



Warszawa, dnia 18 grudnia 2008 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TK-5kd-0701-49(02)/08

p.k. Maury
23.12.08
9864

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku!

W związku z nadesłanymi przy piśmie z dnia 6 listopada br. znak: BPS/DSK-043-1005/08 oświadczeniami Pana Senatora Krzysztofa Kwiatkowskiego dotyczącymi kwestii dworcowych poczekalni oraz kas biletowych zamykanych w godzinach nocnych jak również stanu technicznego dworców kolejowych w Łodzi, uprzejmie informuję, iż PKP S.A. dysponuje obecnie ok. 3-ma tysiącami budynków 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 przeznaczonych 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 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, przy współpracy z którymi zostanie zapewnione efektywne, rynkowe i zgodne z oczekiwaniem społecznym zagospodarowanie obiektów dworcowych.

Biorąc pod uwagę konieczność priorytetowego traktowania obowiązków PKP S.A. w zakresie restrukturyzacji 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 wygoszpodarowanych 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
- 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;
- 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;
- w czerwcu 2007r. powołał - w ramach Grupy PKP - Komitet Sterujący dla koordynacji i nadzoru realizacji działań spółek Grupy PKP związanych z przygotowaniem 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 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.

W roku 2008 przeprowadzona została również kontrola Najwyższej Izby Kontroli w temacie stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów w okresie 01.01.2001 r. do 29.02.2008 r.

Wśród dworców najgorzej ocenionych, raport Najwyższej Izby Kontroli wymienia dworzec Łódź Żabinec. Dworzec ten jest planowany do remontu w roku 2009. Zakres robót obejmuje:

- remont dachu,
- remont fasady z wymianą stolarki okiennej i drzwiowej,
- modernizację szkieletu.

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

➤ **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.

➤ **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.

➤ **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.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Zarząd PKP S.A. pragnę również nadmienić, iż zamykanie dworców kolejowych w porze nocnej jest rozwiązaniem systemowym stosowanym także na dworcach kolei zagranicznych. Jest to tzw. przerwa technologiczna umożliwiająca:

- przeprowadzenie sprzątkania 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.

Z poważaniem

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Juliusz Engelhardt
Podsekretarz Stanu