, na co wskazują wyniki na działalności gospodarczej osiągnięte w latach 2002 – 2007:

		Grupa PKP	PKP S.A.
a)	2002 rok	-2.588,1 mln. zł.	- 883,9 mln. zł.
b)	2003 rok	-2.187,2 mln. zł.	- 695,9 mln. zł.
c)	2004 rok	-2.155,0 mln. zł.	- 2.600,1 mln. zł
d)	2005 rok	- 721,3 mln. zł.	+ 20,0 mln. zł.
e)	2006 rok	- 238,5 mln. zł.	+ 228,4 mln. zł.
f)	2007 rok	- 198,8 mln. zł.	+ 84,6 mln. zł.

Miało to miejsce w sytuacji, gdy PKP S.A. była praktycznie pozbawiona możliwości pozyskiwania kredytów na cele inne, niż regulowanie i obsługa zaległych zobowiązań.

7. czynnikiem utrudniającym zarządzanie nieruchomościami PKP S.A., w tym szczególnie obiektami dworcowymi, był także brak stabilnej polityki państwa w odniesieniu do zasadniczych kierunków restrukturyzacji kolei, a w tym m.in.:
   a) nieuregulowanie w stosownych przepisach spraw związanych z zarządzaniem dworcami kolejowymi. Wprowadzona z dniem 25 maja 2003r. zmiana do ustawy o PKP wyłączyła z przedmiotu działania PKP PLK S.A. budynki i budowle przeznaczone do obsługi przewozu osób i rzeczy;
   b) zmiana koncepcji funkcjonowania PKP S.A. i docelowego przypisania roli zarządcy dworców kolejowych - projekt likwidacji PKP S.A. i utworzenia „Funduszu Mienia Kolejowego" oraz odrębnej spółki „Dworce Kolejowe", przyjęty w *„Strategii restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP"* w lutym 2005r., a następnie (po kilku miesiącach) odstąpienie od niego w związku z podjęciem prac nad nową *„Strategią dla transportu kolejowego do roku 2013r"* przyjętą ostatecznie przez Radę Ministrów w kwietniu 2007r.,
   c) nieprecyzyjne przepisy regulujące proces uzyskiwania przez PKP S.A. decyzji potwierdzających prawo wieczystego użytkowania gruntów pod infrastrukturą kolejową powodujące, że w szeregu przypadkach gminy, próbując skomunalizować nieruchomości kolejowe, opóźniają proces regulacji stanu prawnego nieruchomości PKP S.A., utrudniając tym samym racjonalne gospodarowanie mieniem. Przykładem może być teren sąsiadujący z dworcem kolejowym w Poznaniu, o pow. ok. 18 ha (tzw. wolne tory), gdzie niemożliwość uzyskania przez PKP S.A. decyzji potwierdzającej prawo wieczystego użytkowania gruntu uniemożliwia racjonalne zagospodarowanie cennej nieruchomości. Konieczna byłaby taka zmiana tych przepisów, która w istotny sposób przyspieszy i uprości tryb postępowania, podobnie jak w przypadku Poczty Polskiej. Aby wykorzystać potencjał tkwiący w nieruchomościach kolejowych, konieczna byłaby również zmiana kodeksu cywilnego w zakresie ustanowienia *prawa zabudowy*, jako ograniczonego prawa rzeczowego, na podstawie którego można byłoby ustanowić mocne prawo dla właściciela nakładów inwestycyjnych na gruntach, których własność lub prawo wieczystego użytkowania winno pozostać w PKP S.A. lub PKP PLK S.A.

Wypada podkreślić, że w okresie poprzedzającym utworzenie PKP S.A. oraz w czasie funkcjonowania Spółki zasadniczym przemianom uległa sytuacja gospodarcza i społeczna Polski. W wyniku tych przemian szereg obiektów kolejowych utraciło swoją przydatność. Postęp techniczny w znacznym stopniu ograniczył liczbę koniecznych do utrzymania obiektów zaplecza technicznego niezbędnych do eksploatacji i utrzymania taboru.

Spółki Grupy PKP optymalizując swoją działalność znacznie zmniejszyły powierzchnię użytkowanych nieruchomości.

Wzrost liczby samochodów osobowych ograniczył liczbę pasażerów, szczególnie na liniach lokalnych, co spowodowało, iż szereg linii kolejowych oraz towarzyszących im obiektów infrastruktury zostało wyłączonych z eksploatacji.

Zmiany w wielkości i strukturze zatrudnienia ograniczyły masowe niegdyś dojazdy do pracy.

W wyniku tych przemian ponad połowa obiektów pełniących niegdyś funkcję dworców kolejowych zostało opuszczonych, a zatem nie uczestniczą one w procesie przewozowym i - pomimo prób ze strony PKP S.A. - nie są one przedmiotem rynkowego zainteresowania.

W tej sytuacji konieczność efektywnego zarządzania majątkiem spowodowała, że posiadane środki finansowe musiały być w pierwszej kolejności kierowane na działalność przynoszącą optymalny i szybki efekt ekonomiczny.

Siłą rzeczy okoliczności te przełożyły się na poziom techniczny i estetyczny dworców kolejowych.

Okoliczność, że obiekty dworcowe jako zlokalizowane w miejscach eksponowanych - choć często - nieatrakcyjnych z komercyjnego punktu widzenia, w przeciwieństwie do opuszczonych obiektów przemysłowych, po-PGR-owskich czy wojskowych, powoduje, iż ich

stan jest przedmiotem szczególnego zainteresowania i krytyki zarówno społeczności lokalnej, jak i klientów kolei w ogóle.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, a w szczególności konieczność priorytetowego traktowania obowiązków PKP S.A. w zakresie restrukturyzacji wynikających z ustawy o PKP, Zarząd PKP S.A.:

- w styczniu 2004r. sporządził opracowanie p.t. „Program dworców kolejowych PKP S.A.", zawierające analizę sytuacji w zakresie eksploatacji i utrzymania oraz efektywności zagospodarowania nieruchomości dworcowych;
- w maju 2005r. wyodrębnił w strukturze PKP S.A. jednostkę organizacyjną pod nazwą Oddział Dworce Kolejowe, która zarządza i administruje 83-ma obiektami dworcowymi;
- wdrożył proces inwentaryzacji i analizy sposobu zagospodarowania nieruchomości celem podziału na grupy, w zależności od ich potencjału determinującego optymalne przeznaczenie (nieruchomości dworcowe, biurowo – biznesowe, magazynowo – logistyczne, mieszkaniowe itp.);
- w styczniu 2007r. przyjął wstępnie „Strategię zagospodarowania nieruchomości PKP S.A.", odnoszącą się m. in. do dworców kolejowych;
- pomimo ograniczonych możliwości finansowych intensyfikuje działalność remontową i inwestycyjną w zakresie niezbędnym do utrzymania obiektów dworcowych w stanie gwarantującym bezpieczeństwo ich użytkowania. Należy podkreślić, że liczba prowadzonych remontów głównych, o dużym zakresie prac budowlanych, systematycznie wzrastała - z 22 obiektów w roku 2002, do 48 w roku 2003, a z chwilą uzyskania przez PKP S.A. dodatniego wyniku finansowego, od 180 obiektów w roku 2004 do 250 w roku 2006. W tym samym czasie liczba remontów bieżących wzrosła z 168 obiektów w roku 2001 do 359 obiektów w roku 2006. W ramach wygospodarowanych środków własnych PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe w 2008r. zaplanował remonty bieżące na zarządzanych dworcach na kwotę 2.576,0 tys. złotych, przy czym – wg stanu na 31.10.br – wartość tego rodzaju prac remontowych zamknęła się kwotą –3.226,0 tys. złotych. Remonty bieżące w latach 2009 – 2013 szacowane są na poziomie 3.500,0 tys. zł rocznie, a ich zakres rzeczowy będzie ustalany każdorazowo po przeglądach rocznych obiektów dworcowych;
- w ramach „Strategii zarządzania nieruchomościami PKP S.A." podjął działania mające na celu poprawę efektywności zarządzania małymi i średnimi dworcami kolejowymi administrowanymi przez właściwe terenowo oddziały gospodarowania nieruchomościami;
- zainicjował prace interdyscyplinarnego zespołu z udziałem przedstawicieli spółek Grupy PKP zmierzające przygotowania „Strategii utrzymania i funkcjonowania dworców kolejowych", której celem jest radykalna poprawa standardów obsługi pasażerów z uwzględnieniem standardów stosowanych w Unii Europejskiej. Działania te mają doprowadzić do:
    - ⇒ ustanowienia jednego zarządcy całego obszaru dworca kolejowego, niezależnie od przynależności poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej do różnych spółek Grupy PKP, co umożliwi systematyczną poprawę zarówno stanu sanitarno-estetycznego obiektów, jak i jakości obsługi pasażerów ze szczególnym uwzględnieniem pasażerów niepełnosprawnych, a w tym dotkniętych dysfunkcją ruchową;
    - ⇒ zapewnienia, z uwzględnieniem standardów unijnych, intermodalności poprzez powiązanie z pozostałymi środkami komunikacji w danym mieście;
    - ⇒ zintegrowanych systemów obsługi podróżnych, w tym systemów informacji;
    - ⇒ określenia zasad zarządzania obiektami dworcowymi przy uwzględnieniu działalności podmiotów obsługujących przewozy pasażerskie oraz funkcjonujących na dworcach podmiotów o profilu komercyjnym;
    - ⇒ przyjęcia określonych sposobów i harmonogramów zagospodarowania nieruchomości dworcowych z uwzględnieniem kryteriów

odzwierciedlających potrzeby przewozowe, obejmujących gwarancje w zakresie realizowania niezbędnych funkcji w sferze obsługi podróżnych i wykonywania zadań statutowych spółek Grupy PKP;

- czyni skuteczne starania o pozyskanie środków publicznych w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko" na realizację inwestycji związanych podwyższeniem standardów dworców kolejowych w Krakowie, Wrocławiu i Gdyni;
- zainicjował zmianę ustawy o transporcie kolejowym w zakresie umożliwiającym pozyskiwanie środków publicznych na finansowanie lub współfinansowanie wydatków na budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługa podróżnych, które to zmiany wejdą w życie w dniu 6 grudnia br.;
- opracował procedurę, wg której wdrażane są kolejne projekty związane z przebudową dworców w formule deweloperskiej;
- prowadzi prace zmierzające do stworzenia możliwości wnoszenia nieruchomości do utworzonego funduszu inwestycyjnego dla pozyskania środków finansowych niezbędnych dla rewitalizacji nieruchomości dworcowych;
- dokłada wszelkich starań w kierunku racjonalnego zagospodarowania budynków dworcowych wyłączonych z eksploatacji. Jednostki samorządu terytorialnego dotychczas wykazały zainteresowanie 112 budynkami tego typu, podczas gdy oferta skierowana do samorządów obejmowała około 400 obiektów. Niechęć do przejmowania wyłączonych z eksploatacji obiektów dworcowych wynika z faktu, że szereg takich budynków zlokalizowanych jest w mało atrakcyjnych gospodarczo i turystycznie miejscowościach, wymaga znacznych nakładów na przystosowanie do pełnienia nowych funkcji, a ich przejęcie powoduje konieczność ponoszenia niemałych kosztów utrzymania i bieżącej eksploatacji;
- w czerwcu 2007r. powołał - w ramach Grupy PKP - Komitet Sterujący dla koordynacji i nadzoru realizacji działań spółek Grupy PKP związanych z przygotowaniami do obsługi Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012, do zadań którego należy synchronizacja prac związanych m.in. z modernizacją i rozwojem infrastruktury kolejowej, wdrożeniem i realizacją rewitalizacji dworców kolejowych oraz wdrożenia i realizacji inwestycji taborowych;

Reasumując należy zaznaczyć, że powyższa problematyka była i - niestety - nadal jeszcze, w odniesieniu do niektórych zagadnień, pozostaje szczególnie trudna do całkowitego uporządkowania pozwalającego na zapewnienie - z jednej strony klientom kolei określonej jakości usług świadczonych na dworcach, z drugiej zaś - wypracowania takiego wizerunku obiektów dworcowych, który doprowadziłby do ich pozytywnego postrzegania.

Godzi się też podkreślić, że poprawiająca się sytuacja finansowa PKP S.A. i konsekwentna realizacja przedstawionych wyżej działań stwarzają realną szansę na zasadniczą zmianę stanu technicznego i funkcjonalnego obiektów dworcowych oraz systematyczną poprawę odbioru kolei jako całości w oczach społeczeństwa.

8. Wśród dworców najgorzej ocenionych, raport Najwyższej Izby Kontroli wymienia dworzec Łódź Żabieniec. Dworzec ten jest planowany do remontu w roku 2009.
   Zakres robót obejmie :
   - remont dachu,
   - remont fasady z wymianą stolarki okiennej i drzwiowej,
   - modernizację szaletu.

   Pozostałe dworce łódzkie nie uzyskały negatywnej oceny. Plany inwestycyjne dla tych dworców przedstawiają się następująco :

A. **Łódź Fabryczna** – wspólne działania PKP S.A., PKP PLK S.A. i Miasta Łódź doprowadziły do zawarcia w lipcu ubr. porozumienia. Przewiduje ono realizację na terenie stacji Łódź Fabryczna projektu pn. *Nowe Centrum Łodzi.* Podstawowym założeniem projektu jest całkowita zmiana zabudowy, w tym :

- zagłębienie układu torowo-peronowego do poziomu -2,
- wprowadzenie docelowo kolei dużych prędkości,
- wybudowanie dworca podziemnego z systemem parkingów i dróg dojazdowych,
- wybudowanie zespołu budynków komercyjnych z przestrzenią kulturotwórczą.

Projekt jest na etapie prac studialnych. Początek robót modernizacyjnych planowany jest na II kwartał 2010 r.

B. **Łódź Widzew** – planowana modernizacja jest uzupełnieniem projektu *Nowe Centrum Łodzi* . Zakres robót określono w porozumieniu PKP S.A. i Zarządu Dróg i Transportu m. Łodzi z maja br. PKP S.A. zrealizuje rozbudowę i modernizację istniejącego dworca oraz budowę parkingu wschodniego na 200 stanowisk; ZDiT wykona pętlę autobusową dla 3 linii, parking zachodni tej samej pojemności oraz budowę i przebudowę dróg dojazdowych do dworca.
Zakończenie realizacji tego zakresu robót planowane jest na II kwartał 2010 r.

C. **Łódź Kaliska** – w okresie do roku 2012 nie przewiduje się przebudowy dworca. Wynika to z konieczności dostosowania ewentualnej przebudowy do projektu budowy tunelu średnicowego łączącego z Łodzią Fabryczną, którego realizacja planowana jest na okres po roku 2013.
Natomiast w związku z planowaną realizacją projektu *Nowe Centrum Łodzi* i czasowym zamknięciem stacji Łódź Fabryczna, w okresie do 30 kwietnia 2010 r. zostanie dokończona budowa wschodniej strony stacji Łódź Kaliska, która przejmie w okresie zamknięcia obsługę części ruchu.

9. Zamykanie dworców kolejowych w porze nocnej jest rozwiązaniem systemowym stosowanym także na dworcach kolei zagranicznych . Jest to tzw. przerwa technologiczna umożliwiająca :
   - przeprowadzenie sprzątania wnętrza obiektu,
   - przeprowadzenie prac konserwacyjnych,
   - zabezpieczenie dworca przed zanieczyszczeniem i dewastacją w czasie nieobecności podróżnych i innych klientów.

   Długość przerwy technologicznej dostosowana jest do przerwy nocnej w kursowaniu pociągów. Na dworcach na których ruch odbywa się całodobowo przerwy te stosowane są w ograniczonym zakresie (niektóre pomieszczenia) lub wcale. Na dworcach na których jest stosowana przerwa technologiczna, informacja o tym zamieszczana jest zarówno we wnętrzu jak i na drzwiach wejściowych dworca.
   Aktualnie na terenie Łodzi przerwa technologiczna funkcjonuje jedynie na dworcu Łódź Fabryczna. W okresie pomiędzy 23.00 a 4.00 nie są odprawiane pociągi, i wówczas trwa przerwa technologiczna.
   Wyrażam przekonanie, że powyższe informacje stanowić będą kolejny element promocji działań wdrożonych dla poprawy wizerunku funkcjonowania kolei.

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Zarządzania Nieruchomościami
Paweł Olczyk