



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1980)

291. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 27 stycznia 2011 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja o sytuacji na kolei.

(Początek posiedzenia o godzinie 8 minut 01)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jan Wyrowiński)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Z minutowym opóźnieniem rozpoczynamy posiedzenie komisji poświęcone informacji o sytuacji na polskich kolejach.

Bardzo serdecznie witam pana ministra Andrzeja Massela. Bardzo nam miło gościć pana po raz pierwszy na posiedzeniu naszej komisji. Witam panią dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, znaną nam z jak najlepszej strony, i pana Jakuba Kapturzaka, zastępcę dyrektora Departamentu Inwestycji Kolejowych w tymże ministerstwie. Witam panów senatorów oraz państwa z sekretariatu.

I, Panie Ministrze, odjeżdżamy. Chcieliśmy poznać pana ministra, traktujemy więc nasze dzisiejsze spotkanie również jako zapoznawcze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Massel:**

Szanowni Państwo!

Bardzo się cieszę, że mogę porozmawiać z państwem na temat sytuacji w transporcie kolejowym. Wiemy wszyscy, iż w grudniu doszło do nagromadzenia negatywnych zjawisk, które przyczyniły się do tego, że w odbiorze społecznym kolej była postrzegana bardzo źle. Mamy sporo do zrobienia.

Odpowiadając na zaproszenie Wysokiej Komisji, przygotowaliśmy informację, którą, biorąc pod uwagę obszerność zagadnienia, podzieliliśmy na dwie części. W części pierwszej przedstawiliśmy sytuację, jaka miała miejsce w grudniu w związku z wprowadzeniem rozkładu jazdy, i trudności, jakie wówczas wystąpiły. W drugiej części przedstawiliśmy trochę szerzej sytuację spółek tworzących grupę PKP, jak również sytuację związaną z problemami spółki „Przewozy Regionalne”, a także stan kolejowych inwestycji infrastrukturalnych, które są realizowane w ramach programów operacyjnych wspieranych przez Wspólnotę Europejską.

Jestem otwarty na formułę tego spotkania. Gdyby szanowni państwo chcieli, mogę przedstawić te zagadnienia po kolei, a jeśli woleliby państwo poznać pewne zagadnienia bardziej szczegółowo, służymy, wraz z zespołem, swoimi informacjami.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Ministrze, myślę, że jeżeli panowie senatorowie pozwolą, to poprosimy pana o krótki wstęp, mniej więcej taki, jaki mieliśmy okazję, przynajmniej niektórzy

z nas, przeczytać w niektórych wywiadach – chodzi nam o te zasadnicze sprawy – a potem panowie senatorowie poprzez pytania i swoje opinie zainspirowaliby pana ministra do odpowiedzi i ewentualnych dalszych kontaktów.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Andrzej Massel:

Dobrze.

Traktuję odpowiedzialność, jaka na mnie spoczywa, jako odpowiedzialność za cały sektor transportu kolejowego, a nie tylko za grupę PKP. To jest bardzo ważne i bardzo chciałbym się tego trzymać, gdyż zmiany, jakie zachodzą w strukturach własnościowych spółek kolejowych, pojawianie się nowych podmiotów, powoduje, że trzeba na to spoglądać szerzej, niż czyniono to dotychczas. Z tego tytułu widzę konieczność innego podejścia do spółki PKP SA, utworzonej na mocy ustawy z 2000 r. o restrukturyzacji i komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

Uważamy, że docelowo spółka PKP SA powinna koncentrować się tylko na trzech zasadniczych zadaniach.

Pierwsze z tych zadań to obsługa długu historycznego. Niestety, dług ten do niedawna jeszcze przekraczał 6 miliardów zł. Szczęśliwie teraz jest 500 milionów zł mniej, ale nadal jest to bardzo duża kwota, chodzi nam więc o sprawne zarządzanie tym długiem i o sprawną jego obsługę.

Drugie zadanie to gospodarka nieruchomościami i jak najsprawniejsze ich zbywanie, przekazywanie tym podmiotom kolejowym, którym te nieruchomości są potrzebne, a także bardziej aktywna współpraca z samorządami. Widzę, że tutaj jest dużo do zrobienia, a sądzę tak choćby po wizytach przedstawicieli samorządów z różnych regionów Polski, którzy zwracają uwagę na problemy, jakie się pojawiają na przykład w przejęciu budynków dworcowych w małych i średnich miejscowościach. Co do idei ich działania są jak najbardziej słuszne. Jeżeli intencją burmistrza jest urządzenie na dworcu kolejowym świetlicy dla młodzieży czy biblioteki, a intencją starosty powiatowego urządzenie na stacji kolejowej wypożyczalni rowerów oraz punktu informacji turystycznej, to ministerstwo chciałoby wręcz promować takie działania, i z tego powodu będziemy zwracali uwagę na lepszą współpracę z samorządami.

Trzeci punkt, od którego też nie możemy uciekać, to prywatyzacja. Jest to także zadanie PKP SA. Jeśli chodzi o prywatyzację, to mogę od razu powiedzieć, że plany są dosyć duże. Oczywiście nie w takim zakresie, jak pierwotnie zakładano, że w tym roku obejmie to również spółkę InterCity, bo z uwagi na jej nadwężoną reputację jest to w tej chwili niemożliwe, ale w wypadku PKP Cargo jeszcze w lutym planujemy zaprosić inwestorów do składania ofert i prywatyzacja PKP Cargo rzeczywiście się zacznie. Będzie się to również wiązało z rozmowami z czynnikiem społecznym. Już pierwszego lutego zaczynają się rozmowy z przedstawicielami związków zawodowych dotyczące przede wszystkim prywatyzacji PKP Cargo. Druga istotna prywatyzacja, która jest planowana, to prywatyzacja Telekomunikacji Kolejowej, a także spółki PKP Energetyka. Mówimy o tych większych spółkach, które odgrywają istotniejszą rolę w gospodarce. Szczególnie ciekawy jest przykład PKP Energetyka, która tak naprawdę z dostawcy energii tylko dla sektora kolejowego stała się również poważną firmą budowlaną,

a także dostawcą energii na rzecz innych sektorów gospodarki. I tutaj też będzie przygotowywana prywatyzacja.

Chciałbym też zwrócić uwagę, że w związku z przygotowaniem prywatyzacji PKP Cargo doradca prywatyzacyjny działający w PKP SA przygotował dosyć szeroką analizę dotyczącą Polskich Linii Kolejowych. Potrzeba tej analizy wynikała z tego, że stawki opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej są jednym z istotniejszych parametrów kształtujących opłacalność przedsięwzięć kolejowych, i jej intencją było znalezienie możliwości zmniejszenia kosztów zarządcy infrastruktury, a w dłuższej perspektywie czasowej – obniżenia opłat za dostęp do niej. W tym celu wykonano dosyć szczegółowy przegląd możliwości zmniejszenia kosztów zarządcy, ale zapewnienie ministerstwa dla inwestorów przy składaniu ofert w wypadku PKP Cargo będzie bardziej ostrożne. Będziemy mówić, że poziom opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej będzie stabilny, to znaczy ich stawki powinny rosnać tyle, ile wynosi inflacja, i powinny być ujęte w jakichś widełkach plus 1% lub minus 1%. Mniej więcej tak można to ocenić realistycznie.

Trzeba brać pod uwagę, że Polskie Linie Kolejowe wymagają dosyć dużych inwestycji związanych z odtwarzaniem infrastruktury. Jesteście państwo świadomi, że zaległości są tu bardzo duże i że oprócz dużych inwestycji modernizacyjnych konieczne są inwestycje odtworzeniowe. I tutaj zależy nam na finansowaniu tych inwestycji z różnych źródeł.

Płynnie przeszliśmy do sytuacji Polskich Linii Kolejowych. Podstawowym problemem jest tu dekapitalizacja infrastruktury, skutkująca bardzo istotnym wydłużeniem czasu podróży w wielu istotnych relacjach. Pewnie każdy może wskazać takie przykłady ze swojego regionu. Inwestycje te, w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” oczywiście pomogą, ale – nie da się ukryć – dosyć wybiórczo i stąd wynika konieczność uzupełnienia tego szeregiem inwestycji o charakterze odtworzeniowym. Kompleksowe podejście do tych inwestycji proponujemy, opracowując wieloletni – a dokładnie trzyletni – plan inwestycyjny, we współpracy zarządcy infrastruktury z departamentem inwestycji kolejowych. Plan ten był już analizowany przez kierownictwo resortu infrastruktury, a zakłada on realizację pewnego pakietu inwestycji, które pozwolą osiągnąć możliwie największe korzyści przy użyciu ograniczonych środków, czyli została wykonana pewna hierarchizacja inwestycji.

Na pewno interesuje państwa problem inwestycji Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”, bardzo było bowiem głośno na ten temat, a także na temat przesunięcia na inwestycje drogowe oszczędności uzyskiwanych na inwestycjach kolejowych. I tutaj chciałbym zwrócić uwagę na to, że intencją resortu jest wykonanie jak największej części inwestycji zawartych na liście indykatywnej. Żeby się upewnić, że inwestycje te mają szansę być zrealizowane, wdrożyliśmy dosyć dokładny przegląd projektów realizowanych w Polskich Liniach Kolejowych. Przegląd ten ma się zakończyć w pierwszych dniach lutego, tak żeby 10 lutego mogła zostać przygotowana nowa lista, która będzie uwzględniała realne możliwości zakończenia robót budowlanych do końca 2014 r., by rok 2015 pozostawić na rozliczenie. Gdybyśmy nie rozliczyli projektów w 2015 r., nie byłoby dofinansowania unijnego i pojawiłby się problem, którego nikt nie byłby w stanie rozwiązać, czyli kto zapłaci za te inwestycje. To nie jest tak, że przegląd ten jest ukierunkowany na cięcie inwestycji. Nie, jest ukierunkowany właśnie na wyszukanie wszystkich czynników ryzyka i na znalezienie sposobów jego zmniej-

szczenia. Rozważamy nawet działania niestandardowe, a w wypadku projektów zagrożonych nawet realizację robót przy całkowitym zamknięciu linii kolejowej i skierowaniu ruchu pociągów na trasy objazdowe. Dotyczyłoby to na przykład projektu Warszawa – Radom, biorąc pod uwagę absolutny priorytet, jakim jest zapewnienie tu zmodernizowanej infrastruktury wykonanej w jak najkrótszym czasie. Uważamy więc, że bardziej opłaca się nawet przez dwa lata wozić pasażerów do Radomia przez Dęblin i po tych dwóch latach otworzyć zmodernizowaną linię niż rezygnować z projektu inwestycyjnego.

Jak dotąd oszczędności uzyskiwane na przetargach są dość duże. Wiele postępowań przetargowych kończy się na przykład na poziomie 60–65% ceny, którą określił inwestor. Wynika to z sytuacji na rynku dostawców. Mamy świadomość, że taka sytuacja nie będzie wieczna, że w pewnym momencie, przy dosyć dużej liczbie postępowań, rynek ten będzie się nasycił i już takich korzystnych dla beneficjenta sytuacji nie będzie. Staramy się planować to dosyć realnie, żeby mieć pewność, że tych pieniędzy wystarczy.

Tak że zwracam uwagę na realizowany do 10 lutego przegląd inwestycji. Dalsze postępowanie zostało uzgodnione na posiedzeniu zespołu międzyresortowego ministra Boniego, które się odbyło w zeszłym tygodniu. Staraliśmy się tam poprawić współpracę pomiędzy resortami odpowiedzialnymi za prowadzenie tych inwestycji, to znaczy między naszym ministerstwem, Ministerstwem Rozwoju Regionalnego oraz Ministerstwem Finansów. Zależy nam na usprawnianiu tego procesu. Nie chodzi o to, żeby każdy się okopywał na swoich pozycjach, tylko żeby znaleźć możliwość sfinansowania tych inwestycji. Tutaj jest sporo punktów zapalnych. Polskie Linie Kolejowe są w dosyć trudnej sytuacji i żeby pozyskać finansowanie wkładu krajowego, niezbędne będzie zaciągnięcie kredytu w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Konieczne jest jednak również zabezpieczenie tego kredytu i chcielibyśmy zrobić to poprzez stworzenie możliwości zadłużenia Funduszu Kolejowego. W tej chwili dyskutujemy z Ministerstwem Finansów, jak to zrobić, żeby to było akceptowalne również dla resortu finansów.

Myślę, że warto, żebyśmy powiedzieli parę słów na temat sytuacji naszych przewoźników kolejowych. Z natury rzeczy najwięcej uwagi, również ze strony naszego resortu, przyciągała sytuacja w PKP InterCity, dlatego że Ministerstwo Infrastruktury jest organizatorem przewozów międzywojewódzkich i zamawia usługi służby publicznej u przewoźnika. Stąd mamy wpływ na zakres tych usług i pewne możliwości egzekwowania ich jakości. Ponieważ jednak sytuacja z końca roku pokazała, że ta jakość jest niezadowolająca, nie spełnia oczekiwań społecznych, wdrożyliśmy prace nad korektą rozkładu jazdy, w którym, nie da się ukryć, nie liczone się z możliwościami przewoźnika, to znaczy nie uwzględniono jego bardzo złej sytuacji taborowej, którą mają państwo opisaną w materiale. Brakuje tu około dwustu wagonów, zwłaszcza wagonów klasy drugiej, i sytuacja ta nie ma szansy rozwiązania w ciągu miesiąca czy nawet dwóch miesięcy. Może będzie to trwało nawet pół roku. Nam zależy na tym, żeby w wakacje InterCity funkcjonowało lepiej, ale biorąc pod uwagę problemy związane z taborem, poprosiliśmy przewoźnika o dostosowanie oferty do możliwości, co się wiąże, trzeba to powiedzieć wprost, ze zmniejszeniem liczby połączeń na pewnych trasach. Zasada była taka: nie chcemy, żeby były takie sytuacje, iż jakiegoś połączenia nie będzie wcale, zgadzamy się, żeby na przykład zamiast dziesięciu połączeń było siedem czy osiem, ale tam, gdzie było chociażby jedno połączenie, ono zostaje. Tak

chcielibyśmy postępować, bo wiemy, że bardzo duży niepokój społeczności lokalnych wywołują próby likwidowania połączeń. Powiem więcej: od pierwszego marca wraca połączenie kolejowe dalekobieżne do Zamościa, to znaczy połączenie Kraków – Zamość, co zostało zainicjowane już przez mojego poprzednika. Zależało nam na tym, żeby na teren roztocza można było dojechać również pociągiem, mimo że to podatnika kosztuje. Godzimy się na to, dlatego że jest to jakaś forma równoważenia obsługi transportowej kraju.

Na pewno chcielibyśmy się lepiej wywiązywać docelowo z funkcji organizatora połączeń międzywojewódzkich, to znaczy bazować również na niezależnych źródłach informacji, niezależnych badaniach potoków podróży, badaniach preferencji podróży, żeby starać się zaoferować pasażerom usługi tam, gdzie są one rzeczywiście potrzebne. Wiemy, że nie jest to łatwe. W wypadku „Przewozów Regionalnych” samorządy województw pełnią funkcję organizacyjną od 2000 r. Oczywiście miały one trochę czasu i na zbudowanie zespołów, które się tym zajmują, i na zebranie pewnych doświadczeń, tak że w wypadku „Przewozów Regionalnych” proces, w którym władza publiczna określa zakres usług i kontroluje ich jakość, działa już dość długo. U nas w wypadku przewozów międzywojewódzkich są to trzy lub cztery lata, jeśli dobrze pamiętam, tak że to dofinansowanie jest przeznaczone dla tych przewozów.

Oczywiście bardzo istotnym problemem jest sytuacja spółki „Przewozy Regionalne”. Została ona usamorzadowiona, właścicielami jest szesnaście samorządowych województw, co nie znaczy, że Ministerstwo Infrastruktury umywa tu ręce. Wiemy, że proces usamorzadowienia nie przebiegł tak, jak zakładano. Spółka wygenerowała już dosyć duże, wynoszące ponad 400 milionów zł, zadłużenie. Z tego powodu intensywnie konsultujemy z marszałkami województw, w jaki sposób można by tę sytuację naprawić. Niewątpliwie proces usamorzadowienia pokazuje, że sytuacja, w której podmiot, jakim jest samorząd województwa, jest równocześnie zamawiającym i wykonawcą – bo mówimy tutaj o wykonywaniu usług przewozowych przez spółkę, której współwłaścicielem jest samorząd – to nie jest model docelowy. Na pewno powinniśmy myśleć o sytuacji, kiedy na terenie kraju będzie działało wielu przewoźników i województwa samorządowe będą mogły wybrać dostawcę usługi w konkurencyjnym trybie i udzielić mu na przykład dziesięcioletniego kontraktu. Nikt rynku przewoźników nie zbudował od razu; rynek ten powstaje kroczonek po kroczoneku. Właściwie jest to też zasługa samorządów, które podejmują decyzje o powstaniu tego rodzaju podmiotów. My staramy się przyglądać temu procesowi i w razie jakichś problemów pomagać.

Bardzo ważne jest również to, że konieczne jest spoglądanie na cały rynek przewozów pasażerskich i na sytuacje, w których dochodzi do nieuchronnych konfliktów pomiędzy przewoźnikami. Najbardziej jest to widoczne w wypadku nakładania się pewnych usług spółki InterCity i spółki „Przewozy Regionalne” w połączeniach między dużymi miastami. Tutaj widzimy większą rolę dla regulatora, czyli Urzędu Transportu Kolejowego, który jest powołany do tego, żeby w sytuacjach konfliktowych reagować, rozstrzygać, również w sytuacji nieuniknionych sporów między zarządcą infrastruktury a przewoźnikami. Wiadomo, że interesy tych podmiotów są odmienne i po to jest regulator, żeby wkraczać. Zależało nam bardzo, żeby Urząd Transportu Kolejowego w budżecie na rok 2011 otrzymał do dyspozycji większą kwotę, by mógł zwiększyć również swoje kompetencje. I tak Urząd Transportu Kolejowego jest jednym z najtańszych dla podatnika regulatorów. Jest tu jeszcze wiele do zrobienia, a zależy

nam na tym, żeby urzędowi pomagać, bo sytuacja na rynku kolejowym zawsze będzie wymagała bezstronnego arbitra. W tym kierunku idą też regulacje Wspólnoty Europejskiej, w tym również prace nad rewizją jej pierwszego pakietu kolejowego. Pozycja regulatora jest dla nas bardzo istotna, toteż wkrótce wyjdzie z resortu projekt zmiany w ustawie o transporcie kolejowym, dający dodatkowe kompetencje prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

W obecnym stanie prawnym podmioty muszą sobie jednak jakoś radzić. Cenna jest na przykład inicjatywa powołania przez Polskie Linie Kolejowe Rady Przewoźników. Jest to forum, na którym może dochodzić do wymiany informacji między zarządcą infrastruktury a różnymi przewoźnikami. Pierwsze takie spotkanie Rady Przewoźników odbyło się w połowie stycznia. Zależało mi bardzo na tym, żeby to było sukcesem, i udało się, mimo początkowych oporów, skłonić również zarząd „Przewozów Regionalnych”, żeby na tym spotkaniu się pojawił. Bo konflikty – nie ma co ukrywać – występują zwłaszcza między Polskimi Liniami Kolejowymi a „Przewozami Regionalnymi”. Lepiej rozmawiać niż strzelać do siebie – i tu dużą rolę może odegrać zarówno resort infrastruktury, jak i Urząd Transportu Kolejowego. Chodzi o to, żeby łagodzić konflikty, żeby skłaniać do rozmów, do poszukiwania rozwiązań. W sprawie „Przewozów Regionalnych” odbył się kilka dni temu konwent marszałków. Marszałkowie zaproponowali powołanie grupy roboczej kilku marszałków, którzy by mogli się włączyć w rozmowy z Ministerstwem Infrastruktury na temat sposobu rozwiązania sytuacji „Przewozów Regionalnych”. Oczywiście my też chcemy tu pomagać.

Szanowni Państwo, sytuacja w kolejnictwie nie jest łatwa, ale staramy się ją stopniowo poprawiać. Mam nadzieję, że efekty będą widoczne.

Jeżeli będą pytania, chętnie na nie odpowiemy

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze.

Sytuacja w kolejnictwie nigdy nie była łatwa, jest to bowiem fragment infrastruktury naszego państwa bardzo zaniedbany przez ostatnich dwadzieścia lat. Zawsze odnosiliśmy wrażenie, że resort infrastruktury, nie tylko teraz, ale i w poprzednich latach, był resortem dwóch prędkości. Była to prędkość autostradowa i prędkość kolejowa. Ta druga była niestety znacznie niższa od tej pierwszej i w dalszym ciągu tak jest.

Dziękujemy za to exposé. Chciałoby się powiedzieć, że sytuacja wymaga tego, aby pana pozycja była jeszcze silniejsza. My odbieraliśmy pozycję pana poprzedników w resorcie jako słabą. Brakowało im możliwości przebicia się. Dopiero kryzys spowodował, że to wszystko wyszło na powierzchnię i podjęto kroki, które być może zmierzają ku lepszemu. Oczywiście życzymy panu jak najlepiej, ale panowie senatorowie mają własny ogląd sytuacji.

Pan senator Iwan, a potem pan senator Bisztyga, tak? Bardzo proszę.

Prosiłbym o krótkie wypowiedzi: pytanie – odpowiedź, tak?

Senator Stanisław Iwan:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Chciałbym, żeby pan odniósł sukces, co na tym odcinku jest niezwykle trudne. Musi więc pan mieć duszę misjonarza, ale chciałbym, żeby został pan świętym w wyniku wykonania zadań, a nie w wyniku tego, że skończył pan jak niejeden...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Właśnie.

...Misjonarz, który świętym zostaje dopiero po śmierci tragicznej.

Tak zacznę, ale chcę powiedzieć, że z całym tym przedsięwzięciem zwanym kolejnictwem, z tymi wszystkim spółkami mam swoje doświadczenia i mam swoje widzenie sprawy. Polega ono na tym, że jest to niby zrestrukturyzowany moloch, bo został podzielony na różne spółki, ale wewnątrz, Panie Ministrze, stanowi nadal nieruchawy moloch, w którym nic nie można załatwić.

Podam przykłady. Zanim zostałem senatorem, byłem szefem firmy. Prowadziliśmy różne działania...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Stasiu, miej wyrozumiałość dla niefachowca.

(Głos z sali: Dla energetyka.)

No właśnie, dla energetyka.

...I chcieliśmy kupić niepotrzebną kotłownię, którą dzierżawiliśmy od PKP. Panie Ministrze, my wycenialiśmy tę małą skorupę na 50 tysięcy zł, bo to była niewielka kotłownia, a wasza wycena wynosiła 100 tysięcy zł. Zgodziliśmy się na nią, żeby mieć święty spokój, gdyż musieliśmy zainwestować w to, co jest w środku, a inwestowanie w obce środki trwałe jest, jak wiadomo, dosyć trudne w wypadku przedsiębiorstw. Ja to załatwiałem dwa i pół roku. Odszedłem stamtąd, gdy zostałem senatorem, i w końcu moi następcy zrezygnowali z rozmawiania z PKP. Przy takim braku środków, Panie Ministrze, dwa i pół roku trwały rozmowy, żeby PKP mogło zarobić 100 tysięcy zł. Marny pieniądz, ale z urzędnikami nie dało się tego załatwić. Ja jestem z Zielonej Góry, a to dotyczyło Czerwieńska. Załatwialiśmy to w Poznaniu. W Poznaniu poszło jeszcze w miarę szybko, bo trwało to około roku. Ze szczebla poznańskiego poszło do stolicy. Jak poszło do stolicy – przepadło jak amen w pacierzu. Umarł w butach, nie dało się tego zrobić.

Prowadziłem sieć ciepłowniczą, musiałem przeprowadzić boczną linię jednotorową, żeby sobie zamknąć pętlę. Całą inwestycję zrobiłem osiem miesięcy wcześniej niż przebicie się przez ten jeden biedny tor. Tyle czasu trwało uzyskanie stosownego pozwolenia na kole. To jest państwo w państwie na każdym szczeblu, Panie Ministrze.

My mówimy tutaj o rzeczach wielkich, o jakichś planach inwestycyjnych dotyczących modernizacji. A ostatnio mi się zdarzyło, że z jakichś przyczyn musiałem się udać pociągiem z Zielonej Góry do Krakowa i z powrotem. Prace inwestycyjne na dużej części tej linii trwają od dawien dawna. Pociąg jedzie osiem godzin, jechał osiem i pół, spóźnił się tylko pół godziny, nie ma więc co narzekać jak na nasze warunki. Są zamknięte długie odcinki torów albo czynny jest tylko jeden tor, albo jest ograniczenie prędkości. Wydawało mi się, że jeździło to po tych torach z prędkością 20 km/h, nie szybciej. Abstrahuję już od tego, jak wyglądały wagony. Pan tutaj mówił, że brakuje około dwustu wagonów, a te wagony sprawiały takie wrażenie, że wstyd było w nich siedzieć. Widać, że były łatane, skrobane, coś się z nimi działo, ale efekt był do niczego.

Panie Ministrze, są zaoszczędzone pieniądze, ze względów biurokratycznych nie został wykonany program inwestycyjny – ja rozumiem, że to się załatwia parę lat, zna-

ne mi są te rzeczy – ale żeby wykonać remont bieżący, nie trzeba ani wieloletnich starań, ani załatwiania pozwoleń itd., dokumentacja jest stosunkowo prosta i remonty leżą w gestii firmy. A na tych długich odcinkach torów są takie ograniczenia prędkości, że nie wiem, czy tor jest zniszczony na całej długości, czy są jakieś przepusty, rozjazdy, czy jest to spowodowane czym innym.

Wydaje mi się, że stosunkowo niedużymi środkami z tych, które na przykład teraz wam zabrano na drogi – myślę, że słusznie, bo tam przynajmniej się coś da zrobić...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak mówię, Stasiu, jak myślę, ja nie jestem kolejarzem.

...Można by było prawdopodobnie chociaż trochę zwiększyć prędkość. Nie wiem, no takie rzeczy się nie dzieją.

Przechodzę dalej do szczegółów, do tej mojej nieszczęsnej Zielonej Góry. Trzy lata temu były dwa lub trzy połączenia TLK, które jeździły około pięciu godzin, a InterCity poniżej pięciu godzin. W tej chwili nie ma InterCity, jest jedno połączenie, Tanimi Liniami Kolejowymi, pociąg staje jak dawny pospieszny, jak typowy *Schnellzug*, na każdej stacji powiatowej. Między Warszawą i Zieloną Górą pociąg jedzie prawie sześć godzin. Kolej dopina tam wagon filmowy, który jedzie na końcu, ale nikt nikogo o tym nie informuje. Jadąc tym pociągiem, dopiero za drugim razem, gdy wysiadłem z niego i przeszedłem wzdłuż, zauważyłem, że jest taki wagon. Konduktor mi mówił: jak się panu nudzi, to niech pan przejdzie do tego ostatniego wagonu.

No, Panie Ministrze, chce się powiedzieć, że to jest totalne dziadostwo. Nie wiem, czy panu i tym nowym władzom się uda, przy tej skostniałej, zbiurokratyzowanej firmie i przy ludziach, którym chyba nie zależy na niczym, jak tylko na świętym spokoju, oraz przy tak mocnych związkach zawodowych coś zrobić. Czasami wydaje mi się, że im to szybciej upadnie, tym lepiej, żeby powstało coś nowego, z nowymi ludźmi, żeby po prostu dało się tym jakoś zarządzać.

Tak złą mam o tym opinię. W tej chwili nie jeżdżę z Zielonej Góry, bo nie mam czym, tylko ze Świebodzina, słynnym ekspresem Berlin – Warszawa. Nie dalej jak trzy dni temu jechałem do Warszawy i pociąg po raz kolejny się spóźnił prawie godzinę. Przez dwa tygodnie jeździłem samochodem ze względu na to, że kiedyś opóźnienie zaczynało się od pół godziny i miało trwać w nieskończoność, wsia-
dłem więc w samochód. Innym razem nerwy mi puściły po siedemdziesięciu pięciu minutach spóźnienia pociągu sztafardowej linii międzynarodowej łączącej Warszawę z Berlinem. Tak wygląda to połączenie, Panie Ministrze. I na tym może na razie skończy. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Myślę, że to była taka indywidualna ściana płaczu pana senatora.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja wiem, oczywiście, ale nie musi się...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Massel: Czy mogę powiedzieć parę słów?)

Bardzo proszę, ale tak...

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Massel:

Ja traktuję poważnie to, co powiedział pan senator. Zgadzam się z pana diagnozą dotyczącą sytuacji, jeżeli chodzi o przekazywanie nieruchomości kolejowych. Problem jest taki: w PKP SA w pionie nieruchomości pracuje około dwóch tysięcy dwustu osób, słabo wynagradzanych, niemotywowanych do szybkiego działania, no bo wiadomo, że im dłużej to będzie trwało, tym dłużej będzie istniała instytucja, a to zapewnia stabilność marnej, bo marnej, ale pracy. Niestety, nie ma co tutaj ściemniać, mniej więcej tak to wygląda. Dlatego zadaniem dla nowego prezesa PKP będzie również restrukturyzacja tego działu i usprawnienie jego działalności.

Jeśli chodzi o sytuację w infrastrukturze kolejowej, to ja się z panem senatorem całkowicie zgadzam, że choćby stan linii kolejowej od Zielonej Góry w kierunku Wrocławia sprawia, iż rzeczywiście na bardzo długich odcinkach pociąg jedzie z prędkością 40 km/h, a na prawie na każdym przejeździe kolejowym są ograniczenia do 20 km/h. To wszystko jest niestety prawdą i dlatego tak bardzo potrzebne są inwestycje odtworzeniowe. Chciałoby się ich robić więcej. Trochę ich powstaje ze środków z budżetu, trochę ze środków własnych zarządcy, ale źródłem finansowania tych inwestycji miał być Fundusz Kolejowy. Niestety, Fundusz Kolejowy służy teraz głównie finansowaniu starych długów, a nie inwestowaniu w przyszłość. I to mnie jako inżyniera kolejowego – bo jestem z wykształcenia inżynierem o specjalności „drogi kolejowe” – bardzo boli. Mniej przemawia do mnie ten dług niż na przykład stan podkładów na linii z Zielonej Góry w kierunku Głogowa. Wiemy jednak, w jakim świecie żyjemy, wiemy, że te długi trzeba spłacić, i z bólem serca, zaciskając zęby, musimy się na to zgadzać. Powiem coś pocieszającego dla pana senatora: w ramach regionalnych programów operacyjnych, i tutaj chwała województwu lubuskiemu,...

(*Senator Stanisław Iwan*: Byłem przewodniczącym komisji gospodarczej w Sejmiku Województwa Lubuskiego, kiedy te środki były kierowane na...)

...jest modernizowana linia ze Zbąszynka do Czerwieńska, powstaje obwodnica Czerwieńska, i myślę, że sytuacja w połączeniu Zielona Góra – Warszawa się poprawi, że wróci jakiś pociąg lepszej kategorii, czego Zielonej Górze oczywiście życzę.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Teraz pan senator...

(*Senator Stanisław Kogut*: Bisztyga był pierwszy.)

Tak, Stanisław Bisztyga, a potem Stanisław Kogut.

Senator Stanisław Bisztyga:

Po prostu ja będę mówił krócej, bo Stasiu ma przygotowane exposé. (*Wesołość na sali*)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo proszę.

Senator Stanisław Bisztyga:

Panie Ministrze, ja oczywiście podzielam pogląd, że zadanie jest trudne, bo sytuacja jest taka, jaka jest. Wydaje mi się, że kiedyś popełniono błąd, tworząc wiele spółek, które korzystają z tego samego źródła finansowania i z tych samych torów. Życzę panu sukcesu, żeby się panu udało wstrząsnąć tym ospałym organizmem, z którym jeszcze nigdy nikomu się nie udało wygrać. Jeśli panu się uda, to będzie pan pierwszy.

Kolej jeszcze od austriackich czasów żyje swoim życiem i z tym się trzeba pogodzić. Ja jeżdżę wyłącznie koleją, a moje doświadczenia dotyczą linii Kraków – Warszawa albo Przemyśl – Gdynia. Moje refleksje są takie, że z tego samego taboru, z tych samych wagonów, różnie wyglądających czasami, korzystają różni ludzie i obsługują je różni ludzie. I bywa tak, że przejazd pociągiem jest wielką przyjemnością, obsługują go sympatyczni, mili, uśmiechnięci ludzie i przygotowane są czyste wagony. A bywa tak, że na tej samej linii pracują ludzie, którzy chyba są przerażeni faktem, iż muszą o coś zapytać, a wagony i toalety wyglądają dość koszmarnie. Czyli bardzo wiele zależy tu od ludzi.

Jeśli chodzi o ten nieszczęsny rozkład jazdy, to, Panie Ministrze, mam pytanie: czy kolejny raz zostaniemy zaskoczeni? Proszę sobie wyobrazić, że na ostatnie posiedzenie Senatu przyjechałem według starego rozkładu, ale wracałem już według nowego. Parlamentarzysta, senator, jest stawiany w takiej oto sytuacji. Nie wiedziałem o tym, poukładałem sobie plany i rozminąłem się z pociągami. Jak tu zwykły człowiek – wszyscy jesteśmy zwykłymi ludźmi – który korzysta z kolei na co dzień, a nie ma dostępu do informacji, ma się nie pogubić w tym wszystkim? Przypomnę choćby ten słynny peron piąty itd. Mam więc pytanie: czy koleje zaskoczą nas w najbliższym czasie kolejną zmianą rozkładu jazdy? Jeżeli tak, to należałoby to podać w jakiś rozumny sposób.

Pytanie drugie. Czy zostanie wprowadzony alkohol w Warszawie, a jeśli tak, to kiedy? To nie jest tak, że my chcemy rozpijać ludzi...

(Senator Stanisław Kogut: Wszędzie jest, ma rację.)

...ale wszędzie jest on dostępny. Jeżeli będziemy mieli sytuację, Panie Ministrze, że pracuje się nad tym, to, jeśli pan zechce, zwołamy specjalną konferencję i pozbieramy podpisy. Na Euro 2012 będą się z nas śmiali, jeżeli na stadionach nie będzie alkoholu. Tak samo będą się z nas śmiali, jeśli nie będzie piwa, które można wypić, oczywiście w warunkach przewidzianych określonymi przepisami, żeby nie wnosili z sobą, żebym ja nie spotykał w pociągu gościa, który mówi: „piwo jasne, piwo jasne”. Jest on bardzo sympatycznym, przyjaznym partnerem w rozmowach, ale to samo mógłby robić przedstawiciel Warszawy.

Już były dwa pytania i będą jeszcze dwa: jedno w imieniu pana senatora Kleiny, a drugie w moim imieniu. Pytanie pierwsze: kiedy zostanie zakończona modernizacja linii Warszawa – Gdańsk? I pytanie drugie: kiedy będzie zakończona modernizacja linii Kraków – Warszawa? Tam wszystko jest fajnie do tunelu, gdy się jedzie z Warszawy, a od tunelu do Krakowa zaczyna się jakaś jazda bez trzymanki: 20, 30, 40 km/h?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No właśnie.

Takie mam pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Massel:**

Już odpowiadam. Pierwszą sprawą, która, jak rozumiem, bardzo pana senatora boli, i słusznie, jest niestabilność rozkładu jazdy, która powoduje, że pasażerowi trudno jest zaplanować sobie podróż. To rzeczywiście jest problem strukturalny, który paradoksalnie pojawił się głównie wskutek inwestycji modernizacyjnych na liniach kolejowych w wypadku tras, z których pan senator korzysta, to jest ciąg Kraków – Warszawa – Gdynia, i opracowywania przez Polskie Linie Kolejowe tak zwanych rozkładów zamknięciowych, które obowiązują na przykład w ciągu miesiąca, a potem jest kolejny wariant robót i kolejny wariant rozkładu jazdy. Na czym nam zależy? Na tym, żeby doprowadzić do mniejszych rozbieżności między tak zwanym rozkładem rocznym, drukowanym, a rozkładem zamknięciowym. Rozkład roczny w ostatnich latach był tak naprawdę pobożnym życzeniem. Na przykład według rozkładu, który obowiązywał od grudnia 2009 r. do grudnia 2010 r., czas jazdy trasą z Warszawy do Trójmiasta zakładano na około czterech godzin, a rozkład ten nie obowiązywał nawet przez jeden dzień, co było oczywiste, z powodu intensywności robót, i czas wahał się od pięciu nawet do sześciu godzin.

Problem brał się z tego, że w Polskich Liniach Kolejowych były dwie osobne struktury: jedna zajmowała się sprzedażą produktu i tam był tworzony rozkład roczny, a druga zajmowała się, już na poziomie dyspozytorskim, tworzeniem rozkładu jazdy dla poszczególnych faz robót. Polskie Linie Kolejowe zmieniają teraz tę sytuację. Interweniowałem w tej kwestii na samym początku mojego urzędowania i prezes Szafranski wprowadza już tam istotne zmiany. Struktury te zostaną połączone i rozkład roczny będzie układany z uwzględnieniem przynajmniej najistotniejszych robót, które są prowadzone na linii. Oczywiście czasy jazdy w tym rozkładzie będą bardziej realne. W związku z tym można się spodziewać, że przy kolejnej fazie robót będą jakieś kosmetyczne zmiany, ale będą to zmiany kilkuminutowe, a nie godzinę w tę czy dwie godziny w tę. Tak że tutaj będziemy się starali doprowadzić do większej stabilności.

Sprawa druga. Pyta pan senator o inwestycje infrastrukturalne. Ma pan rację, że na trasie z Warszawy do Krakowa odcinek od tunelu do Krakowa teoretycznie powinien być już w niezłym stanie, bo w ostatnich kilku latach zainwestowano tam sporo publicznych pieniędzy, ale nie zainwestowano ich, niestety, kompleksowo i kilka obiektów inżynierskich pozostało do naprawy. Problemy pojawiły się także po ostatnich powodziach, kiedy doszło do poważnych osuwisk. Ten odcinek będzie w ciągu najbliższych kilku miesięcy naprawiany, z góry więc przepraszam za niedogodności, jakich pan zazna, podróżując do Warszawy.

Na trasie z Warszawy do Trójmiasta prace są teraz bardzo intensywne. Tak naprawdę od Warszawy do połowy odległości, między Działdowem a Iławą, jest wielki plac budowy. Drugi wielki plac budowy, gdzie już roboty praktycznie się kończą, jest między stacją Szymankowo na Żuławach a Pruszczem Gdańskim, no i kolejna wielka budowa to stacja w Gdyni. Na tej trasie roboty będą całkiem dobrze, niedługo wejdą w życie następne kontrakty w rejonie Gdańska i Gdyni.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ta linia będzie zakończona, jeżeli chodzi o roboty budowlane, w 2014 r., z tym że już na Euro 2012 efekty tej modernizacji będą widoczne; podróż na mecze będzie trwała nie pięć godzin, nie cztery godziny, a około trzech i pół godziny, zostanie już więc osiągnięty pewien postęp.

Powiem jeszcze, bo pewnie to pana interesuje, że bardzo intensywne roboty budowlane będą prowadzone na trasie z Krakowa do Przemyśla. Jest podpisanych pięć kontraktów na projektowanie, a następnie na budowę odcinka od Sosnowca przez Kraków do Rzeszowa. Równolegle są prowadzone inwestycje odtworzeniowe między Rzeszowem a Przemyślem, które przywracają prędkość 120 km/h. Akurat na tej trasie dużo się dzieje i będzie się dużo działo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Teraz pan...

(Senator Stanisław Bisztyga: Alkohol.)

Jeszcze sprawa alkoholu.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Massel:**

Szanowni Państwo, myślę, że sprawa będzie rozwiązana, bo również PKP InterCity działa w tym kierunku, żeby dopuścić sprzedaż alkoholu w wagonach restauracyjnych. Co do zasady, ja się z tym zgadzam, bo jeśli pije się alkohol w kulturalnych warunkach, to chyba jest to lepsze, niż gdyby ludzie mieli go spożywać gdzieś tam po kątach.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan senator przewodniczący Stanisław Kogut.

Senator Stanisław Kogut:

Panie Ministrze!

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No to zapytaj.

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Ja akurat przygotowuję własne opracowanie, oparte na latach doświadczenia, i niedługo je przedstawię, zorganizuję konferencję na temat tego, jak powinna być reformowana kolej. Bo po pierwsze, od roku 2000, kiedy była uchwalana ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP, zakładano rozdzielenie infrastruktury od eksploatacji, ale nie zakładano totalnego rozbicia kolei. Jeżeli nawet popatrzeć się na wzór francuski, austriacki czy niemiecki, to tam są duże holdingi, koncerny, gdzie... Tam kolej jest naprawdę bardzo silna.

U nas dziś się okazuje – tu koledzy mają świętą rację – że w ogóle nie ma rozkładu jazdy, na stacjach węzłowych nie ma skomunikowanych pociągów. Utworzono

sześćdziesiąt spółek i jest sześćdziesięciu panów, z których każdy sobie – ja to zawsze mówiłem – rzepkę skrobie. Nie chcę być złośliwy w stosunku do kolegi senatora z Zielonej Góry, ale takie doświadczenie jak wyście mieli, kiedy padły koleje lubuskie i później nastąpiło parcie na usamorządowanie, dla mnie było szokiem. Bo teraz, Drodzy Państwo, zrzucono 2 miliardy zł zadłużenia „Przewozów Regionalnych” na samorządy i teraz samorządy się drapią po głowie, co zrobić, żeby ta kolej faktycznie funkcjonowała.

Dzisiaj, Drodzy Państwo, trzeba mówić głośno, że Koleje Mazowieckie ogłosiły przetarg na doradcę prywatyzacyjnego i chcą sprzedać „Przewozy Regionalne”. Wszystko idzie w tym kierunku, gdyż były uzgodnienia rządowe, żeby to kupiło DB – Deutsche Bahn. Coraz głośniej się mówi o wysoko postawionych politykach – już media to mówią – którzy do tego doprowadzili.

Dla mnie to, co się działo w zimie, nie jest czymś nadzwyczajnym, bo w tych trzynastu oświadczeniach, które składałem, przewidywałem, Panie Ministrze, że do tego dojdzie. Wczorajsza decyzja o zabranii kolei 5 miliardów zł, jest dla mnie – w odróżnieniu od zdania senatora – tragedią. Popatrzmy, co zakłada Unia. Unia zakłada, że przewoźnicy mają dowozić ludzi szybko i tanio, kolej ma być ekologiczna, a my zabieramy kolei pieniądze.

Na tę sieć, Drodzy Państwo, powinno się popatrzeć apolitycznie, nie przez pryzmat polityki. Weźmy mapę infrastrukturalną i będziemy widzieć, gdzie są białe plamy, gdzie się nie proponuje żadnych inwestycji kolejowych. Popatrzmy na Ścianę Wschodnią, na Suwałki, i zwróćmy uwagę na to, ile tam się jedzie. Gdy jedziemy do Krakowa, tak jak kolega, to dzięki Bogu mamy superjazdę.

Masz rację, że zła jest organizacja pracy w wypadku inwestycji, bo robi się jeden mostek, za chwilę robi się następny, jakby przy mostku... Jakby nie można było zrobić jednego na długości 10 km.

Drodzy Państwo, mnie to nie interesuje, ale widzę, że zaczyna się kampania i jeden drugiego atakuje. Trzeba jednak popatrzeć na kolej, na to, że wokół kolei mogła się rozkręcić polska gospodarka, o czym mówię od dawna. Weźmy na przykład PKP SA. Na co komu potrzebny ten truteń? Przecież to już dawno powinno być przekształcone w Agencję Mienia Kolejowego i spłacać zadłużenie.

Ostatnio „Gazeta Wyborcza” posłużyła się moim cytatem, kiedy mówiłem, żeby w jakiś sposób spłacić ten dług. Koledzy nie wiedzą, i nie muszą wiedzieć, Panie Ministrze, co się dzieje. Dubluje się spółki, infrastruktura tworzy swoje działy: telekomunikacji, energetyki, informatyki.

Ja nie będę wnikał w to, jacy ludzie wchodzą na stanowiska, ale uważam, że kadra powinna być wymieniona w 100% i powinni przyjąć profesjonalności. Kiedy mówię na temat rządu fachowców, to na kolei najwyższy czas, żeby był rząd fachowców, w tym także kolejarzy. Jeśli się tego, Panie Ministrze, nie zrobi, jeżeli pan nie zrobi tego na wstępie, to w życiu się panu reforma nie uda, bo będą chodzić, głaskać pana po plecach: „Panie Ministrze, jaki pan wspaniały, jaki pan ma ładny krawat”, a gdy wyjdą za drzwi: „jak temu ministrowi dołożyć, żeby mu się nic nie udało”? Ja naprawdę ciągle o tym mówiłem.

Ostatnio europarlamentarzyści są przychylni kolei. Jak pan wie, udało mi się przekonać czterdziestu europarlamentarzystów do budowy linii Podłęże – Piekiełko, ale to ma na celu połączenie Skandynawii z południem Europy, wpisanie w międzyna-

rodowe ciągi. I tak powinniśmy tu rozmawiać, bo jeśli się mówi, że do kolegi nie jedzie pociąg, to ja też mógłbym powiedzieć, Panie Ministrze, że trzystu studentów pisze, iż pociąg międzynarodowy zatrzymuje się w Nowym Sączu i w Tarnowie, a studenci w Stróżach nie mają połączenia z Bieszczadami, z Jasłem, i pytają, jak mają dojechać na uczelnie. I to jest w każdym mieście. Popatrzmy na to globalnie, bo to, że my będziemy mówić tylko o Zielonej Górze, bo jest senator, o Łodzi, bo jest kolega, o Rybniku czy o Stróżach, to nic nie da. Trzeba popatrzeć na to globalnie, Panie Ministrze.

Jak powiedziałem, w przyszłym tygodniu dokończę moją koncepcję reformy i zaprezentuję ją publicznie. Może będzie to szok, bo wszyscy mówią o związkach, Panie Senatorze, a związki siedzą w kieszeniach administracji. Dano im stołki, rady nadzorcze, pozatrudniano kochanki i dlatego związki dopuszczają do wszystkiego. Pamiętamy, Drodzy Państwo, moment, kiedy to mówiłem – był wtedy jeszcze minister Engelhardt – o „Przewozach Regionalnych”. Co odpowiedział pan minister, gdy zapytałem go o pakiet socjalny? „Mamy podpisane”. Nie byłoby, Panie Ministrze, tego problemu, gdyby tak było. A teraz okazuje się, że żadnych pakietów nie ma i powiem jako senator, nie jako kolejarz związkowiec, że niepoważni byłiby marszałkowie, którzy podpisywaliby teraz pakiet, żeby sobie podwyższać koszty.

Nie będę przeciągał, Drodzy Państwo. Dobrze państwo wiedzą, że to jest mój konik, jest to jakby mój zakład pracy. Nie chcę się więcej wypowiadać, choć mam swoje zdanie na temat Cargo i na temat InterCity. Kiedy słyszę, że czeskie Cargo chce kupić nasze Cargo, to się zastanawiam, do czego my doprowadzamy. Sprzedajemy złoty kury? A sprzedajmy to dziadostwo, niech sobie kupią tych 100 tysięcy ha, a nie to, co ma przynosić kolei zysk.

Ja powiem tak: na tej ustawie to wygrało ino Ministerstwo Finansów, bo dyrektor Boniuszko robił wszystko, żeby kolej płaciła jak największy VAT.

Masz rację, Panie Senatorze Bisztyga, że jest ino pieniądź wirtualny w grupie i zerować chcą na tej jednej złotówce, która w grupie krąży. Powinno to być podpisane, Panie Ministrze – ja mówię o kwestiach historycznych, w 2004 r. – z panem premierem Polem, że majątek ma być przekazany do wszystkich spółek natychmiast i trzeba zrobić specustawę, żeby to przekazać. Bo w jaki sposób będzie pan płacił po pół miliarda złotych VAT przy przekazywaniu majątku między spółkami? Gdzie mają być pieniądze? Dla mnie totalną klęską, mimo że są entuzjaści, jest klęska „Przewozów Regionalnych”. Ja byłem, jestem i będę przeciwnikiem tego, bo reformy w takim stylu nie ma w żadnym kraju Europy i świata.

Panu jako ministrowi – nie wszystkim prezesom, to mówię otwarcie – akurat życzę, żeby się to udało. Ale powiem od razu, że jeśli nie zrobi pan na wstępie tego, co panu powiedziałem, to w życiu się panu nie uda. Bo dla mnie demagogią jest jeżdżenie po Chinach, ściąganie Chińczyków. Kursują boeingi Warszawa – Pekin, a co nam Chińczycy wprowadzą? Chyba odmałpują wszystko i będziemy za cztery lata niewolnikami we własnym kraju i będziemy pracować u Chińczyków. Taka jest tendencja rządu, bo jeżdżą wszyscy: i minister Grad i wielu innych, ale to sprawa pana premiera, jeśli to dopuszcza. Poinformuję też pana o tej reformie. Gdy usiadłem i tak spokojnie, Drodzy Państwo Senatorowie, zacząłem liczyć, to wyszło mi, że jest sześćdziesiąt spółek. Policzmy więc sobie. Ja już nie liczyłem wielu ludzi w Radzie Nadzorczej, liczyłem ino pięć osób tam, gdzie są rady dużo większe, po 2 tysiące zł. Policzyłem sześćdziesiąt zarządów i liczyłem tylko trzy osoby w zarzą-

dzie zarabiające po 12 tysięcy zł, to rocznie wyszło mi około 60 milionów zł. Dziękuję, nie będę przeciągał.

Droży Państwo, mnie możecie wierzyć, bo ja jestem opozycją konstruktywną i dla mnie kolej to świętość. Nie zgodzę się z nikim. Gdybyśmy postawili na kolej, to już dawno byśmy byli drugą Japonią. Dawno bylibyśmy drugą Japonią. Jak pan minister powiedział, aż dwa tysiące ludzi pracuje w dziale nieruchomości. Zastanówmy się, czy to trochę nie za duża armia. I wie pan, co ma pan zrobić? Wygoń pan politykę, tych wszystkich Prześlugów i innych z opcji rozkładanek pana Palikota i innych, bo oni po to przychodzą, żeby kasę wyprowadzać. Ja nie mówię, że ten pan to robi, broń Boże, zachowaj mnie Panie, nie mam dowodów, ale polityk niech idzie z kolei na zbity łeb, bo inaczej się daje gości niekompetentnych, nieczujących. Jeśli gość nie wie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Na koniec, Panie Przewodniczący.

...że się pokazuje Warszawę Grochów i nie wie, że się wymienia tylko moduły w nowoczesnych wagonach, o czym mówił pan Bisztyga, to po co on przychodzi na kolej? Jeśli on nie wie, jak wygląda szyna, jak wygląda przegląd, obiegi? Powołujemy się wszyscy na Zachód, powinien więc mieć to w jednym paluszku. Powinno być tak, jak jest w Japonii: po 100 tysiącach km jest przegląd, a po 300 tysiącach km jest rewizja i wszystko się wymienia.

Ten senator z Zielonej Góry nie boi się, że wyleci mu wagon, kiedy będzie jechał do Warszawy. Pociągi do Warszawy z wszystkich miast wojewódzkich, nawet InterCity, powinny kursować co godzinę. A my zmieniamy rozkład jazdy i kolega Bisztyga przychodzi na stację i mówi: ty, senator kolejarz, pociąg jedzie pięć minut później. Na świecie, jeśli spóźnienie wynosi dwie minuty, to się koryguje rozkład jazdy, Panie Ministrze, i tak jest on skomunikowany, że można jechać każdym rodzajem pociągu i są one skomunikowane.

Powiem też humorystycznie już całkiem na koniec. Ja wyśmienicie grałem w piłkę i graliśmy w Lyonie mecz, po czym wracaliśmy pociągiem. Mieliśmy przyjechać do Polski przez Frankfurt, ale wsiedliśmy do pociągu i nie wysiedliśmy w Metz, a tu konduktor krzyczy: Luksemburg. No ale jakoś szybko tam się dostaliśmy, i, Droży Państwo, mieliśmy co minutę połączenie do Strasburga, do Frankfurtu, do Drezna, a gdy przyjechaliśmy do Zgorzelca, nie mieliśmy czym dojechać do Krakowa. Sześć godzin czekaliśmy na pociąg, bo takie było skomunikowanie. I pan, Senatorze, się nie dziw, bo dzisiaj skomunikowanie jest jeszcze gorsze.

Na koniec powiem, bo ciągle mi mówią, Panie Ministrze, także koledzy senatorzy, o tych biletach. W dobie informatyzacji nie ma biletu integracyjnego? I oto wsiada – żeby nie obrażać kolegów – moja mama w jeden pociąg i nie może biletu kupić na drugi pociąg. Co to jest? To jest kpina, to jest lekceważenie naszych rodziców, naszych rodaków. Przybiega konduktor i liczy sobie 6 zł za wypisanie, no bo ma 10% od wypisanego biletu. Przecież moja mama powinna iść do kasy i na każdy środek lokomocji, nawet gdy jedzie do Gdyni, kupić bilet, a nie, żeby co rodzaj lokomocji, to kupować nowy bilet. Dziękuję.

Ja mógłbym mówić nawet cały dzień, ale może będzie inna okazja. Oddam głos kolegom, a także przeproszę państwa, bo jest posiedzenie Komisji Rodziny i Polityki Społecznej, i chcę na nie pójść.

A jak są fachowcy, to nie ma się co przejmować, gdy ktoś z SLD czy osoba z innej opcji atakuje. Za każdej opcji politycznej, za każdym rządów byli ich ludzie. Trudno, żeby ktoś z SLD, na przykład pan Liberadzki, siedział w rządzie PiS, bo on by od razu robił rządowi PiS antykampanię.

Przecież kiedy pan Władysław Ortyl był w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego, też chodziłem i wycierałem klamki, i też mnie bolało, że linia polityczna, Kolbuszowa... Żeby z Warszawy do Rzeszowa jechać dużo krócej przez Kolbuszową. I niech pan popatrzy, gdy przyszli, to najpierw cięli Kolbuszową czy nawet tę Zieloną Górę. A do Gdańska, to wie pan, Panie Ministrze, co proponowałem? Zamknąć całą tę linię z Warszawy do Gdańska, wynająć samoloty, ludzi przewieźć samolotami, ogłosić trzydzieści przetargów, zrobić tę linię i otworzyć. Teraz będzie tak, że gdy dobra będzie linia z Gdańska do Działdowa czy do Tczewa, to zacznie pan ją remontować od strony Warszawy. A jak ruszy od Warszawy, to będą remontować od strony Gdańska. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Jeśli pan minister uzna, że warto się odnieść...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Massel: Nie, nie.)

Oczywiście, pan senator Kogut... Wiadomo, kolej to dla niego cały życie i jeszcze więcej.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Massel: Dla mnie też.)

Oczywiście, dla pana ministra też, to was łączy, a pan senator Kogut towarzyszył w tym wszystkim...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, tak. W 2000 r., kiedy była ustawa, to też pamiętam pana senatora jako aktywnego uczestnika całej tej gry. Myślę, że w tej chwili na wiele spraw ma pan nieco bardziej wyważony i rzeczowy pogląd i to jest bardzo ważne.

Czy pan senator Iwan chciałby jeszcze coś powiedzieć?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Sprawa tego biletu wydaje mi się ważna z reklamowego punktu widzenia, a także podnoszenie jakości pracy.

Senator Stanisław Iwan:

Panie Ministrze, ja chciałbym zadać pytanie już tak po inżyniersku. Ostatnio jechałem do Krakowa i widziałem, że tam, gdzie jest wymieniana trakcja – po izolatorach to widać – zaczyna być ona przystosowywana do innego, wyższego zasilania, bo izolatory są takie, a nie inne, a ja się na izolatorach znam, bo z wykształcenia jestem inżynierem elektrykiem. Widzę, że są robione przygotowania do zmiany napięcia, bo wiadomo, że 3 kV stałego napięcia nie nadaje się do dużych prędkości, 160 km/h to jest chyba maksimum, jakie można przy tym napięciu uzyskać. Nie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

A no właśnie. Chciałbym, żeby pan minister powiedział, czy jest u nas planowana zmiana napięcia zasilającego, czy nie. Są problemy na granicach, mamy w tej chwili te huzary, które niby jeżdżą, a naprawdę psują się w każdym warunkach, bez względu na temperaturę i opady. Bardzo bym prosił o informację na ten temat.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Czy ktoś z panów senatorów ma jeszcze pytanie?
Pan senator Ortyl i pan senator Motyczka. Bardzo proszę.
To może tak kompleksowo, żeby już...

Senator Władysław Ortyl:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, powiedział pan coś, co mnie zaniepokoiło, a mianowicie, że projekty unijne będziemy realizować do 2014 r., a rok 2015 przeznaczymy na rozliczenia. Myślę, że to jest trochę błędne założenie, bo projekty te robi się w sposób ciągły i rozlicza się też w sposób ciągły na tak zwaną zakładkę. Pańscy pracownicy i pracownicy PKP powinni się zajmować tymi projektami do ostatniego dnia i godziny. Może być nawet taka sytuacja – teoretycznie może się tak zdarzyć – że przez te oszczędności, o których pan mówił, bo z przetargów wynika, że teraz są dużo niższe koszty, mogą się pojawić dodatkowe możliwości sfinansowania czy wręcz odłożenia projektów na ostatnią chwilę, co byłoby dużą ulgą i dla budżetu państwa i dla budżetu PKP. Może pan minister się trochę źle wypowiedział? Proponowałbym, żeby się nad tym naprawdę zastanowić. Bo tutaj jest inna technika wdrażania tego: trzeba równolegle i realizować, i rozliczać każdy projekt na bieżąco. Nie będzie takiego czasu, że usiądziemy i będziemy te projekty rozliczać. Prosiłbym o komentarz do tego.

Chcę też powiedzieć, że polskie kolejnictwo dawno nie miało takiej szansy, jeżeli chodzi o front inwestycyjny związany z funduszami europejskimi. Jest to niezmiernie istotna sprawa i tutaj nawet bym się zgodził z takimi radykalnymi pociągnięciami, jak czasowe zamknięcie linii, żeby nie utrudniać realizacji inwestycji. Myślę, że to jest dobry pomysł, mimo że na pewno pasażerowie, wiedząc, czemu to służy, będą sobie coś pod nosem mrużyć i spadnie ich liczba, bo się wydłuży czas. Na pewno jednak ten efekt jest ostateczny i lepszy. To bym zdecydowanie popierał i komentował pozytywnie. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan senator Motyczka, bardzo proszę.

Senator Antoni Motyczka:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Zaniepokoiła mnie pana informacja o wielkiej, czterdziestoprocentowej oszczędności na inwestycjach. Na czym? W czym? Gdzie? Dlaczego? To są pytania podstawowe.

Ja jestem budowlańcem i uważam, że inwestycja wyceniona poniżej 80% jej planowanych kosztów jest do niczego. Jest to inwestycja źle zaprojektowana, źle przygotowana i mająca złe okresy rozliczeniowe. Naprawdę to jest fatalne. 40% oszczędności? To co: gorsze będą tory, gorsze podkłady, gorsze łupki? Co jeszcze będzie gorszego? Złe rozjazdy chcecie jeszcze na tym robić? Na czym chcecie tu zaoszczędzić? To jest przecież kosztem jakości. Bardzo zaniepokoiła mnie ta informacja, którą pan był uprzejmy przedstawić w swoim exposé.

No i, proszę państwa, jeszcze jedna kwestia z tym związana. Trzeba się dziś zastanowić nad zamówieniami publicznymi. Zamówienia publiczne są złe, bo jeżeli przychodzi inwestor – nie mówię w tej chwili o kolei, mówię ogólnie – i daje cenę wynoszącą 38% kosztorysu inwestorskiego, to tę robotę kupujemy. A potem robimy jeszcze inne kombinacje i summa summarum wychodzi na to, że i tak dochodzimy do tego osiemdziesięcioprocentowego wskaźnika. To po co robić te sztuczności? Tylko po to, żeby wygrał ten, kto proponuje najniższą cenę, a potem efekty tego są złe? Proszę państwa, efekty są niestety mizerne wszędzie, na wszelkich robotach, nie tylko na kolei.

I druga sprawa, którą też bardzo mnie panowie poruszyli. Ja bardzo dużo robiłem dla kolei, między innymi na linii Katowice – Zwardoń. Prawdę mówiąc, wszystkie przepusty, które są wykonane na tej linii, zostały wykonane przeze mnie i stoją do dzisiaj, a ja mam jeszcze taką brzydką zasadę, że choć to było robione dwanaście lat temu, co roku jadę na kontrolę na te przepusty. Biorę swoją ekipę, przejeżdżamy, obserwujemy, kontrolujemy. Obok niewysieczonych traw wszystkie przepusty stoją i nie mają żadnych uszczerbków technicznych i na każdym przepuście są napisy. Ja daję to tylko pod rozwagę, wszystko to jest do zrobienia, a naprawdę nie robiliśmy tego za darmo, ale za dobre ceny, wtedy jeszcze niezwarowane.

Są też dwa przepusty zrobione w cenie konkurencyjnej i już się rozpadają. Mogę pokazać ich numery i na którym są kilometrze. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Powoli to spotkanie przeradza się w naradę roboczą.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Massel:**

Odpowiem kolejno na pytania.

Pytanie dotyczące energetyki. Rzeczywiście, przy modernizacji linii kolejowych są już stosowane nowe konstrukcje sieci trakcyjnej, dostosowane do większych natężeń prądu, bo i moce lokomotyw, które mają kursować po tych liniach kolejowych, po ich modernizacji, są dużo większe. Lokomotywa „Husarz”, na temat której dzisiaj padło tu parę słów, ma moc około 6 MW, w związku z czym natężenia prądu są też większe i stąd elementy sieci trakcyjnych, przekroje drutów jezdnych oraz izolatory są większe. System 3 KV na naszej sieci kolejowej zostanie jednak właściwie na zawsze, bo zmiana tego systemu zasilania byłaby zbyt dużą inwestycją. Rozważany jest także system zasilania dla modernizacji centralnej magistrali kolejowej, gdybyśmy chcieli kiedyś pojechać na niej z prędkością 300 km/h. System 3 KV pozwoli jechać po centralnej magistrali, po modernizacji, z prędkością rzędu 220–230 km/h, z jaką jeszcze ta konstrukcja sieci i podstacji trakcyjnej pozwoli jechać. Zapewniam panów, że już w przyszłym roku będą się odbywały pierwsze jazdy z prędkością 200 km/h, a potem 220 km/h.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Chciałbym przedstawić to szerzej.

Jak powiedziałem, do roku 2014 powinny się zakończyć roboty na inwestycjach POIiŚ, żeby rok 2015 zostawić na rozliczenie. To wynika z zasady N plus 2. Mamy horyzont finansowania 2007–2013, a więc do roku 2015 musi to być rozliczone. Oczywiście gdyby się zdarzyło, że roboty by się zakończyły w I kwartale 2015 r., to uda się te inwestycje rozliczyć, jednak ostateczny bufor bezpieczeństwa jest przy tego rodzaju projektach niezbędny.

Druga istotna sprawa. Mówił pan, że przy takiej sytuacji na rynku wykonawców trzeba się liczyć z tym, iż te oszczędności będą jeszcze większe. My o tym wiemy i dlatego nie tylko są analizowane projekty z listy podstawowej, ale również projekty z listy rezerwowej. Na liście rezerwowej jest na przykład odcinek linii E59 Wrocław – Poznań w rejonie Poznania, a konkretnie jest to odcinek Poznań – Czempień. Ten projekt jest bardzo dobrze przygotowany i wszystko wskazuje na to, że będzie on realizowany, mimo że jest na liście rezerwowej. Odpowiadając na pana sugestie, powiem: tak, o czymś takim myślimy.

I trzecią sprawą, dla nas istotną, jest płynne przejście od horyzontu finansowania 2007–2013 do horyzontu 2014–2020. Zakładamy, że w odróżnieniu od tego przeskoku z horyzontu 2004–2006 na 2007–2013, kiedy zaszły zasadnicze zmiany w wymaganiach stawianych projektom, w rodzaju analiz, jakie musiały być wykonywane dla tych projektów, określonych zwłaszcza w dokumencie pod tytułem „Niebieska księga”, to tutaj już takiej drastycznej zmiany nie będzie. Dzięki temu z nowego horyzontu finansowania szybciej będzie można kontraktować roboty, żeby nie było takiej czarnej dziury, rocznej czy dwuletniej, w inwestycjach kolejowych.

Odnosząc się do cen, jakie w tej chwili występują w postępowaniach przetargowych, to ma pan rację, że jeżeli kształtują się one poniżej pewnego poziomu, można mieć duże podejrzenia co do jakości robót, ale tu tak niskie ceny są wynikiem dużej konkurencji. Proszę sobie wyobrazić, że w ostatnim tygodniu, w przetargu na budowę wiaduktów nad torami w rejonie Działdowa na linii E65 otwierano oferty, których było kilkanaście, i najtańsza wynosiła 60% kosztorysu inwestorskiego. Jest to efekt dużej konkurencji. Widać, że oprócz firm krajowych wchodzi podmioty zagraniczne. To ma swoje dobre strony w postaci konieczności zainwestowania mniejszych środków zarówno z funduszy unijnych, jak i przede wszystkim z wkładu własnego, którego wyłożenie najbardziej boli, ale jest też obawa, w jaki sposób wykonawca sobie to potem odbije. Widać to również w budownictwie drogowym, gdzie też jest bardzo silna konkurencja, a potem słyszymy na przykład o złej jakości nawierzchni na odcinku S8 w Warszawie itd. Rzeczywiście taka obawa istnieje. Rynek ma jednak to do siebie, że są takie okresy, kiedy ceny robót są niskie, i takie, kiedy ceny są bardzo wysokie. Ja sobie przypominam z własnego doświadczenia zawodowego sytuację sprzed dwóch i pół roku, kiedy na zlecenie Polskich Linii Kolejowych robiłem ekspertyzę, w której uzasadniałem, że można zawrzeć umowę z wykonawcą, mimo że najtańsza oferta była powyżej kosztorysu inwestorskiego. Wtedy była odwrotna sytuacja – ceny robót szły bardzo w górę, no i aktualne ceny rynkowe w stosunku do tego, co było w kosztorysie, bardzo się różniły. Widać, że teraz mamy inny okres, co nie znaczy, że tak będzie zawsze.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Zbliżamy się do końca posiedzenia. Bardzo jesteśmy wdzięczni za pana obecność i za przekonywającą informację o tym, jak pan zamierza się uporać z problemem, który się nazywa „polskie koleje”. Życzymy wszystkiego dobrego, zapewniamy o naszej życzliwości, ale również o krytycznej, spowodowanej miejscem, gdzie siedzimy, ocenie tego, co się dzieje. Nie jest to nasze pierwsze spotkanie, dlatego proszę być przygotowanym na następne zaproszenie.

Dziękuję bardzo państwu, dziękuję panom senatorom.

(Koniec posiedzenia o godzinie 9 minut 18)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851