

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 51)

z dnia 17 października 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 51)

17 października 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego, i **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat realizacji „Programu inwestycji dworcowych na lata 2016–2023”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Andrzej Bułczyński** członek zarządu Polskich Kolei Państwowych SA wraz ze współpracownikami, **Ewa Karasińska** dyrektor Departamentu Projektów Kolejowych Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Sindrewicz** i **Jarosław Żołądź** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dzień dobry.

Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie. Mamy piękny czwartkowy poranek, wschodzi słońce. To jest dobry moment do tego, żeby porozmawiać o inwestycjach dworcowych, niezwykle ważnych.

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Niezwykle serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Na posiedzeniu Komisji w szczególności witam szanownego pana ministra Piotra Malepszaka, który odpowiada za sprawy kolejowe w Ministerstwie Infrastruktury. Witam pana ministra wraz ze współpracownikami. Bardzo serdecznie witam pana prezesa Andrzeja Bułczyńskiego, członka zarządu PKP SA, wraz ze współpracownikami. Witam panią Ewę Karasińską, dyrektora Departamentu Projektów Kolejowych w Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Dzień dobry, pani dyrektor. Bardzo serdecznie witam też pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Szanowni państwo, na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat realizacji „Programu inwestycji dworcowych na lata 2016–2023”. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, przystępujemy więc do realizacji.

Bardzo proszę pana ministra o zabranie głosu i wprowadzenie i przedstawienie informacji. Oczywiście, panie ministrze, jeżeli będzie taka potrzeba, to bardzo proszę również delegować głos na współpracowników.

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dzień dobry. Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, przedstawię krótki wstęp z mojej strony i następnie przekażę głos dyrektorowi Sierpniowi z Ministerstwa Infrastruktury i prezesowi Bułczyńskiemu z PKP SA, którzy mają w tym temacie wiele szczegółów. Prezes Bułczyński jest częściowo związany z tym tematem bezpośrednio w PKP SA, częściowo też prezes Lisiewicz.

Jeśli chodzi o kwestie dworcowe, szanowni państwo, przedstawimy trochę szerszy kontekst. Lata 2016–2023 to już intensywny rozwój programu, ale zaczynaliśmy go wcześniej, bo zaczynaliśmy na przełomie 2010/2011. Wtedy zaczęliśmy, powiedzmy,

poważnie myśleć o dworcach, nie tylko największych w największych miastach, ale też tych dworcach, które mamy w mniejszych miejscowościach, na liniach o mniejszym znaczeniu, mniejszym charakterze, mniejszych przewozach.

Wnioski, które płyną z tego okresu, są w większości pozytywne. Ten program to jest program, przy którym mieliśmy większe liczby i plany związane z realizacją. Nie wszystko udało się zrealizować w zakładanych harmonogramach, ale generalnie, gdyby ten program podsumowywać, to trzeba jasno powiedzieć, że gdy jeździmy po kraju pociągami, dworce wyglądają już bardzo, bardzo dobrze. W większości przypadków, a szczególnie tam, gdzie podjęliśmy jakieś działania, one miały różny charakter, chociaż trzeba podkreślić, że w wielu kwestiach miały charakter kompleksowy. Przebudowaliśmy lokalne dworce, one zyskały zupełnie nowy charakter. Stały się one lokalnymi centrami komunikacyjnymi.

Z tematów największych, gdzie przewijają się miliony pasażerów, te lokalizacje wszyscy oczywiście znamy. Są bardzo duże tematy, jak Warszawa Zachodnia, która się kończy, która była planowana 10 lat temu, zaczęła się 4 lata temu, a w przyszłym roku będziemy mieli koniec. Podkreślam jednak, że te dworce: i dworce systemowe i dworce, które właściwie trudno nazwać dworcami, bo dworzec charakteryzuje się dużą architekturą, więc to raczej miejsca, gdzie pasażer wchodząc na peron, nie stoi na wietrze, nie moknie, gdy warunki pogodowe nie są sprzyjające, tylko ma możliwość schronienia się...

Te kwestie też będziemy chcieli podsumowywać z myślą o wyciągnięciu wniosków z ostatnich 10 lat, z tego, jakie kwestie były problematyczne. Dotyczyły one szczególnie sytuacji, gdy zainwestowaliśmy bardzo dużo pieniędzy w jakiś dworzec, na przykład o charakterze zabytkowym – takim przykładem był dworzec w Gdańsku Głównym – i nie wynajęliśmy żadnej powierzchni na tym dworcu, nie zadbaliliśmy o element, który od razu powoduje, że dworzec żyje. Przez dworzec czy przez stację mamy średnio 30 tys. pasażerów dobowo i oni nie mają gdzie na tym dworcu skorzystać z gastronomii czy z innych usług.

Szczególnie w obszarze dużych dworców i inwestycji do dopracowania jest kwestia tego, jak te elementy szybciej ze sobą wiązać. Wkładamy duże pieniądze, remontujemy, nadajemy nowy charakter, ale chodzi też o to, żeby w międzyczasie rozmawiać z wykonawcami, rozmawiać z najemcami, żeby szybko po zakończeniu czy nawet już w trakcie móc otwierać powierzchnię. To jest problem. Dzisiaj takim przykładem jest dworzec Gdańsk Główny.

Bazując na doświadczeniach, znacznie wcześniej rozpoczęliśmy rozmowy z najemcami i dostosowanie powierzchni na całościowo oddawanym w czerwcu przyszłego roku dworcu Warszawa Zachodnia, żeby kilka tysięcy metrów kwadratowych powierzchni w przejściach podziemnych było szybko zagospodarowane.

Na wstępie oddam głos dyrektorowi Sierpniowi, który powie nam trochę o pieniądzach i o kwestiach legislacyjnych związanych z dworcami. Następnie prezes Bułczyński podsumuje ostatnie osiem lat z pewnym rozszerzeniem od 2010 r.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Zgodnie z decyzją i kierunkiem wyznaczonym przez pana ministra – bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Przemysław Sierpień:

Dzień dobry.

Szanowni państwo, na wstępie pozwolę sobie jeszcze na małe sprostowanie wczorajszej wypowiedzi na posiedzeniu Komisji w zakresie budżetu. Zwrócono mi później uwagę odnośnie do „Krajowego programu kolejowego”, że powiedziałem, że nie będzie aktualizacji, natomiast aktualizacja będzie w przyszłym roku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Właśnie, wychwyciliśmy. Dziękuję za sprostowanie.

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

Żeby to było jasne, bo później zwrócono mi uwagę, że w całym ciągu wypowiedzi zabrzmiało to tak, że nie planujemy, a planujemy aktualizację w przyszłym roku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję za to sprostowanie.

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

Przechodząc do dzisiejszego tematu, należy zwrócić uwagę na dwa przepisy. Jeden przepis jest w ustawie o transporcie kolejowym. Jest to art. 38 ust. 6a, zgodnie z którym ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki na budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróży. Tutaj kluczowy jest fragment dotyczący bezpośredniej obsługi podróżnych. To znaczy, że z dotacji budżetowej w ogóle nie możemy finansować części komercyjnej na dworcach. Z dotacji budżetowej możemy finansować tylko część, która dotyczy podróżnych, czyli są to poczekalnie i fragmenty dworca, z których korzystają podróżni, które natomiast nie są wykorzystywane komercyjnie.

W ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” w art. 20d w ust. 2 wskazano, że środki ze zbycia akcji lub udziałów są przeznaczone m.in. na sfinansowanie wydatków w zakresie inwestycji lub remontów dworców kolejowych. Ten przepis dwukrotnie był podstawą do przekazania środków do PKP w związku z nabyciem przez Skarb Państwa akcji PKP Polskich Linii Kolejowych. W 2019 r. była to kwota 42 mln zł, zaś w 2021 r. była to kwota 600 mln zł. Ponadto, jak mówiłem wczoraj w czasie pytań, do reguły wydatkowej zgłoszono również możliwość skorzystania z tego przepisu w przypadku potrzeby środków na realizację drugiego „Programu inwestycji dworcowych”.

W ramach naszej dotacji budżetowej skupiamy się przede wszystkim na dworcach. Dzięki naszym inwestycjom ma być poprawiona obsługa i bezpieczeństwo pasażerów, ma być poprawiony stan techniczny obiektów dworcowych, zwiększenie dostępności budynku dworca dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się oraz ma być poprawiona estetyka dworców i terenów przyległych.

Od 2010 r. do końca zeszłego roku z dotacji budżetowej, która jest w gestii ministra właściwego ds. transportu, przekazaliśmy prawie 805 mln zł. Jak państwo widzą, wydatki na dworce w 2010 r. to było już prawie 100 mln zł. W 2011 r. było to prawie 145 mln zł. W 2019 r. jest tylko 8 mln i tutaj wyrównanie to są właśnie 42 mln zł z drugiego przepisu, więc łącznie była to kwota ok. 50 mln zł. W 2021 i 2022 r. uwzględniono również wydatki niewygasające z roku poprzedniego i to jest faktyczne wydatkowanie w danym roku. W ostatnich latach w ramach dotacji budżetowej na dworce jest zabezpieczona kwota 50 mln zł. Taka kwota była w 2023 r., taka kwota jest w bieżącym roku i również na przyszły rok w projekcie ustawy budżetowej zabezpieczyliśmy kwotę 50 mln zł.

Ze środków dotacyjnych od 2011 r., jak sprawdziliśmy, zrealizowano 129 zadań, w tym 117 dworców kolejowych zostało przebudowanych. Zrealizowano również 12 inwestycji na dworcach. Były to m.in. wymiany ciągów piesznych i system informacji dynamicznej. W liczbie 117 dworców, które są tutaj wskazane, od 2016 r. są również ujęte dworce w ramach „Programu inwestycji dworcowych”, ponieważ program ten jest finansowany zarówno ze środków dotacji, która jest w gestii ministra właściwego ds. transportu, środków własnych PKP SA, które pochodzą ze zbycia akcji Polskich Linii Kolejowych, oraz środków unijnych z programu POIiŚ i z programu „Polska Wschodnia”. Również w kolejnych latach do finansowania dworców będzie wykorzystywany podobny montaż finansowy.

W tym zakresie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze.

Zgodnie z dyspozycją pana ministra – pan prezes Bułczyński. Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Bułczyński:

Dzień dobry państwu.

Mam przyjemność powiedzieć państwu kilka słów na temat „Programu inwestycji dworcowych”, który był realizowany w latach 2016–2023/2024.

Przechodząc do szczegółów, zacznijmy od podstawowej informacji. Jak trwały prace nad PID 1, do realizacji przyjęto ponad 400 dworców. Można powiedzieć, że samo przyjęcie tak

dużej liczby dworców już na początkowym etapie, bez żadnej konsternacji co do samego zakresu prac, które będą niezbędne do wykonania, spowodowało, że program ten stał się niemożliwy do zrealizowania. Tak zostało napisane na slajdzie, program podlegał sześciokrotnej modyfikacji. W efekcie tego udało się zrealizować 127 dworców kolejowych.

Spieszę z wyjaśnieniem, czym jest różnica pomiędzy prezentacją pana dyrektora Sierpnia a naszą prezentacją. U pana dyrektora Sierpnia było troszeczkę więcej dworców. Pan dyrektor Sierpień podsumował wszystkie dotacje, które były objęte dotacją budżetową jeszcze sprzed 2016 r., czyli dodał dworce Bydgoszcz, Gliwice, Szczecin, które były realizowane przed tą datą, a my zawarliśmy w tej prezentacji informacje po 2016 r., stąd jest ta rozbieżność. Gdybyście państwo zwracali na to uwagę, to spieszę wyjaśnić.

Przechodzę dalej. Udało się zrealizować 127 dworców o łącznej wartości ponad 1 mld zł. W tej chwili planujemy oddać do użytku w 2024 r. jeszcze pięć dworców. Trzeba tutaj powiedzieć, jakie były fakty. Na przełomie drugiego i trzeciego kwartału nastąpiła zmiana zarządu PKP SA. Jednym z pierwszych podjętych działań była analiza jeszcze nierozpoczętych inwestycji dworcowych pod względem zasadności ich realizacji. Polegała ona na rozszerzeniu kryteriów, według których ocenie miały podlegać dworce przewidziane do realizacji, ale o tych kryteriach i o tej analizie powiem w późniejszej części prezentacji, bo prezentacja ma przyjęty format od ogółu do szczegółu. Przejdę dalej.

Tu mamy drobne podsumowanie. Zrealizowano 127 dworców za kwotę ponad 1 mld zł. W trakcie realizacji, w tym w fazie budowy projektowej bądź przedprojektowej, mamy dworce za kwotę łączną ok. 1 mld zł i 8 dworców w przygotowaniu za kwotę 200 mln zł. To są podstawowe rzeczy, które, jak powiedziałem wcześniej, udało nam się zidentyfikować, patrząc na przegląd PID 1, zwłaszcza w kontekście realizowanych dworców IDS typu A, czyli podstawowych dworców, które nie miały funkcji kasowej, poczekalni. Można powiedzieć, że najczęściej był to dach i stojaki na rowery, a koszt budowy takiego dworca był często niewspółmierny do oczekiwań.

Przechodząc do bardziej szczegółowych rzeczy: na co zwróciliśmy uwagę? W wielu lokalizacjach dworce zostały zlokalizowane w złych miejscach. Szczegóły pokażę państwu na kolejnej prezentacji. Jako przykład są nawet umieszczone zdjęcia. Mamy tutaj nieprzystający wygląd zewnętrzny obiektu, czyli często dokonywano tylko wewnętrznego remontu obiektu, a fasadę zewnętrzną pozostawiano bez jakichkolwiek prac modernizacyjnych czy remontowych. Niektóre projekty inwestycyjne rozpoczynano bez dokumentacji projektowej albo po jej słabym przygotowaniu i zaawansowaniu. Często wytypowanie niektórych obiektów do realizacji nie miało zasadności finansowej i nie były one pokryte żadnym aspektem finansowym, który przemawiałby za ich realizacją, a nawet aspektem społecznym, czyli liczbą pasażerów, którzy mieliby z takiego dworca korzystać.

Tu mamy krótką informację o tym, jak rozkłada się alokacja, z jakiej alokacji dworce były finansowane. Tu akurat mamy te 2 mld zł, które pokazałem wcześniej. Ze środków Unii Europejskiej był finansowany przeszło 1 mld zł, dotacja z budżetu państwa i środki własne...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie, szanowni państwo, jeżeli ktoś rozmawia przez telefon, to bardzo proszę, bo myślę, że pan prezes przedstawia ważne informacje.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Widzę, że wywiązuje się jakaś dyskusja, ale po prezentacji służę wyjaśnieniami, a na niektóre tematy nawet polemiką.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie, pytania na pewno się pojawią.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Tu mamy krótką informację wizualną pokazującą, w których lokalizacjach dworce zostały zrealizowane, z powiedziałem na zrealizowane i w toku. Tu zrobiliśmy analizę przebiegu i tego, jak tworzone PID 1, która wykazała, że zostały poniesione nadmierne nakłady po przeliczeniu w stosunku pasażer na przysłowiową wydaną złotówkę: 1 mln zł w stosunku do jednego pasażera. Były liczne roszczenia kontrahentów. W tej chwili mamy roszczenia oszacowane na około 140 mln zł. Podejmujemy albo podjęliśmy już stosowne działania,

żeby te 140 mln zł zniwelować. W tej chwili jesteśmy w trakcie rozmów z wykonawcami i udało nam się albo przynajmniej szacujemy, że roszczenia zejść do kwoty 70 mln zł.

Zrobiliśmy podsumowanie, jak długie były opóźnienia na dworcach. Średnio wynosiły one prawie dwa i pół roku. Tak jak tu państwo widzicie, jak przejrzelśmy wszystkie zrealizowane projekty, opóźnienie na realizacji dworców kolejowych wynosiło prawie 900 dni.

Tu są troszeczkę bardziej szczegółowe informacje, z których wynika, że 127 dworców zostało oddanych do użytkowania. Po przeliczeniu liczby pasażerów na wartość zainwestowanych środków okazało się, że koszt jednego pasażera względem budowy tego dworca wynosił 1 mln zł. Na kolejnym slajdzie będą pokazane informacje dobowe, ile osób wchodziło do jednego pociągu, żebyście państwo wiedzieli, że budowaliśmy dworce, gdzie do pociągu wchodziły trzy, cztery osoby, a budowa takiego dworca kosztowała średnio 4–5 mln zł i była uznawana za zasadność budowy tak kosztownego dworca. Jeżeli takich lokalizacji na sieci policzymy kilka, to 4 mln zł zamieniają nam się w 20–30 mln zł albo czasami w jeszcze wyższe kwoty.

88 dworców dawało nam średnio, że pasażer kosztował 10 tys. zł. Były również dworce, można by powiedzieć, *on the top*, z dużą wymianą pasażerską, których budowa po przeliczeniu na pasażera powodowała, że wychodził koszt 1 tys. zł. To pokazuje, jak duża była opłacalność budowy takiego dworca.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Jak policzyli 1 mln zł, bo nie wiem?

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Już panu mówię.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Słucham.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

To są ogólnodostępne dane. Wzięliśmy dane z UTK. W UTK od iluś lat publikowane są dane o tym, ile osób wchodzi do danego pociągu, jaka jest wymiana dobową. To nie problem wziąć, policzyć, ile osób na dobę wchodzi do pociągu. Jeżeli do jednego składu wchodzi do 5 osób, dobowo wchodzi 30, 40 osób, a wydaje pan od 5 do 7 mln zł na dworzec, to wychodzi panu, że jeden pasażer kosztuje 1 mln zł, i to jest powtarzalny pasażer.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie, bardzo proszę. Na dyskusję przyjdzie czas. Bardzo proszę o kontynuowanie i przedstawienie informacji.

Panowie, panowie, bardzo przepraszam. Oddajmy głos panu prezesowi.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Tutaj chcieliśmy pokazać...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Was też oszukiwali?

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Nie, jesteśmy teraz oszukiwani, tak że spokojnie.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Proszę państwa, dane, które są w prawej kolumnie, to dane z Urzędu Transportu Kolejowego. To nie są dane wymyślone przez, mówiąc kolokwialnie, urzędnika Polskich Kolei Państwowych, który przyszedł rano, rzucił kostką i powiedział, że na dworcu z pozycji nr 1 czy na dworcu z pozycji nr 7 wpisujemy piątkę. Możecie państwo otworzyć bazę UTK i sprawdzić tę informację. Tam są tabele w Excelu ze wszystkimi dworcami. To jest ogólnodostępna informacja.

Tutaj chcieliśmy pokazać kilka...

Posel Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Przepraszam, a możemy poprosić o wydrukowanie tej listy, bo chyba wygodniej będzie posłom dyskutować.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, szanowni państwo, materiały dotarły do Komisji, powiedziałbym, dosyć późno, w związku z tym one zostaną przekazane mailowo po zakończeniu posiedzenia Komisji. Oczywiście jeżeli będzie potrzeba pokazania w trakcie dyskusji któregoś slajdu, to będziemy to tutaj realizować. Bardzo więc proszę, wytrzymajmy jeszcze troszeczkę, szanowni państwo, panie pośle.

Panie prezesie, bardzo proszę.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Tutaj na przykładzie kilku lokalizacji dworców pokazaliśmy, jak duże były opóźnienia: prawie 2 tys. dni opóźnienia w realizacji dworca w Lublinie czy choćby 2 tys. dni realizacji dworca w Dęblinie.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Czyli te dworce były już realizowane za czasów Platformy?

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Nie, te dworce były zrealizowane za czasów... Proszę mnie zwolnić z komentarza, bo pana pytanie jest...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Zwalniam pana prezesa z komentarza. Panie prezesie, z całym szacunkiem, bardzo proszę o kontynuowanie, a panów...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Posel Marek Sawicki (PSL-TD):

Ludzie, zachowujcie się, do cholery. Niech skończy.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Przez osiem lat akurat, 2 tys. dni...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo, szanowni państwo, mnie też wzbudzają te informacje, natomiast bardzo proszę, abyśmy pozwolili panu prezesowi do końca...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, panie pośle, panie pośle.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

To jest głupota w czystej postaci.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Ale bzdury opowiadacie. Szanowni państwo, w Krakowie...

Posel Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Dyskusja będzie później.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle Krystian, panie pośle Krystian, panie pośle Krystian. Naprawdę... Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o spokój.

Panie prezesie, proszę kontynuować.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Przepraszam, panie przewodniczący, pozwoliłem sobie przeskoczyć kilka slajdów do przodu, bo widzę, że jest zacięta czy zażarta dyskusja, ale zaraz wrócę, bo skoro zaczęła się dyskusja, to chciałbym na gorąco skomentować to, co państwo mówicie.

To jest przykład dworca IDS, na który Polskie Koleje Państwowe wydały 5,5 mln zł. Dworzec jest zlokalizowany na linii nr 6 do Białegostoku. Chcę państwu pokazać. Został otwarty dwa lata temu. Proszę zobaczyć, został zlokalizowany nie po tej stronie toru, co trzeba, czyli w kierunku do Białegostoku, czyli nie jak pasażer wchodzi do...

Panie pośle, proszę dać mi dokończyć. Dworzec został zlokalizowany nie z tej strony linii kolejowej, od której pasażer wchodzi, czyli jedzie rano do Warszawy i potrzebuje wejść i mieć trochę ciepła, tylko z drugiej strony. Jest oddalony od przejazdu kolejowego o co najmniej 150 metrów. Proszę zobaczyć, jest jeszcze oddzielony ekranem akustycznym od linii kolejowej. Jak pasażer ma wejść i z tego dworca korzystać? Byłem na tym dworcu. Toaleta została rozkradziona, siedzenia zostały rozkradzione.

Nie chcę wnikać w okręgi polityczne i w to, dlaczego ten dworzec został wybudowany, ale jeżeli na takie dworce wydaliśmy 5 mln zł razy X na sieci... Drugi dworzec to Pobiedziska...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, bardzo proszę.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

To pokazuje, że dworce często były budowane od Sasa do Lasa, bez przemyślenia. Po prostu wydawano pieniądze, żeby iść na ilość, a nie na jakość i przemyślenie na sieci. Proszę państwa, żebyście mnie zrozumieli. Nie mówię, że w Barchowie dworzec był niepotrzebny. Był potrzebny, tylko trzeba było rozebrać stary dworzec, wybudować przy właściwym torze, żeby ludzie z niego rano korzystali, i wtedy pieniądze byłyby zainwestowane pożytecznie. Nie mówię, że mniejsze lokalizacje mają być wykluczone komunikacyjnie, ale jeżeli budujemy w mniejszych komunikacjach, to rozważmy, jaki standard jest potrzebny pasażerowi, w którym miejscu ma to być, gdzie jest naturalny ciąg klienta, pasażera, który przez ten dworzec przejdzie. Nie budujemy po to, żeby wydać i aby pod koniec roku zgadzał się nakład w liczbie oddanych i wydatkowanych środków finansowych.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Jak wygląda to przejście na peron?

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Trzeba iść 200 metrów do przejazdu kolejowego i dopiero z przejazdu, tak.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Wokół tych ekranów?

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Tak.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Nie rozumiem. Peron jest za tym?

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Ale miś stoi.

Panie prezesie, proszę, proszę kontynuować.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Tu mamy kilka przykładów dworców, gdzie zostały poniesione nakłady rzędu kilku milionów złotych, gdzie wymiana pasażerska czy zapotrzebowanie na takie dworce tak naprawdę jest znikome. Nie mówię, że w przypadku małych dworców ma nie być infrastruktury dworcowej, ale ma ona być dobrze ulokowana w dobrym miejscu i spełniać swoje zapotrzebowanie. Owszem, często są lokalizacje, gdzie dworzec nie jest potrzebny,

bo pasażer podjeżdża samochodem, potrzebuje mieć dobry parking, żeby w zimie nie było błota, wysiąść z samochodu, szybko pójść na dworzec i wjechać do swojego miasta, najczęściej wojewódzkiego czy powiatowego. Jemu tak naprawdę jest potrzebna tylko wiata, wiata długa, przystankowa, żeby nie zaciągał deszcz i nie padał śnieg.

Proszę państwa, mamy przykład nawet z sąsiedztwa Warszawy. Jest budowany za kilka milionów dworzec w Ząbkach. Jest to dworzec na linii aglomeracyjnej. Większość mieszkańców Ząbek korzysta z karty miejskiej, z karty ZTM. Ci ludzie, ci państwo, ci mieszkańcy, ci nasi pasażerowie potrzebują parkingu, który im budujemy. Nie potrzebują dworca. Rano potrzebują móc wejść na przystanek i jechać do Warszawy do pracy. Tak naprawdę na Warszawie Wileńskiej załatwiają wszystkie potrzeby, czyli mogą kupić kawę. Wydajemy ponad 10 mln zł na dworzec aglomeracyjny.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Głos z sali:

Niech pan się uspokoi.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

To jest coś nieprawdopodobnego. Według prezesa skala potrzeb pasażera to żeby nie było błota.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Powinien się pan emocjonować osiem lat temu, a nie teraz.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, panie pośle Krystian, panie pośle Krystian, apeluję. Apeluję, panie pośle Krystian. Apeluję do pana, zanim...

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Szanowni państwo, jeżeli wyśmiewacie budowę parkingu, żeby pasażer miał dobre i godne warunki przyjechania pod przystanek, wejścia na peron i odjazdu, to jest mi troszeczkę przykro, bo ja nie powiedziałem...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, panie prezesie. Szanowni państwo, standardem na posiedzeniach naszej Komisji była, rzeczywiście, dyskusja w odpowiednim miejscu, ale przede wszystkim szacunek dla tych, którzy przedstawiają informacje, niezależnie od tego, kiedy te posiedzenia odbywały się w ostatnich latach. Bardzo więc proszę, abyśmy szanowali ten standard i żeby osoby, które przedstawiają informacje Wysokiej Komisji, mogły to zrobić w sposób kompleksowy i niezakłócony.

Panie prezesie, proszę o kontynuowanie.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Dziękuję.

Tu chcieliśmy pokazać państwu kilka informacji, jaka była różnica pomiędzy wartością szacowaną czy wynikającą z zawartej umowy z wykonawcą a ostateczną wartością budowy dworca, ile środków trzeba było dołożyć do zrealizowania danego dworca. Widzimy, że na przykład na Gdańsk Główny, gdzie było to na poziomie 80 mln zł, musieliśmy dołożyć ponad 30 mln zł, a ta kwota jeszcze się nie zatrzymała, bo będziemy musieli wyłożyć kolejne środki własne, żeby dostosować ten dworzec do użytkowania.

Muszę to państwu powiedzieć. Teraz potrzebujemy wyjąć i wyłożyć kolejne miliony złotych, żeby ten dworzec dostosować do użytkowania. Podczas protokołu odbioru tego dworca zostało stwierdzonych 1200 usterek. Dworzec ten został oddany tylko po to, żeby zarząd PKP SA wyrobił cel, żeby zgadzała się liczba oddanych dworców. Do protokołu oddanych zostało 1200 usterek. W tej chwili, po każdej większej ulewie, na dworcu na poziomie -1 z toalet wypływają fekalia, bo odwodnienie jest źle zrobione i nie ma dodatkowego korektora ściekowego, proszę państwa.

Po drugie, jeżeli wynajęlibyśmy... Szczęście w nieszczęściu jest takie, że jeżeli w tej chwili 100% lokali na Gdańsku Głównym wynajęlibyśmy najemcom, to nie ma dodatkowego zasilania i ci ludzie nie będą mieli prądu, bo nie ma dodatkowego agregatu, bo spółka PKP SA nie porozumiała się ze spółką Polskie Linie Kolejowe, która w tym czasie robiła modernizację peronów, i nie mogła połączyć jednego kabla, żeby było dodatkowe zasilanie dworca Gdańsk Główny. To pokazuje, że dwie spółki kolejowe nawet ze sobą nie rozmawiały, żeby zrobić proste rzeczy inżynierskie na etapie realizacji dwóch robót budowanych prowadzonych równolegle przez zarządcę dworca i przez zarządcę infrastruktury liniowej.

Tutaj troszeczkę uszczegółowiliśmy kwestie na dworcach Chrzęsne i Barchów, które udało nam się stwierdzić, gdzie w naszej ocenie środki zostały wydatkowane w sposób zbędny albo nieefektywny. Tak bym to grzecznie nazwał.

Tu mamy dworzec Chrzęsne, który zaraz pokażę państwu jeszcze raz na zdjęciu, czy na przykład na linii 353. Tam też jest dworzec zlokalizowany po niewłaściwej stronie torów. Mamy też dworce, które często nie wymagały gruntownych modernizacji, wystarczyło dokonać stosownych robót estetyzacyjnych, posprzątać teren, pomalować i dworzec dalej służyłby pasażerom, spełniałby swoje funkcje dworcowe. Często po to, żeby gonić za pędem wydania alokacji w danym roku, podejmowano decyzję, żeby dany dworzec wyburzyć bądź po prostu gruntownie go modernizować, czyli robić tzw. słomianego misia.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

To jest skandaliczna wypowiedź.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Skandaliczne jest to, co zrobiliście.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę o to, aby powstrzymać się od dyskusji na tym etapie.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Jeżeli pan poseł uważa, że 5 mln zł, które wydaliśmy na ten dworzec...

Głos z sali:

Zachowuje się pan jak propagandysta, nie jak prezes, tylko jak propagandysta.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo. Po pierwsze, proszę państwa posłów o zachowanie spokoju.

Panie prezesie, bardzo proszę odnosić się do meritum prezentacji. Dziękuję bardzo.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Wie pan co? Przepraszam bardzo, ale... Może pan mnie obrażać, ale...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Kontynuujemy, panie prezesie.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Nie, pozwolę sobie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Kontynuujemy.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Nie, pozwolę sobie drobny komentarz. Wie pan, pracuję...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

To ja proszę, żeby pan prezes mówił merytorycznie, bez...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, proszę, szanowni państwo. Nie wiem, czy... Przepraszam. Przepraszam, czy... Panowie, czy potrzebujemy przerwy, żeby panom emocje opadły, czy damy radę wysłuchać tej prezentacji do końca? Nie potrzebujemy przerwy. Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Panie pośle, panie pośle...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, mamy propozycję, myślę, konsensusu dla wszystkich.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Nie dopuszczam do głosu.

Panie prezesie, bardzo proszę o to, aby kontynuować prezentację. Proszę.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Szanowny panie pośle, przez tyle lat pracy...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie.

Głos z sali:

Mów do rzeczy, chłopie, i skup się na prezentacji.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ale jak pan w ogóle odnosi się do gościa? To jest skandal.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Szanowni państwo, tu chcieliśmy pokazać państwu przykład dworca, który w środku został zmodernizowany na wysokim poziomie, a na zewnątrz nie został podany żadnym pracom. Tutaj mamy wymienionych kilka takich lokalizacji: Babimost, Nowiny Wielkie, Sulechów, Pierzyska, gdzie wykonano wewnętrzną modernizację, a zewnętrzną część postawiono, w ogóle nie zwracając uwagi na to, czy stolarka okienna jest właściwa, czy pokrycie dachowe jest właściwe, czyli zewnętrzny stan dworca nie został poddany żadnym pracom remontowym czy modernizacyjnym.

Tu chcieliśmy pokazać, że mamy też przypadki nierzetelnych wykonawców, gdzie ich działania czy ich brak profesjonalizmu skutkowało wzrostem nakładów na realizację dworców bądź opóźnieniami. To są takie przykłady jak Pałędzie, gdzie z 5 mln zł musieliśmy dołożyć dodatkowo prawie 50% kosztów. Na realizację dworca Mogilno było tysiąc dni opóźnienia, gdzie musieliśmy dołożyć 3 mln zł z 7 mln zł, czyli koszty wzrosły o jedną trzecią, i tu też było przeszło tysiąc dni opóźnienia na realizacji dworca. Wydawałoby się, że dworce to jest infrastruktura kubaturowa. Nie jest skomplikowana, nie jest to infrastruktura liniowa, która powinna podlegać szybszym procesom modernizacji.

To jest właśnie to, od czego rozpocząłem. Na początku, jak tylko zajęliśmy się analizą PID 1, były 34 inwestycje niezrealizowane na takim etapie, w którym można byłoby dokonać ich analizy. Dokonaliśmy szybkiej analizy w ramach rozszerzonych kryteriów zasadności ich budowy i zostały wytypowane dworce, które są zasadne do zrealizowania, a także dworce, dla których dalszej realizacji nie ma żadnej zasadności ekonomicznej. W tej chwili taki problem mamy z dworcem w Dąbrowie Białostockiej, którego wartość z kontraktów jest szacowana na 20 mln zł, a wchodzących do pociągu pasażerów jest czterech, pięciu na dobę, są trzy pociągi na dobę. Wydatkowano 20 mln zł na dworzec, który jest umiejscowiony w nasypie. Można postawić pytanie, czy te pieniądze, pieniądze nas wszystkich czy z budżetu państwa, będą wydatkowane efektywnie.

To jest to, co powiedziałem na początku. Chcieliśmy podejść bardziej zdroworozsądkowo do wydatkowania środków. Dworce dzielimy teraz na te, które można poddać gruntownej modernizacji bądź budowie nowych dworców, ale także na dworce, które można poddać pracom remontowym za niższą wartość, a po wyremontowaniu przywrócimy ich podstawowe funkcje i blask dla pasażerów i pasażerowie na pewno nie odczują żadnej różnicy pomiędzy tym, że coś zostało wybudowane na nowo, a tym, co zostało wyremontowane po niższych kosztach, to nie znaczy, że źle. Po prostu chcemy podejść do tego metodą gospodarską, tak jak gospodarz podchodzi do swojego majątku, żeby każda złotówka była dwa razy obejrzana, zanim wydamy ją na remont czy przebudowę dworca kolejowego.

W trakcie naszych analiz wykorzystaliśmy również nasze badania, które były przeprowadzone w efekcie oczekiwania pasażerów. Tak jak państwu powiedziałem, w tych analizach często pojawiał się taki głos, że mniejsze działania, remonty mogą zrobić więcej niż budowa nowego dworca kolejowego, przy którym po wybudowaniu często okazuje się, że nie ma najemców, a dworzec stoi pusty.

Podam państwu przykład dworca w Siedlcach, który został zmodernizowany za 30 mln zł. Przed modernizacją tego dworca było tam siedmiu najemców. Była biblioteka, nauka jazdy, fryzjer, kaplica kościelna. Można było kupować zapiekankę. W tej chwili, po modernizacji tego dworca za 30 mln zł, jest tam jeden najemca. Zgłosił się do nas fryzjer. Jeszcze przed kwietniem czy marcem tego roku, na przełomie 2023/2024 zgłosił się zakład fryzjerski, który chciał wrócić do tego dworca ze swoją usługą. Okazało się po pierwsze, że jest stan deweloperski i musi ponieść 20 tys. zł nakładu, żeby otworzyć tam zakład fryzjerski, po drugie dostał stawkę z operatu szacunkowego. 20 tys. plus stawka spowodowało to, że musiałyby obstrzyc tyle głów, że do emerytury nie zdążyłby tam odrobić i wypracować zysku. Po drugiej stronie dworca w Siedlcach zostały wybudowane nowe bloki. Fryzjer otworzył swój zakład fryzjerski w nowo wybudowanych blokach po niższej stawce i dalej prowadzi biznes, a my mamy tylko jeden lokal i siedem lokali niewynajętych. Dla tego dworca pokrywamy te koszty. To taki dodatkowy komentarz.

Jednym z wymogów, który bierzemy pod uwagę przy planowaniu nowego „Programu inwestycji dworcowych”, jest zapewnienie TSI PRM, czyli obsługi dla osób o ograniczonej mobilności. To jest podstawowa rzecz, która jest uwzględniana w pracach projektowych i potem w ramach realizowanych dworców.

Tu mamy przykład tego, jak dbamy o dobro narodowe. Często nasze dworce są zabytkami i staramy się, żeby te zabytki zostały odrestaurowane. Muszę powiedzieć, że na linii lubelskiej, na linii nr 6, w Sadurkach, jest zabytkowy dworzec z drewna z końca XIX w. Obok jest wieża ciśnień. Proszę państwa, obok zabytkowego, ponad stuletniego dworca został postawiony IDS za 8 mln zł, z którego tak naprawdę nikt nie korzysta.

Teraz PKP SA ma taki problem, że musi wykładać środki na zabytkowy, stuletni dworzec, który jest naprawdę przepięknym dworcem carskim, i na wieżę ciśnień, którą rozkradają wandy, którzy próbują wrywać z niej to, co jest wartościowe, czyli jakiś metal, który próbują potem sprzedać. Te dwa stare obiekty pod konserwatorem zabytków musimy utrzymywać albo wykonywać nakazy konserwatorskie, które nie są tanie, bo to jest liczone w milionach złotych. Niedawno podejmowaliśmy uchwałę na 1,5 mln zł na naprawę schodów w tej wieży ciśnień, a za kilka milionów złotych bezrefleksyjnie postawiliśmy nowy dworzec IDS na drugiej stronie peronu. Teraz mamy dwa dworce na jednym przystanku kolejowym, proszę państwa, w Sadurkach na linii do Lublina. To linia nr 7.

Tutaj jest jeszcze ciekawostka. Standard, który próbujemy wprowadzić w ramach modernizacji, nowych dworców – żeby były panele fotowoltaiczne, pompy ciepła, odzysk wody, żeby wkomponowywać się w trend Zielonego Ładu czy szeroko rozumianej ochrony środowiska...

Tutaj jest kilka słów o tym, że współpracujemy z Polskimi Liniami Kolejowymi, żeby już na etapie planowania inwestycji dworcowych był kontakt z zarządcą infrastruktury kolejowej i żeby usytuowanie dworców było z korzyścią dla pasażera i uwzględniało to, co jest modernizowane w torach czy w linii kolejowej, by sama lokalizacja dworca naturalnie wymuszała pewne ciągi komunikacyjne. Pasażer podjeżdża więc pod dworzec... Najlepiej, żeby przeszedł obok dworca albo przez ten dworzec i w naturalny sposób doszedł na peron, wsiadł do pociągu i jechał w zaplanowane miejsce, czyli najczęściej do miasta wojewódzkiego.

Podsumowując, to są główne założenia, którymi będziemy się kierować czy kierujemy się podczas realizacji „Programu inwestycji dworcowych”. Już nie będę tego państwu odczytywał. Podsumowując PID 1, podziękowałbym i skończył. Ewentualnie, jak będę mógł, w miarę możliwości będę służył ze współpracownikami odpowiedziami na pytania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie, za prezentację.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Widzę, że w pierwszej kolejności zgłasza się pan poseł Witek. Bardzo proszę i po kolei zapisuję do głosu.

Poseł Przemysław Witek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, postaram się mówić nie za długo i w pewnym porządku. Pierwsza sprawa – moim zdaniem powinniśmy spróbować

tak pracować – trzeba powiedzieć jedną rzecz. Lista tych dworców czy inwestycji była długa. Pan prezes skupił się na nieprawidłowościach, zaraz do tego wróczę, natomiast należy też przyznać, że sporo dworców zostało zrealizowanych, nie było tam uwag. To jest na plus, to jest ważna rzecz.

Druga sprawa jest taka. Skupił się pan na nieprawidłowościach. To są rzeczy wyeksponowane, które są absurdem. Przywołanie Barei, o które panowie posłowie się oburzają, nie jest zupełnie nie na miejscu. *Value for money*, innymi słowy, poniesione nakłady do planowanych, uzyskanych efektów. Przecież pan prezes przedstawił całą masę inwestycji zrealizowanych w sposób absurdalny. Nie chcę być złośliwy i się nad wami znęcać, ale brakowało mi tam jednej kolumny, kolumny, gdzie byśmy wpisali: poseł Prawa i Sprawiedliwości, bo, widzicie, dlatego nie umiemy się dogadać, że dla nas jest absolutnie nie do pomyślenia, że można było zawieźć komuś wóz strażacki czy... Dworzec, bo jest tam czyjś okręg wyborczy. Państwo trochę tak pracowali, przynajmniej takie mam wrażenie. Nie chcę was tutaj urazić osobiście, bo najpewniej wy tego nie robiliście, ale to jednak rzucało się w oczy. To jednak rzucało się w oczy. To tyle dyskusji na poziomie trochę politycznym.

Mam natomiast jedno pytanie do pana prezesa. Czy w efekcie tego, że państwo jednak zinwentaryzowali czy natknęli się po tych audytach na niecelowe, nierzetelne bądź niegospodarne działanie, zawiadomiliście prokuraturę? To jest też ważne. Co robicie z tym dalej? Oczywiście przy każdej zmianie władzy i później zmianie w spółkach dzieją się konsekwencje kadrowe, natomiast trochę mnie to interesuje, więc to pytanie zadam dla pewnego porządku.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, jeszcze raz proszę, rączki w górę. Kto się zgłosił? Sprawdzam. Dobra, to chwileczkę potrzymajmy.

Proszę, pan poseł Krystian. Widziałem, że pan się zgłasza.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, nie wiem, jak odnieść się do prezentacji pana prezesa, ponieważ już na wstępie plansza, która przedstawiała dobową wymianę pasażerów na stacjach, jest fałszywa, jest nieprawdziwa. Już wyłącznie na stronie Urzędu Transportu Kolejowego można wyczytać informację – sprawdziliśmy to tutaj z panem posłem Kmitą – że dobową wymiana pasażerów na jednej z przywołanych stacji, Kraków Swoszowice, wynosi między 100 a 300 pasażerów.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

200 a 290.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

200 a 290. Pan przedstawił 15. Rozumiem i zgodzę się z panem posłem, moim przedmówcą, że ewidentnie pan prezes skupił się tutaj wyłącznie na negatywach, przedstawiając sprawy, które... Podejrzewam, że gdybyśmy po szerokim rozeznaniu zbadali każdy z tych dworców, gdybyśmy tam pojechali, porozmawiali z mieszkańcami, to ta rzeczywistość wyglądałaby pewnie zupełnie inaczej, niż przedstawił to pan prezes. A trafił pan źle, ponieważ choćby ze stacji kolejowej Kraków Swoszowice korzystam ja sam, podróżując linią kolejową nr 94 na każde i z każdego posiedzenia Sejmu, jeżdżąc koleją aglomeracyjną SKA2, Kraków Główny–Oświęcim przez Skawinę. Tylko na jednym kursie z tego przystanku potrafi skorzystać 15–20 pasażerów, więc o czym pan mówi? Rozumiem, że chce pan przedstawić sprawę politycznie, ale musi się pan posuwać do fałszu i kłamstwa?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, naprawdę zachęcam do...

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Panie przewodniczący, zadaję pytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Moim zdaniem to jest teza, tak że proszę, panie pośle, o wysokim poziom uczestnictwa.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Staram się. Nie użyłem żadnej inwektywy ani słowa obraźliwego wobec pana prezesa. Mogę dopiero użyć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, naprawdę?

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Jeśli chodzi natomiast o tę kwestię, pytam jeszcze raz. Czy trzeba posuwać się do kłamstwa i fałszu, żeby uzasadniać swoją tezę?

Kwestia druga jest taka. Jest oczywistą oczywistością, że dobową wymianę pasażerów realizowaną na poszczególnych dworcach w miastach, na przedmieściach i na stacjach podmiejskich będzie bardzo wysoka, a na stacjach i dworcach, które obsługują wsie, będzie dużo, dużo niższa. Pytanie: czy dla pasażerów, którzy mieszkają na wsi, szczytem komfortu ma być to, że na parkingu nie będzie błota? Czy oni nie mają prawa do dworca, do poczekalni? Powiedział pan, że najważniejszy jest parking. Oczywiście, parking jest bardzo ważny, ale kiedy pasażer wyjdzie z samochodu, a pociąg na przykład będzie miał w zimie opóźnienie, to on wróci do samochodu, żeby poczekać w cieple na pociąg? Nie, wejdzie do dworca.

W związku z tym mówienie i przyrównywanie wprost dworca-poczekalni w terenie miejskim, podmiejskim, gdzie, powtarzam, wymiana pasażerska siłą rzeczy jest dużo większa, i dworca-poczekalni z terenów wiejskich, gdzie, znowu, siłą rzeczy wymiana pasażerów – ta dobową i ta w przeliczeniu na koszt inwestycji – jest oczywiście niższa... Czy tam nie należy budować, remontować, modernizować dworców? Wracamy do modelu dyfuzyjno-polaryzacyjnego, gdzie rozwijają się miasta, centra miast, a wsie nie mają racji rozwojowych, bo w przeliczeniu na pasażera wychodzi wyższa kwota?

Konkludując, kilkaset wyremontowanych dworców? W tej prezentacji nie było w zasadzie ani słowa o tym, co zostało wykonane dobrze. Skupił się pan na kilku, kilkunastu przypadkach inwestycji, w których wystąpiły problemy. Chciałbym – być może z kilkoma posłami zadamy sobie trud – nie tylko zrealizować kontrolę poselską, ale również przejechać się tam, zobaczyć na własne oczy i porozmawiać z mieszkańcami, żeby zadać kłam pana fałszywej prezentacji.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana posła...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, w sprawie formalnej, jeżeli mogę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

W sprawie formalnej?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak, pytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Czy pan minister Malepszak wróci na posiedzenie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pan minister bierze udział w posiedzeniu Sejmu, gdzie, zdaje się, na państwa pytanie odpowiada w trakcie punktu dotyczącego pytań w sprawach bieżących.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dobrze, a wróci?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jeżeli będzie możliwość, to oczywiście powróci na to posiedzenie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Pytanie trwa 15 minut.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Szanowni państwo...

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Czy może pan przewodniczący przeczytać listę mówców?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo.

Szanowni państwo, pan poseł Kmita. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

A można przeczytać listę głosów?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jest pani poseł zapisana w dalszej kolejności, po panu pośle Pudzie.

Bardzo proszę, panie pośle Kmita.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie prezesie, wróćę jeszcze do Swoszowic, bo myślę, że są one dobrym przykładem tego, że państwo macie albo błędne, albo niezweryfikowane dane. Ja opieram się na dostępnych na stronie internetowej danych UTK z 2023 r. Tam dane dotyczące wymiany pasażerów to jest między 200 a 299. Pozwólmy też jednak oddać głos nie tylko politykom, ale i samorządowcom. Zacytuję prezydenta Jacka Majchrowskiego, który otwierał ten dworzec wspólnie z przedstawicielami PKP SA. „Miasto przygotowuje się do momentu, w którym SKA ruszy w pewnym wymiarze. «Modernizowana jest infrastruktura miejska, realizowane są nowe parkingi typu P+R w sąsiedztwie linii kolejowych, opracowywane są również plany linii autobusowych, które uzupełnią komunikację między gminami a Krakowem», zaznaczył Jacek Majchrowski. W tym budynku dworca – o którym pan powiedział – znalazła się filia Centrum Kultury Podgórze i klub rodziców. Będzie to idealne miejsce do spotkań i integracji społeczności swoszowickiej”. To jest komunikat z dnia 25 marca 2022 r.

Po pierwsze jest to więc przywołanie przez pana błędnych danych. Po drugie prawdopodobnie ktoś nie sprawdził, że oprócz istotnej funkcji dworcowej, bo między 200 a 300 pasażerów to nie jest mało, jest jeszcze funkcja integrująca lokalną społeczność, na której PKP zarabia, bo przecież trudno sobie wyobrazić, żeby biblioteka użytkowała ten dworzec za darmo.

Panie prezesie, oczekujemy po pierwsze tego, żeby ta prezentacja została nam dostarczona. Punkt po punkcie zweryfikujemy dane, które pan prezes nam przedstawił. Już składam wnioski o ponowne posiedzenie Komisji i ponowną analizę, pewnie już w listopadzie, żebyśmy się mogli do tego odnieść. Być może były jakieś błędy, być może były jakieś niedociągnięcia, o tym trzeba mówić i trzeba też wyciągać wnioski, ale, szanowni państwo, nie może być tak, że nagle zmieniają się władze spółki i pokazujecie to, co państwu pasuje, że dbaliśmy o to, rewitalizowaliśmy stare dworce, a jak pojawiają się jakieś niedociągnięcia... Tak to jest na budowie. Czy myśli pan, że pan minister, nie wiem, Adamczyk czy inny minister miał wpływ na to, że na dworcu pojawiło się 3 tys. usterek? Może się okazać, że firma, która realizowała tę inwestycję, wspierała zupełnie inną opcję polityczną. Nie idźmy tą drogą.

Myślę, że na posiedzeniu Komisji jest dobry czas na to, aby przeanalizować od strony merytorycznej, gdzie pewne korekty nastąpiły, gdzie pewne korekty są potrzebne i którą linię trzeba kontynuować.

Moje konkretne pytanie do pana prezesa jest o dworzec w Olkuszu. Jakie są plany PKP w zakresie modernizacji dworca kolejowego w Olkuszu? Pytam dlatego, że w tej chwili przygotowywany jest projekt z uwzględnieniem konserwatora zabytków. Tutaj był

też głosy, że bardzo długo opóźnione są także inwestycje dworcowe. W części to prawda niestety dlatego, że konserwatorzy zabytków bardzo często wnosili uwagi do zaproponowanych rozwiązań projektowych. Nie jest to wina PKP SA, tylko po prostu rynku, który bardzo często nie jest przygotowany na to, aby realizować inwestycje w obiektach historycznych, które mają szczególne wymagania konserwatorskie. O tym też nie wolno zapominać. Pytam więc o dworzec w Olkuszu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Pan poseł Kasprzyk, który miał zabrać głos.

Pana posła dopisać do listy?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Na samym końcu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dobrze. Przepraszam?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Na samym końcu, jak wróci pan minister.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

A jeżeli nie dojdzie do tej sytuacji, to pan poseł nie zabierze głosu?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Zabiorę i tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dobrze, dziękuję bardzo.

Pan poseł Kasprzyk.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Dziękuję, szanowny panie przewodniczący. Dziękuję państwu za to spotkanie.

Od razu powiem, że pan się myli, panie Kmita, panie pośle, bo rynek jest przygotowany do wszelkich prac, nawet w obiektach zabytkowych. Nie wiem, skąd pan czerpie takie informacje, ale rynek jest przygotowany do prac bardziej skomplikowanych niż te na dworcach za milion, dwa, pięć i więcej milionów, czego dowodem są wielomiliardowe zresztą prace na innych dworcach, choćby Warszawa Zachodnia.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

To jest dworzec historyczny.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, bardzo proszę kontynuować.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Rynek jest bardzo dobrze przygotowany do realizacji prac w bardzo skomplikowanych obiektach, zarówno nowoczesnych, jak i bardzo zabytkowych. Jest to fakt.

Mam dwie sprawy, które poruszyły mnie podczas wystąpienia pana prezesa. Pierwsza to jest to, czy to częściowo złe czy niespełniające wymagań wydatkowanie pieniędzy – bo mówił pan o pięciu pasażerach i wielkich nakładach na jednego pasażera – nie grozi PKP zwrotem pieniędzy chociażby dofinansowania? To po pierwsze. Jaka jest ewentualnie skala tego problemu?

Druga rzecz jest taka. Trochę czuję się przedstawicielem rynku właśnie budowlanego. Chciałbym zapytać o koordynację prac. To, że na budowie bardzo prestiżowej inwestycji dworca w Gdańsku brakowało możliwości skoordynowania prac pomiędzy jedną spółką PKP a drugą spółką PKP, jest przerażające. Przyznaję, że jako inżynier budownictwa spotkałem się we własnej pracy zawodowej z taką sytuacją, że ogrom spółek i podmiotów, które trzeba koordynować po stronie inwestora, po stronie PKP, jest tak duży, że w pewnych obszarach wprowadza to często sprzeczne decyzje i sprzeczne zadania do zrealizowania, polecenia dla wykonawcy.

Chciałbym zapytać, czy podejmiecie państwo działania, które pozwolą w sposób skoordynowany realizować pracę tym wykonawcom, tak żeby wykonawca dostawał jeden jasny przekaz? Przypominam wszystkim, którzy może o tym nie wiedzą, wykonawca wykonuje polecenia inwestora. To, że nie ma kabla, to nie jest wina inwestora, tylko to jest brak koordynacji pracy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Brak nadzoru inwestorskiego. To jest, panie pośle, dokładnie to, co pan mówi. Pan poseł Habura w dalszej kolejności, bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Kiedy wybierałem się na posiedzenie Komisji, nie znając jeszcze stanu realizacji „Programu inwestycji dworcowych”, sądziłem, że będzie to posiedzenie, która będzie przebiegało w spokojnej, merytorycznej, rzeczowej atmosferze, ale z każdą minutą widać, że stan emocji rósł, szczególnie tu u kolegów z Prawa i Sprawiedliwości, co może budzić jednak pewne domniemania, na zasadzie uderz w stół, a nożyce się odezwą.

Co do stanu realizacji i sposobu realizacji, jest on w mojej ocenie wysoce bulwersujący. Zaczę od stanu realizacji, od liczb. Miało być 464 obiekty wyremontowane czy wybudowane. Wybudowano 127, tj. niecałe 30%. Wybudowano 127 za 1260 mln zł. Jak je wyremontowano i jak wybudowano, mieliśmy tutaj okazję zobaczyć. Jeden z dworców, który było widać, ma piękne wnętrza w marmurach, dach natomiast ma połatany. Sztuka budowlana mówi, że powinno się jednak zaczynać od dachu, żeby padający deszcz nie uszkodził wnętrza. Dworzec naprzeciwko dworca też budzić może uzasadnione kontrowersje.

Koszt dworca na mieszkańców... Tutaj panowie posłowie użyli jednego przykładu i na tym zbudowali całą tezę, że zaprezentowana przez pana prezesa realizacja programu jest fałszywa i że pan prezes kłamie. To są bardzo poważne zarzuty i myślę, że pan prezes na pewno się do tego odniesie.

To, że liczba pasażerów wsiadających na dworcach wybudowanych na przykład za kurtyną dźwiękochłonną... Musi pan przyznać, że to jest taki absurd, że większego chyba nie można już wymyśleć, chyba że trzeba było wybudować dworzec po to, żeby po prostu tylko go wybudować.

Na koniec chciałbym zwrócić jedną uwagę, ponieważ ja też akurat z wykształcenia jestem budowlanцем. O tym pan prezes też mówił. Na jednym ze slajdów był podział zainwestowanych środków. Nie wiem, czy zwróciliście państwo uwagę, że prace budowlane to było 600 mln zł, a prace projektowe – 500 mln zł. Jeżeli ten slajd jest prawdziwy, to nie da się tego obronić i to zakrawa na nieprawdopodobną niegospodarność. To jest dopiero fałsz, bo jak świat światem, nie widziałem, nie spotkałem się, nie tylko ja, ale na pewno wszyscy budowlanicy, ale też inwestorzy... Dokumentacja techniczna stanowi tylko niewielki procent realizacji inwestycji, a nie jest, można powiedzieć, na tym samym poziomie. Nie wiem, co tam robili ci projektanci, zważywszy jeszcze na to, że mamy teraz takie udogodnienia, że są przecież gotowe programy architektoniczne, konstrukcyjne do projektowania. To jest coś, co zakrawa na niesamowitą krytykę, i coś, co niewątpliwie świadczy o niegospodarności na bardzo wysokim poziomie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana posła Grzegorza Pude. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowna Wysoka Komisjo, mam parę pytań do pana prezesa, ale najpierw mam pytanie do pana przewodniczącego. Otrzymaliśmy tę prezentację do Komisji, tak?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Otrzymamy, tak.

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Otrzymamy?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Otrzymamy czy... Nie, mamy ją tutaj. Ona została dostarczona.

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Myślę, że dobrze by było, żeby każdy z członków ją otrzymał. Wtedy będzie można wyrobić sobie zdanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Otrzymacie państwo. Oczywiście, będzie umieszczona zarówno na iPadach w systemie...

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Mam nadzieję, że w tej wersji, którą przeglądaliśmy. Tak?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

W tej wersji, która jest tutaj zaprezentowana, oczywiście.

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Która została zaprezentowana. To bardzo dziękuję za to, bo myślę, że wiele emocji wynika z danych, o których mówimy, które naszym zdaniem są niesprawdzone i które być może – chciałbym wierzyć panu prezesowi, który wygłaszał swoją arterię polityczną – wprowadzają w błąd.

Mam natomiast takie pytanie. Panie prezesie, czy w ogóle był pan kiedyś w Swoszowicach? Tak się składa, że ja tam byłem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo, panie pośle.

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Ja tam byłem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, bardzo proszę, unikajmy takich personalnych wycieczek. To nie jest dobra tradycja naszej Komisji. Bardzo proszę.

Posel Grzegorz Puda (PiS):

W takim razie pytanie brzmi: Czy pan prezes był w Swoszowicach? Czy widział pan ten dworzec przed i po remoncie? Czy zdaje pan sobie sprawę z tego, co wchodziło w zakres inwestorski remontu tego dworca? Czy wie pan, że ten dworzec w dużej części jest obiektem zabytkowym? Absolutnie zgadzam się tutaj z panem posłem Kmitą, który mówił o tej inwestycji. Ja ten dworzec też znam. Zresztą widziałem ten dworzec przed i po otwarciu, przed i po otwarciu peronów, bo przecież to był, z tego, co pamiętam, inny element. Doskonale pamiętam też rozmowy z panem prezydentem i z mieszkańcami Swoszowic, którzy podkreślali rolę części kulturalnej, bo to nie tylko dworzec, który odprawia pasażerów, ale jest tam również duża część użytkowa, która służy mieszkańcom tej miejscowości. Jest tam również przebudowany chodnik, przebudowane schody, przebudowany parking. To wszystko oczywiście umknęło, ale mam nadzieję, że pan prezes był tam przed i po i trochę nam pan opowie.

Chciałbym poprowadzić dyskusję w trochę innym kierunku. Otóż moje pytanie brzmi tak. W Czechowicach-Dziedzicach w ramach tego projektu jest remontowany i powinien już być ukończony – jeden z największych w Polsce, jeden z największych w województwie śląskim – dworzec na też remontowanej linii Będzin-Zebrzydowice. Wartość inwestycji to ponad 1 mld zł. Torowisko jest już oddane do użytkowania. Jest to zrobione w bardzo dobry sposób. Zapewne pan przewodniczący też zna dworzec Czechowice-Dziedzice, przez który pan przejeżdża.

Moje pytanie brzmi tak. Otóż, po pierwsze, tam pojawia się problem parkingów, bo sama inwestycja jako inwestycja mogłaby być wymieniona przez pana prezesa jako ta dobra część inwestycji dworcowych. Jest to, jak powiedziałem, jedna z największych inwestycji, o których warto mówić. Zresztą jego bryła i kształt wynikają z jego historii.

To był największy dworzec historycznie. Do dzisiaj nie znamy jednak terminu oddania. Termin oddania był kilkakrotnie przesuwany. Jak pamiętam, pierwotnie miał być w pierwszym kwartale 2024 r. Niestety nie został oddany w tym terminie. Mamy połowę tego roku. Czy pan prezes mógłby podać dokładną datę – jak obecnie zaplanowane jest oddanie tego remontowanego dworca?

Drugie pytanie jest w ramach tego samego dworca. Jak mówię, jest to jeden z największych dworców w województwie śląskim. Pytanie dotyczy parkingów. Ten problem pojawił się w momencie, kiedy duża część, o czym pan prezes mówił na przykładzie innego dworca, w porozumieniu z gminą została wynajęta, wdzierżawiona. Tam również mają powstać działania ośrodka, do którego mieszkańcy będą musieli przyjeżdżać i zostawić swój samochód. W okolicach tego dworca jest bardzo dużo terenów, które można by wykorzystywać jako tereny na parking, natomiast aby można to było zrealizować, musi być podpisana umowa pomiędzy samorządem a PKP w sprawie miejsc parkingowych, w ogóle w sprawie przygotowania tego terenu. Musi być zapewniona pula miejsc.

Moje pytanie brzmi tak: czy właściciel i inwestor, jak rozumiem, porozumieli się z samorządem Czechowic-Dziedzic w sprawie miejsc parkingowych i przygotowania terenu wokół dworca? Dworzec to perełka. Polecam każdemu, kto nie widział, zobaczyć, jak dobrze może być wyremontowany dworzec.

Ostatnie pytanie jest takie. Ponieważ doskonale wiemy, że środki finansowe ze strony rządowej do naszego powiatu, również do Czechowic-Dziedzic, do dzisiaj nie wpłynęły, a wartość strat poniesionych w wyniku powodzi obejmowała głównie straty, które wylizyły i podały samorzady, a nie strona państwowa, pytanie jest takie: czy powódź dotknęła tę inwestycję? Czy w związku z tym będą jakieś przesunięcia podczas jej realizacji?

Oczywiście jeszcze raz proszę pana przewodniczącego o przekazanie tej prezentacji, ponieważ żeby móc odpowiednio się do niej odnieść, oprócz tego, co wiemy w tej chwili, byłoby jednak dobrze, aby te dane można było zweryfikować.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Bardzo proszę, pani posłanka Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo.

Po pierwsze uważam, że materiały, które trafiają do parlamentarzystów, którzy pracują w Komisji, na chwilę przed rozpoczęciem Komisji, to jest skandal. Nie można się przygotować. Przypomnę państwu, że w poprzednim tygodniu przełożyliśmy jedno posiedzenie Komisji właśnie z tego względu, że Ministerstwo Infrastruktury nie przygotowało materiałów. Bardzo trudno pracuje się w takiej formule, kiedy na wyświetlanej prezentacji jest bardzo dużo danych i dużo liczb, których nawet nie jest się w stanie spisać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowna pani posłanko, te materiały oczywiście zostaną dostarczone członkom Komisji.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Tak, tylko że już po dyskusji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przypominam, że przez ostatnie osiem lat wyglądało to jeszcze gorzej, bo tych materiałów w ogóle nie dostawaliśmy, tak że bardzo proszę docenić krok do przodu.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

W tej Komisji pracuję od lipca poprzedniego roku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To bardzo się cieszę.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Wcześniej też przychodziłam. Materiały też bardzo często były...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo się cieszę. Proszę docenić, że materiały dotrą do państwa i zostaną wysłane w najbliższym możliwym terminie, czyli po zakończeniu posiedzenia Komisji. Proszę o odniesienie się do meritum.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, mam nadzieję, że będę mogła spokojnie się wypowiedzieć, tak jak inni poprzedni parlamentarzyści, to prawda, członkowie Komisji. Ja jestem spoza składu Komisji. Naprawdę za chwilę przejdę do meritum, natomiast także w tym roku i w tej kadencji Sejmu parlamentarzyści z tej Komisji wielokrotnie otrzymywali materiały na czas. Nie twierdzę, że to jest sytuacja, która się powtarza, natomiast niepokojące jest to, że coraz częściej nie ma na czas materiałów właśnie z Ministerstwa Infrastruktury.

Myślę, że do tego tematu należy podejść systemowo. Chciałabym dopytać o kwestię tego, w jaki sposób spółka PKP SA, a w porozumieniu także inne podmioty, inne spółki, na przykład PKP PLK, sprawdzają warunki rewitalizacji stacji i dworców. Jak sprawdzacie państwo podmioty, które wygrywają przetargi? Pan prezes podawał przykłady realizacji inwestycji, które cały czas nie są zrealizowane, na które wydaliśmy pieniądze publiczne i z których pasażerowie nie mogą skorzystać.

To przykład chociażby stacji Legnica. Tutaj jest problem związany z tym, że mieliśmy obowiązek wpisu obiektów do ewidencji bądź rejestrów zabytku. Na przykład modernizacja stacji Legnica stanęła w 2022 r., bo spółka PKP PLK zamierza opracować tylko plan dla peronów nr 3 i 4, podczas gdy konserwator zabytków jasno określił, że plan ma być opracowany kompleksowo dla całej stacji. To spowodowało znaczne wydłużenie inwestycji.

Jak analizujecie państwo podmioty, które te przetargi wygrywają? Pierwotny wykonawca, KWK Construction, popadł w problemy finansowe i następstwem było to, że rewitalizacja budynku utknęła w martwym punkcie. Później PKP SA rozwiązała umowę i ogłosiła przetarg na nowego wykonawcę, więc czas prowadzenia inwestycji był znacznie wydłużony.

To też inne stacje, które się pojawiały na prezentacji. Trzemeszno, tak samo jak Mogilno na linii nr 353, to również rozwiązanie umowy pomiędzy PKP SA a wykonawcą. W tym przypadku była to firma PPHU „MAREX”. Dworzec, tak samo jak obiekt w Mogilnie, do dzisiaj nie został ukończony, a modernizację rozpoczęto w końcu 2020 r.

Wynotowałam też wspomniane w prezentacji Złotniki Kujawskie. Rozpoczęta w 2020 r. kompleksowa modernizacja budynku dworca kolejowego przy linii nr 131 stanęła, a koszt wynosił blisko 9 mln zł. Umowa z wykonawcą jest rozwiązana, a przebudowa do dzisiaj nie jest ukończona.

Dworzec w Kołodziejowie, ta sama firma, która miała modernizować dworzec w Mogilnie, również wyrzucona przez PKP SA z budowy, nie ma skończonej modernizacji.

Mam teraz pytanie. Czy chociaż w kontekście tych konkretnych dworców pan prezes jest w stanie powiedzieć, czy mamy umowy na nowych wykonawców, którzy dokończą te modernizacje? Jeżeli nie, to kiedy takie będą zawarte, kiedy będą ogłoszone przetargi i kiedy mieszkańcy tych miejscowości mogą doczekać się tego, że będą mogli normalnie skorzystać z dworca?

Kolejna sprawa jest taka. Jak wygląda współpraca na linii PKP SA z samorządami przy okazji modernizacji dworców? Podam jeden dość znany przykład szczecińskiego dworca. Ten przykład pokazuje, że ta współpraca chyba nie wygląda za dobrze. Mamy sytuację złego oznakowania dla osób niewidomych. Tę sprawę nagłośnił fanpage „Niewidomy płakał jak audytował”. Na krótkim filmie, który został zamieszczony na tym fanpage’u w sieci, widać, jak niewidomy, który chce się dostać do hallu dworca głównego, kierowany znakami zatopionymi w chodnikach trafia w ścianę oddzielającą dwa wejścia do budynku. I oczywiście, chodnik nie należy do PKP SA, jego zarządcą jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego, oznakowanie na chodniku nie było częścią inwestycji związanej z przebudową dworca głównego w Szczecinie. Pytanie: Jak – nie tylko w tej konkretnej inwestycji, ale i przy innych – współpracujecie państwo z miastem? Jak bierzecie to pod uwagę, przebudowując dworzec i jego otoczenie? Pan prezes powoływał się na wytyczne

TSI związane z dostosowaniem dla osób na przykład o ograniczonej mobilności. To jest drugie pytanie.

Trzecia kwestia jest taka. Należy sobie odpowiedzieć, po co te dworce są remontowane i dla kogo. Perspektywa pasażerów powinna przyświecać podczas prowadzenia inwestycji. Chciałabym zapytać, trochę odbiegając od tematu inwestycji, jak wygląda w tym momencie kwestia opłaty dworcowej, którą ponoszą wszyscy pasażerowie, kupując bilety na pociąg. Co z tej opłaty jest tak naprawdę finansowane? Jakość tych usług naprawdę jest bardzo różna w zależności od dworca, na którym jesteśmy. Standard obsługi pasażerów na dworcach jest... Trudno nawet wyciągnąć wnioski, od czego to zależy. Na niektórych dworcach są poczekalnie, na niektórych nie ma, na niektórych zostały zlikwidowane, na niektórych jest bezpłatny dostęp do toalety, na niektórych jest płatny, w niektórych można zapłacić kartą, w niektórych tylko gotówką, cena za dostęp do toalety jest różna.

Ostatnio w weekend, w niedzielę, byłam na dworcu w Tucholi. To piękny, wyremontowany dworzec. Toaleta płatna kosztuje 2 zł, jest czynna od poniedziałku do piątku, w godzinach o 8:00 do 15:00. W innych godzinach proszę skorzystać z toi toia. Przepraszam, ale rozmawiamy w 2024 r. i okazuje się, że pasażerowie z Tucholi, którzy jeżdżą pociągami w kujawsko-pomorskim, nie mogą skorzystać z normalnej łazienki na dworcu. Dodam, że oferta obejmuje tam także godziny poza godzinami od 8:00 do 15:00, żeby to przypadkiem nam nie zaciemniło obrazu. Można wsiąść tam w pociąg o godz. 6:00, można wsiąść o godzinie 15:30, o 16:00, o 18:00. Osoby, które wysiadają z pociągu albo oczekują na pociąg, nie mogą w normalnych warunkach skorzystać z toalety. Czy w ogóle patrzycie państwo na to, jak wygląda jakość infrastruktury, z której korzystają pasażerowie, już niezależnie od tego, czy to jest zmodernizowany czy niezmodernizowany budynek?

Ostatnia kwestia. Jak wygląda kwestia wynajmu pomieszczeń na dworcach? To jest jedna rzecz. Wiemy, że nawet na dużych dworcach, gdzie liczba pasażerów, która się prześiada, jest duża, są także pomieszczenia, które są niewynajmowane. O wiele gorzej jest na dworcach w mniejszych miejscowościach. W tym momencie na dworcu w Pabianicach chyba żaden lokal nie jest wynajęty. Pytanie, jak to wygląda. Jeżeli porównamy sytuację z dworcami, które są samorządowe, okaże się, że tam taki problem nie występuje, a na pewno nie w takiej skali. Jak to wygląda w kontekście stawek za wynajem, także na dworcach w mniejszych miejscowościach? Czy przeszkodą jest na przykład jakaś forma działalności, która może być prowadzona? Czy pan prezes może się do tego odnieść? Jaka forma działalności jest dopuszczalna do prowadzenia na dworcu? Pytam konkretnie pod kątem wynajmu lokali.

Przy okazji mam jeszcze jedno pytanie. To mnie bardzo interesuje. Chciałabym usłyszeć odpowiedź. Czy według pana prezesa funkcjonowanie biura poselskiego w budynkach dworców to działalność polityczna?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, bardzo proszę pana posła Bartosza Zawieję o zabranie głosu.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Cały ten program można nazwać dokumentem rozbudzonych marzeń i niespełnionych obietnic. Mogę powiedzieć tylko tyle, że z uwagi na to, że jest tam wskazanych ok. 200 lokalizacji, tylko ok. 10 jest umiejscowionych w Wielkopolsce. Dla przypomnienia powiem, że to ponad 10% powierzchni tego kraju. W minionych ośmiu latach mój region nie był zbyt popularny w kreśleniu marzeń inwestycyjnych w tym temacie. To jest jednak dodatek.

Jest miejsce w naszym pięknym kraju, które jest podobno drugim co do przepustowości węzłem przesiadkowym w kraju. Wszyscy cenimy, często przez nie podróżujemy. Obecnie obsługuje w skali doby ok. 75 tys. pasażerów. Obsługuje 540 pociągów na dobę. Niestety to miejsce, czyli, co tu dużo mówić, Poznański Węzeł Kolejowy, zawsze i wszędzie, delikatnie i obrazowo mówiąc, było traktowane po macoszemu. Dlaczego? Od mniej więcej 10 lat doskonale wiemy, że ten aspekt dworca nie uwzględnił przestrzeni na odprawę i obsługę podróżnych. Droga dojścia do poszczególnych peronów jest, delikatnie mówiąc,

anachroniczna, żeby nie używać dalej idących sformułowań. Brakuje systemów automatycznej sprzedaży. Pociągi wszystkich operatorów, jak Intercity, Polregio czy Kolei Wielkopolskich, praktycznie rzecz biorąc, jeżeli chodzi o aspekt przepustowości, są już całkowicie pod ścianą.

Warto dokonać tutaj pewnego podsumowania tego, co się w tym temacie działo. Wstępne – tak było to nazywane w 2019 r. – studium wykonalności dla przebudowy węzła kolejowego miało być punktem zwrotnym do dalszych prac planistycznych czy projektowych. W roku ubiegłym, po czterech latach, na krótko przed wyborami został ogłoszony przetarg na tę inwestycję, podano kwotę, miliardy, ale dobrzy fachowcy z Politechniki Poznańskiej, którzy szczegółowo zagłębili się w zakres tych marzeń, stwierdzili, że obietnice są, ale nie będzie żadnych szans, żeby zrealizować je w tym zakresie.

Potwierdzeniem tezy, że przynajmniej przez ostatnie cztery lata poprzedniej kadencji w tym temacie nic się nie wydarzyło, jest to, co – przywołując jeden ze slajdów – nadmienił pan poseł Habura. Otóż w tym dokumencie 600 mln zł to są wydatki inwestycyjne, a 500 mln zł to wydatki projektowe. Jako zwykły inżynier jestem porażony tym faktem, gdyż mnie uczono, że jeżeli chodzi o kosztorys inwestorski albo przedmiary wszystkich robót, koszt opracowania, nie wiem, jakiejś totalnie drogiej dokumentacji technicznej może stanowić 10% wartości inwestycji. Doskonale wiemy, że jest przynajmniej dwa razy niższy.

Nie wiem, czy skala opracowań, koncepcji, rozbudzonych w tym programie marzeń Polek i Polaków czy nawet strony samorządowej były tak rozbudzone, że trudno w tej chwili polemizować i mówić, dlaczego w Poznaniu jeszcze nie mamy dworca, który spełniałby swoją rolę, nie gdzieś w pięknym Krakowie, w Swoszowicach. Tu mówimy o transeuropejskiej sieci korytarzy transportowych TINA, mówimy o chyba najważniejszej magistrali kolejowej.

Zwracam się więc z apelem do przedstawicieli PKP PLK i resortu, aby przyspieszyli ten aspekt projektowania, zakończenia tego studium wykonalności. Powiedzmy sobie szczerze, nie chodzi o to, że inne piękne miejsca w kraju nie mają być... Chodzi po prostu o to, aby z tych marzeń, przepraszam za to określenie, nierealnych i niespełnionych przez ostatnie osiem lat, wyciągnąć warianty dokumentacji, które uda się jak najszybciej wdrożyć w życie i zamienić w projekty budowlane bądź wykonawcze. Nie wiem, jak jest tam, ale jeżeli proces projektowy rzeczywiście jest tak szeroko rozpoczęty, to wydaje mi się, że kluczem realizacji tych wszystkich marzeń, w tym poznańskich, jest jak najszybsze stwierdzenie, które z tych dokumentacji jeszcze się nie przedawniły i które można jak najszybciej wdrożyć. Moim zdaniem z punktu widzenia wszystkich nas i wszystkich 193 tego typu lokalizacji wskazanych w tym programie jest kluczowe.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, pani pośle.

Bardzo proszę, pani posłanka Jolanta Niezgodzka.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Emocje, które targały panami z Prawa i Sprawiedliwości, najlepiej pokazują, że krzykiem i hałasem próbują państwo ukryć swoją niekompetencję i nieudolność, bo czego się nie tkniecie, zepsujecie. Lista dworców jak lista życzeń, nierealne harmonogramy, koszty niewspółmierne do zaoferowanego standardu. Jak można wydać 5,5 mln zł na remont dworca, który jest oddalony od przejazdu kolejowego i jeszcze oddzielony jest od niego ekranem akustycznym? Naprawdę?

Panie prezesie, mam pytanie o to, jakie dane, jakie parametry były brane pod uwagę przy wyborze dworców w ciągu ostatnich ośmiu lat. Czy są jakieś dokumenty, które będą potwierdzały i dawały jakąś podstawę wyboru akurat tych lokalizacji, które były uwzględniane w tym programie w ostatnich latach?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Pani posłanka Kołodziejczak, bardzo proszę.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, panie prezesie, szanowni państwo, jak patrzyłam na listę prawie 500 dworców do realizacji, zaraz stanęła mi przed oczami lista 1 mln samochodów, 100 tys. mieszkań, 100 obwodnic. Wszystko było megawspaniałe, miało być megaogromne. Finał jest jak z tymi dworcami.

Jestem często użytkowniczką dworca w Gdańsku i chcę państwu powiedzieć, że inwestycja rzeczywiście wygląda imponująco. Dworzec w centrum miasta rzeczywiście z zewnątrz wygląda bardzo dobrze. Nie odnoszę się do jakości wykonania, bo to, co pan prezes powiedział, 1200 usterek, to jest lista nieprawdopodobna. Wszyscy bardzo długo czekaliśmy na te inwestycje, ponieważ, jak wiemy, liczba pasażerów jest olbrzymia, natomiast smutnym obrazem jest to, że na takim dworcu, gdzie jest tak duża przepustowość, w zasadzie nie ma gdzie wypić szklanki herbaty. Bardzo często widzę tam całe rodziny, mamy z dziećmi, a oprócz kilkunastu ławek, które tam stoją, nie ma niczego przyjaznego dla pasażerów. Myślę, że wprost proporcjonalnie do wielkości inwestycji i do wyglądu niektórych obiektów powinna pójść próba zapewnienia podstawowej oferty dla pasażerów.

Chciałabym też, panie prezesie, prosić... Na całościowy obraz składa się wiele elementów. Chociażby dostęp do toalety na dworcu za 4,50 zł – to jest dosyć wygórowana kwota. Po drugie jakość obsługi obiektów takich jak toalety wygląda jak za króla Ćwieczka: szmaty, wiadra... To nie wygląda najlepiej, jeśli chodzi o ogólny obraz.

Myślę, że trochę mniejszymi krokami powinniśmy iść w celu uzyskania zamierzonych efektów. Skończmy z tą megalomanią, więc już nie na miliony, na tysiące, tylko realnie przyglądajmy się i dokładajmy do inwestycji.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Pani posłanka Barbara Oliwiecka, bardzo proszę.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, panie przewodniczący. Bardzo się cieszę, że dyskusja stała się bardziej merytoryczna niż komentarze podczas prezentacji slajdów, bo było to nawet niegrzeczne. Wiem, że państwo – mówię tutaj do posłów Prawa i Sprawiedliwości – bardzo personalnie podeszli do niektórych wątków, ale niepotrzebnie, bo sami państwo przyznacie, że – kolokwialnie mówiąc – niektórych elementów tych inwestycji i ich kosztów Bareja lepiej by nie wymyślił. To jednak nie jest cały obraz i zdajemy sobie z tego sprawę. To tutaj też wybrzmiało, natomiast trzeba patrzeć obiektywnie.

Jeżeli chodzi o usterki, tu padły te słowa, z którymi się zgadzam, że minister nie ma wpływu na usterki na budowę, jednak odbiór dworca z błędami, z uwagami do protokołu odbioru w ilości 1200 pokazuje jedno: że nie ma właściwego nadzoru. O tym musimy rozmawiać na tej Komisji, bo to są publiczne pieniądze. Ponawiam więc pytanie, które tu padło. Podbijał to poseł Kasprzyk. Gdzie był nadzór? Jak to wygląda?

Pan prezes powiedział, że wysokość roszczeń kontrahentów na ten moment wynosi 140 mln zł. Proszę o informację bardziej rozbudowaną niż tylko to, co padło podczas slajdu. Jakiego rodzaju roszczenia mają kontrahenci? Czy PKP również ma roszczenia wobec kontrahentów, na jaką kwotę i na jakim etapie są postępowania?

Przeróżające i smutne jest to, że w takich miejscach jak Sadurki, gdzie mamy – wygooglowałam, zobaczyłam – piękny dworzec drewniany, obok powstał modułowy dworzec typu IDS. Nie na tym powinien polegać ten program. Powinniśmy dbać o to, co mamy, szczególnie o piękne dworce, bo naprawdę mamy się czym pochwalić. Tutaj tym bardziej kłania się kwestia kosztów projektowych, które podkreślił poseł Habura. Podbijam to pytanie. Czy to był błąd na slajdzie, czy my źle zrozumieliśmy? Czy naprawdę 500 mln zł poszło na projekt? Chociażby dworzec Sadurki czy dworzec tu pokazywany to modułowe dworce IDS. To już w ogóle nie przystaje do kosztów. Do tego też bardzo proszę się odnieść.

Mówimy tutaj o kosztach, o nakładach przeliczanych potem na jednego pasażera, na osobę. Czy ktoś bada efekty inwestycji? Tzn. czy w miejscach, gdzie powstały nowe dworce, zwiększyła się na przykład liczba pasażerów? Wiem, to nie jest czynnik wiodący,

jeżeli chodzi o liczbę pasażerów, tu oczywiście decyduje rozkład jazdy, ale są też takie efekty rewitalizacji społecznej. O tym też troszkę tu była mowa. Czy są jakieś wyniki efektów tych inwestycji? Czy te dworce, szczególnie w małych miejscowościach, wzmocniły swoją funkcję społeczną? Czy jest odczuwalny ten efekt rewitalizacji? Mam świadomość, że jeżeli korzystamy ze środków unijnych, działalność komercyjna jest niemożliwa albo mocno ograniczona, dlatego mówię tutaj o współpracy z samorządem, bo przecież takie dworce mogą też służyć działaniom niekomercyjnym.

Mam teraz pytanie niezwiązane bezpośrednio ze slajdami. Jeżdżąc po moim okręgu, nr 36, okręgu wielkopolskim Leszno–Ostrów Wielkopolski–Kalisz, widzę miejsca – ostatnio byłam w Piaskach – gdzie dworce nie pełnią już swoich funkcji, bo od kilkadziesiątu lat zwyczajnie nie ma tam linii kolejowych. Mam nadzieję, że będą. Ta nadzieja nie gaśnie, ale te dworce, te stare budynki po prostu szpecą, straszą, a są ładne. W Piaskach jest z czerwonej cegły. Mogły być wykorzystywane, zadbane, zrewitalizowane, tak jak na przykład zrobiło to miasto Pleszew na starym dworcu.

Pytanie jest takie: czy procedujecie państwo jakieś wnioski? Czy myślicie o takich lokalizacjach? Co z nimi zrobić? Samorzady bardzo chętnie występowałyby nawet o środki zewnętrzne, ale musi być uregulowana sytuacja prawna i przekazanie takich budynków z tym – zaznaczam – wyłączeniem, że wróci tam ta funkcja kolejowa. To chyba tyle.

Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, rozumiem, że pan minister Malepszak nie wróci na posiedzenie Komisji. Sprawdzam porządek obrad. Faktycznie był na sali plenarnej, odpowiadając na pytanie bieżące, ale to było, szanowni państwo, 40 minut temu. Zostawił pana prezesa i pana dyrektora na pastwę losu. Myślę, że za chwilę pan prezes będzie mógł odnieść się do naszych pytań.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, są z nami kompetentni przedstawiciele PKP SA, spółki, która realizuje inwestycje. Odpowiedzi na wszystkie pytania dotyczące inwestycji, co zresztą jest przedmiotem naszego posiedzenia, zostaną udzielone.

Dziękuję bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Za chwilę przekonamy się, czy faktycznie tak będzie. Zanim zadam pytania, poproszę o slajd nr 18. Proszę, żeby ten slajd został wyświetlony na monitorach. Slajd nr 17. „W wyniku przeglądu PID 1 wytypowano 34 inwestycje nieznaną sobie jeszcze na etapie robót budowlanych, dla których stwierdzono brak uzasadnienia do ich kontynuowania w pierwotnej założonej formie: zakres, koszty i lokalizacja”. Tutaj proszę o szczegółową informację. Proszę o wymienienie tych 34 dworców, których realizacja zostanie ograniczona, bo z tego twierdzenia jasno wynika, że realizacja tych 34 dworców zostanie ograniczona.

Bardzo proszę, panie prezesie, aby – odpowiadając na pytania – właśnie od tego pan zaczął. Które dworce z tych 34 zostaną ograniczone? Myślę, że to dla wszystkich posłów z tej Komisji i nie tylko z Komisji – myślę też, że w ogóle dla korzystających z oferty PKP, przewoźników dalekobieżnych, naszego przewoźnika narodowego, ale też przewoźników regionalnych czy lokalnych – jest bardzo ważne, bo to jest pokazanie, co chcecie zrobić w przyszłości, a w zasadzie czego nie chcecie zrobić w przyszłości. Proszę o konkretną odpowiedź na to pytanie. To jest sprawa pierwsza.

Sprawa druga. W swojej wypowiedzi i na tej prezentacji skupił się pan na kilku przypadkach, które waszym zdaniem zostały wykonane w sposób nieodpowiedni, na kilku dworcach, które waszym zdaniem zostaną wykonane w sposób nieodpowiedni. My to sprawdzimy. Już podjęliśmy decyzję, że pojedziemy w te miejsca i zobaczymy całościowo, jak wygląda kwestia lokalizacji i organizacji pracy na tych dworcach. To po pierwsze. W ogóle nie skupił się pan natomiast na pozostałych 98% inwestycji, które zostały

wykonane w sposób optymalny, prawidłowy i które służą pasażerom spółek kolejowych. 98% ze 130 dworców, które zostały wykonane w ramach PID 1, zostało pominięte.

Zachęcam państwa posłów do tego, aby zajrzeć na stronę internetową zmieniamy-dworce.pkp.pl. Tu jest interaktywna mapa, na której są lokalizacje wszystkich dworców w ramach PID 1. Są dokładne informacje, czy dany dworzec został już zrealizowany, czy jest w trakcie prac przygotowawczych, czy jest w trakcie prac projektowych. Są zdjęcia inwestycji już zakończonych. Mogę teraz pokazać pierwszy lepszy dworzec. To Skarżysko-Kamienna, panie pośle. Piękny, nie? Dlaczego nie ma go na slajdzie? Dlaczego?

Panie prezesie, jestem synem kolejarza. Mój tato przepracował na kolei 30 lat. Pana wypowiedź to obraza dla tych, którzy każdego dnia pracują na to, żeby Polskie Koleje Państwowe zmieniały się. Pana wypowiedź przejdzie jako wypowiedź hańby...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Już pan skończył, panie pośle, czy jeszcze ma pan pytania?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Nie skończyłem, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Takie wycieczki osobiste są poniżej jakichkolwiek standardów, które obowiązywały na posiedzeniach Komisji.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Nie skończyłem, panie przewodniczący. Nie skończyłem jeszcze, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Rozumiem, że to jest kontynuacja tej arogancji, którą państwo przez osiem lat tutaj na posiedzeniach Komisji prezentowali, ale ja nie akceptuję tego typu sformułowań na posiedzeniu Komisji i przywołuję pana do porządku. Panie pośle, jeżeli ma pan merytoryczne pytania, bardzo proszę je zadawać, natomiast pewnego rodzaju sytuacje, słowa i zachowania są niedopuszczalne. Jeżeli ma pan merytoryczne pytania, bardzo proszę, proszę kontynuować.

Poseł Rafał Weber (PiS):

...i zostaną zapamiętane.

Są natomiast pytania o kolejne inwestycje. Minister Malepszak, do którego chciałem się odnieść, jest na tej funkcji już ponad 10 miesięcy. Chciałbym, żeby odpowiedział też na pytania odnośnie do przyszłości. Nad iloma dworcami zostały już rozpoczęte prace przygotowawcze z kolejnej edycji PID? W poprzednim roku, to była chyba końcówka drugiego kwartału, PKP SA przygotowała kolejną listę dworców, które mają być realizowane w ramach drugiej edycji. Tu jest kolejne pytanie. Nad którymi z tych dworców rozpoczęliście prace przygotowawcze czy rozpoczęliście prace projektowe? Co zrobiliście, aby realizować kolejne inwestycje? Co zrobiliście w ostatnich miesiącach, żeby realizować kolejne inwestycje? Proszę o konkretną odpowiedź. Nad którymi dworcami spoza PID 1 zostały rozpoczęte prace przygotowawcze?

Na teraz, panie przewodniczący, kończę swoją wypowiedź...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

...natomiast będę chciał odnieść się jeszcze po odpowiedzi udzielonej przez pana prezesa.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, panie pośle – pan poseł Kmita.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo.

Ponieważ staramy się merytorycznie pracować i zyczliwie podchodzić do tematów, które państwo nam przedstawicie, wspólnie z panem posłem Mariuszem Krystianem

dokonałiśmy analizy wszystkich stacji wymienionych przez pana prezesa na tych slajdach. Omówię je wszystkie, to będzie trwało dwie minuty, ale trudno.

Żegiestów-Zdrój: liczba pasażerów to według slajdu pana prezesa 5, a według UTK między 20 a 49. Żegiestów: też 5, a UTK mówi o 10–19. Milik: liczba pasażerów to według pana prezesa 5, a według UTK między 10 a 19. Młódów: 5 według prezentacji pana prezesa, między 50 a 90 według UTK. Łomnica-Zdrój: 5 według pana prezesa, między 50 a 90 według UTK. Barcice: 5 według pana prezesa, między 100 a 149 według UTK. Wierchomla Wielka: 5 według pana prezesa, od 20 do 49 według UTK. Wasilków: 5 według pana prezesa, od 20 do 49 według UTK. Wspomniany już Kraków Swoszowice: 15 pasażerów, a według UTK między 200 a 299. Bielsk Podlaski: 35 według pana prezesa, między 500 a 699 według UTK. Wilkoszyce: 15 według pana prezesa, między 100 a 149 według UTK. Stary Sącz: według prezentacji przygotowanej przez pana prezesa to 35, według UTK między 150 a 199 dziennie. Rytro: 35, a według UTK między 150 a 199. Rokiciny, nie te podhalańskie, tylko te drugie Rokiciny: 75, a według UTK między 200 a 299. Przetycz: 35, a według UTK między 150 a 199. Bydgoszcz Zachód... Tu dane są zbliżone, bo państwo mówicie o 35, a UTK mówi: między 50 a 99. Siemiatycze: państwo mówicie o 75 pasażerach, według UTK jest ich od 150 do 199.

Chciałbym więc zapytać, wspólnie z panem posłem Mariuszem Krystianem, bo zrobiliśmy tę analizę, z czego te różnice wynikają. Tak jak powiedział pan prezes, to są dane zaczerpnięte ze strony UTK z analizy z 2023 r. Wydaje nam się, że przekazana posłom informacja jest niepełna, a na pewno nie jest wiarygodna. Przeanalizowaliśmy wszystkie stacje, które nam państwo wskazaliście, a UTK w analizie, którą przedstawiłem, mówi dokładnie – żebym zacytował, żeby nie było żadnej wątpliwości, proszę sekundę poczekać – o wymianie pasażerskiej, liczbie osób.

Drugi wątek wydaje się równie ciekawy i interesujący. Na przykładzie Poznania przedstawialiście tu państwo informacje o tym, jak to rzekomo rząd Prawa i Sprawiedliwości niewłaściwie realizuje inwestycje. Szanowni państwo, gratuluję państwu tego – mówię tutaj do przedstawicieli Platformy Obywatelskiej – w jaki sposób chcecie państwo wydawać środki publiczne. Otóż nowy dworzec kolejowy w Poznaniu, tzw. chlebak, został udostępniony pasażerom w 2012 r. Przypomnę, że 2012 r. to był rok, w którym rządziła koalicja Platformy Obywatelskiej. Jeśli celem inwestycji nowoczesnych, oczywiście z dużymi problemami... Studiowałem wtedy w Poznaniu, widziałem, jak ten dworzec powstawał. Jeśli celem działania PKP SA i ministerstwa jest budowanie nowego dworca po 12 czy 13 latach, przebudowywanie, to pytam, czy to jest racjonalne wydatkowanie środków publicznych. Gdzie byli wtedy przedstawiciele PKP SA, aby dopilnować, aby ten dworzec – powiem szczerze, fuszerka – nie został odebrany albo został przeprojektowany?

Proszę więc bić się we własne piersi. Mówię tu szczególnie do pana posła, który chyba teraz wychodzi, który mówił o tym, że...

Głos z sali:

Ja nie jestem posłem.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Nie, nie, mówię do pana posła naprzeciwko mnie – pan poseł usiadł – który mówił o tym, że kolejowe inwestycje omijały Wielkopolskę. Przypomnę, że dworzec „chlebak” powstał w 2012 r., a już chcecie go państwo modernizować i przebudowywać. Moja prośba: róbcie od początku do końca dobre inwestycje, żeby po 12 czy 13 latach nie trzeba było wydawać miliardów złotych na tylko jeden dworzec kolejowy. Pomijam fakt, że stary dworzec Poznań Główny został zamknięty wbrew protestom pasażerów właśnie za waszych czasów.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle.

Pan poseł Habura, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pan poseł chce wyjaśnić, że pan nie zabierał głosu i został?

Poseł Mariusz Popielarz (KO):

Między innymi. Można?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To po panach posłach, którzy jeszcze się zgłosili.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Szanowni państwo, z uwagą słuchałem pana prezesa i muszę powiedzieć, że w żadnym momencie nie zauważyłem, aby obrażał kolejarzy. Raczej zarzuty, jeżeli takowe miałyby być, były kierowane do autorów koncepcji i do realizatorów inwestycji, a oni z takimi kolejarzami jak pana tato pewnie nie mają nic wspólnego, chyba że pokrewieństwo.

Jeśli chodzi o pomysł jeżdżenia po obiektach, po dworcach i sprawdzania, to, panowie, oby nie okazało się, że liczba źle zrealizowanych inwestycji okaże się większa niż ta, którą wykazał pan prezes.

Panie prezesie prosiłbym o wykaz firm – firm – które realizowały te inwestycje, z liczbą przy każdej firmie zrealizowanych przez nie inwestycji i ewentualnie o zastrzeżenia, jakie PKP miało do danej firmy.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Pan poseł Niedźwiedzki, bardzo proszę.

Poseł Jacek Niedźwiedzki (KO) – spoza składu Komisji:

Na jednym ze slajdów pokazane zostały jaskrawe przykłady opóźnień. Wśród nich jest miasto Suwałki i dworzec do remontu w Suwałkach: 2221 dni. To jest ponad sześć lat. Sześć lat temu zapadła decyzja o remoncie tego dworca. To jest za waszych czasów, panowie posłowie z PiS. Pół roku temu napisałem interpelację w tej sprawie. Dostałem odpowiedź, że jeżeli znajdą się pieniądze europejskie, jest możliwość remontu dworca w Suwałkach za dwa lata, czyli w 2026 r.

Mam pytanie. Wiem, że pozwolenie na budowę jest już od lutego 2024 r. Na jakim etapie są prace, które doprowadzą do remontu dworca w Suwałkach? Czy nie uważacie, że opóźnienia, które są, nie powinno być w takich miastach jak Lublin, Reda, Suwałki, Rudawa, gdzie te opóźnienia są największe? Czy to nie powinno być priorytetem, żeby te dworce remontować jak najszybciej?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Zgłosił się pan poseł Popielarz. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Mariusz Popielarz (KO):

Panie przewodniczący, dziękuję.

Chciałbym przede wszystkim wyjaśnić. Zostałem sprowokowany do zabrania głosu, ponieważ wcześniej nie zabierałem głosu, co wprost mi tutaj sugerowano. Niezależnie od tego popieram głos mojego kolegi, który wypowiadał się na temat Wielkopolski i m.in. dworca w Poznaniu. W pełni go popieram, zgadzam się z tym. Chcę natomiast powiedzieć, że przeraża mnie marnotrawstwo, które miało miejsce w Polskich Kolejach Państwowych w latach poprzednich, chciałoby się powiedzieć: słusznie minionych. Zresztą na swoim terenie też tego doświadczałem, ponieważ jestem posłem z Ostrołęki. Wszyscy państwo wiecie, co działo się w moim rodzinnym mieście.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, na mojej liście nie ma więcej państwa posłów zapisanych do dyskusji.

Nie widzę też protestu, w związku z tym bardzo proszę, pan prezes Furgalski zgłosił się do głosu. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Pierwsza rzecz dotyczy polityki stawek za wynajem. Czy tutaj będą jakieś zmiany? Minister Malepszak mówił o remoncie dworca Gdańsk Główny, że ten remont nie szedł w parze z polityką szukania chętnych na wynajem i sprawdzenia, jakich warunków potrzebują. Pewnie stąd większość z państwa korzysta z przykładu dworca, który jest dawno po modernizacji, czyli dworca Warszawa Centralna. Moje ostatnie dane to jest wrzesień ubiegłego roku: połowa lokali stała pusta. Zresztą rozmawiałem z przedsiębiorcami, którzy wówczas starali się przekonać PKP do zmiany stawek. Rzucam to, choć oczywiście nie pamiętam, jakie tam wtedy były stawki, ale na prośbę, żeby to nie było, powiedzmy, 1000 zł tylko 800 zł, padała odpowiedź: „Nie”. Rozumiem więc, że lepiej jest dopłacać niż nawet dostać te 800 zł za metr. W moim przekonaniu to na pewno powinno ulec zmianie.

Jeśli zrozumiałem, pani posłanka Paulina Matysiak pytała o rodzaj działalności, o to, czy każda jest dopuszczalna i pasuje. Pewnie tutaj dużym problemem jest fakt, że ustawa nie pozwala na zlokalizowanie na terenie dworca sklepu czy restauracji, a – nie oszukujmy się – większość tego typu placówek utrzymuje się dlatego, że jest tam sprzedawany czy podawany alkohol. Prawdopodobnie więc z tego powodu nieopłacalne jest to, żeby mocniej wchodzić w dworce. Czy można dostać taką generalną informację, jaki jest w tej chwili w kraju procent pustostanów w obiektach, które są zawiadywane przez PKP SA?

Jest też druga rzecz. Znów, czy to nam się podoba, czy nie, dane pokazują, że spada liczba osób, które kupują bilety w kasach biletowych na dworcach, a równocześnie spada liczba osób, które korzystają z placówek pocztowych. Coraz mocniej przechodzimy do realizacji zakupów w trybie online, także przez aplikacje, jeżeli idzie o bilety. Pytanie, czy na przykład poczta i PKP SA... Wiem, że przewoźnicy robią wszystko, ale czasami nie mają już środków, żeby dopłacać do utrzymywania takiej kasy. Tak mi się teraz kojarzy, że Poczta Polska też mówi o pewnym nadmiarze placówek, a nie chce ich likwidować. Czy były rozmowy o tym, żeby na przykład połączyć, żeby w placówkach pocztowych można było kupić bilety kolejowe, ale też, żeby można było wprowadzić pocztę na dworce i połączyć te dwie czynności tak, żeby jakiś lokal gdzieś zwolnić, żeby ludność mogła kupić bilet na poczcie czy odebrać awizo na dworcu? Czy jest możliwa taka synergia?

Druga sprawa. Chyba kilka tygodni temu został odgrzebany wspólny pomysł z jednym z prywatnych inwestorów. Dotyczy to dworca Warszawa Gdańska. Podpisano aneks, będzie realizowana umowa, biurowce, będzie też nowy obiekt dworcowy. Przez osiem lat było to w zawieszeniu. Sporo jest tych terenów, nie tylko dworcowych, które mogłyby pracować, zarabiać. Jest więc pytanie, czy są jeszcze takie tematy, być może też nowe, które leżały i do których PKP chce wrócić na zasadzie partnerstwa prywatno-publicznego?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, pozwolę jeszcze sobie udzielić głosu. Wracając do prezentacji, muszę z przykrością powiedzieć, że co do realizacji inwestycji dworcowych Komisja była wielokrotnie wprowadzona w błąd, ponieważ na posiedzeniach Komisji w poprzednich latach otrzymywaliśmy informację, że wszystko jest realizowane w sposób doskonały, modelowy, że inwestycje idą pełną parą i, co więcej, tych inwestycji jest więcej, niż było w latach poprzednich. Dzisiaj, po tej prezentacji, chyba pierwszej rzetelnej od wielu lat prezentacji dotyczącej inwestycji kolejowych, mam kilka refleksji.

Po pierwsze w latach 2016–2023 nastąpił znaczący spadek tych inwestycji. O ile w poprzednich latach rocznie realizowano te inwestycje w dużym zakresie kilkudziesięciu tego typu inwestycji, o tyle dzisiaj widzieliśmy, że w latach 2016–2023 było to pięć dworców, były to trzy dworce. Muszę powiedzieć, że są to wyniki znacząco odbiegające od wielkiej propagandy stosowanej przez poprzedni rząd. To pokazuje, że tak naprawdę działa się niewiele.

Jeżeli połączymy to ze znaczącym obniżeniem standardów inwestycyjnych, to może i dobrze, że niewiele było robione, bo jeżeli popatrzymy na przykład gdański, gdzie było

1200 usterek, to jest nieprawdopodobny przykład absolutnej nieudolności, jeżeli chodzi o nadzór inwestorski. Prowadziliśmy różne inwestycje i wielu z nas odpowiadało za te inwestycje. Nie wyobrażam sobie, jak mogło dojść do tego, że nadzór inwestorski został tak zepsuty. Podejrzewam, jak zapadały decyzje, jakie przesłanki powodowały, że realizowano to w taki, a nie inny sposób, natomiast gdański przykład pokazuje, że nadzór inwestorski nie istniał. Nie mam co do tego żadnych wątpliwości.

Już nie mówię o przyjęciu projektów, które okazały się niezgodne ze sztuką. Jeżeli sanitariaty są zalewane, to znaczy, że od początku nikt nie panował nad procesem inwestycyjnym. To się w głowie nie mieści, bo wydaliśmy jako państwo dziesiątki, a może i setki milionów złotych w sposób absolutnie odbiegający od jakichkolwiek standardów. Powiem więcej, w przestrzeni gospodarczej tego typu inwestycje kończyłyby się tym, że osoby odpowiedzialne ponosiłyby poważne konsekwencje prawne i finansowe. Widzę natomiast, że poprzednia władza jest zadowolona z efektów swoich prac. Myślę, że tutaj trzeba więcej pokory.

Trochę odbiegnę. To jest tak jak z inwestycjami 100 obwodnic. Tak się składa, że większość z tych inwestycji została przewidziana po 2025 r., ale wszyscy widzieliśmy na każdym kroku, ile pojawiło się artykułów i propagandy. To jest, szanowni państwo, skandaliczne. To oczywiście pokazuje również, że decyzje były podejmowane po linii politycznej, co pokazuje m.in. dworzec w Czechowicach-Dziedzicach, gdzie te obietnice były składane na forum posiedzenia rady miejskiej. Nie były one dotrzymywane. Jako posłowie opozycji musieliśmy naciskać, przypominać, działać i dopiero wtedy inwestycje te mogły być realizowane. Dzisiejsze pytanie pana posła o parkingi to przecież jest jednak coś, co przewiduje się na początku każdej inwestycji. Miejsca parkingowe są dzisiaj nieodłącznym elementem także w procesie inwestycyjnym, jeżeli chodzi o dworce. Jeżeli to pytanie pada dzisiaj, to znowu wychodzi słaba jakość przygotowania i realizowania tych inwestycji.

Jeżeli zresztą wrócilibyśmy do tej prezentacji, zobaczylibyśmy dworce, które zostały zlokalizowane 200 metrów od, już nie mówię: peronu, ale od przejścia na drugą stronę torów. To znaczy, że nikt racjonalnie tego nie przeanalizował. Pan prezes podawał zresztą przykład drewnianego dworca zlokalizowanego chyba w jednej z mazowieckich miejscowości. Ja sobie popatrzyłem. Dworzec był bezpośrednio przy peronie, przy torze, tak że podróżni, którzy oczekiwali na pociąg w złych warunkach pogodowych, mogli bezpośrednio z tego starego dworca wejść do pociągu, pokonując niewielką odległość pomiędzy obrysem dworca a drzwiami pociągu. Dzisiaj ten dworzec modułowy zorganizowany jest za ścieżką, tak że dobiegnięcie przez peron do pociągu to jest dramat, zwłaszcza – też jeżdżę pociągami – w złych warunkach pogodowych. Nie mówię już o tym, że dworce były realizowane w taki sposób, że nie było żadnego miejsca, gdzie można przeczekać hulający wiatr z ulewą, bo po prostu nie było przestrzeni, w których podróżni mogliby przeczekać złe warunki. Wydaje mi się więc, a wręcz jestem przekonany, że dobry humor niektórych naszych przedmówców jest po prostu nieuzasadniony.

Panie prezesie, mam pytania dotyczące globalnego podejścia i przyjęcia standardów inwestycyjnych, które zapewniają wielowymiarowo efektywną realizację tego typu inwestycji. Czy te zasady zostały przyjęte bądź są opracowane tak, żeby nie było przypadków tak drastycznie źle prowadzonych inwestycji? Jeżeli chodzi o podejmowane decyzje, bardzo proszę o wyjaśnienie, czy tutaj też zmieni się polityka i te inwestycje.

Powiem też o innej rzeczy. Także jako posłowie opozycji interweniujący w konkretnych przypadkach dużych dworców, gdzie jest duży ruch pasażerski, wielokrotnie słyszeliśmy, że nie ma pieniędzy, a jednak były one realizowane, jak podejrzewam, na polityczne zamówienie – w pierwszej kolejności dworce w miejscowościach, w których ruch pasażerski nie jest aż tak dynamiczny.

Gdybym w związku z tym miał zadać sobie pytanie o planowanie i o racjonalne wydatkowanie kosztów z uwagi na interes pasażerów i grupy pasażerskie, powiedziałbym, że w pierwszej kolejności należałoby realizować inwestycje, na których skorzystają duże grupy pasażerów. Po tej prezentacji mam jednak przekonanie, że tu nie chodziło o racjonalne zarządzanie i efektywne wydatkowanie środków publicznych tak, żeby to dotyczyło bardzo dużych grup bądź dużych grup pasażerów. Miało to za zadanie realizowanie jakichś konkretnych politycznych oczekiwań. Krótko mówiąc, kto tam szybciej i mocniej

dotarł, ten mógł liczyć na to, że gdzieś w polu inwestycja stanie. Uważam, że z punktu widzenia interesu państwa i obywateli jest to marnotrawienie publicznych środków. W związku z tym, panie prezesie, proszę o udzielenie odpowiedzi, czy tutaj będzie racjonalizacja i podejście w oparciu o efektywność, jeżeli chodzi o liczbę pasażerów, którzy biorą udział w ruchu.

Ostatnia rzecz też już była poruszona. To polityka cenowa. Jest tak, że w wielu miejscach zostały poczynione duże inwestycje. Rozumiem, że jeżeli mielibyśmy stosować w tych miejscach rynkowe stawki, które wynikają z wartości, z procesu wyceny, z amortyzacji itd., to dworce te pewnie będą stały puste. Czy jest możliwość zrationalizowania kosztów wynajmu w taki sposób, żeby te powierzchnie nie stały puste? Z drugiej strony to oznacza też inną politykę cenową, która nie ma oparcia w kalkulacji ekonomicznej. Czy tutaj jest możliwość jakiegoś ruchu? Czy na przykład zmiany w prawie w tym zakresie mogłyby pomóc? Jeżeli tak, to też proszę o tę informację.

Bardzo dziękuję i oddaję głos panu prezesowi. Jeżeli będzie taka potrzeba, to proszę sygnalizować, że będzie potrzeba zabrania głosu przez współpracowników.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Dziękuję bardzo.

Na początku wyjaśnię kwestię magicznych 500 mln zł, która pojawiła się kilka razy. Chciałbym to wyjaśnić, bo to może wprowadziło w błąd. 500 mln zł to były prace projektowe dla szacowanego zakresu wartości projektów, czyli nie mówimy, że 500 mln zł będą kosztowały prace projektowe, a mówimy, że projektujemy dla dworców, których szacowana wartość alokacji wynosi ok. 500 mln zł. To wyjaśnienie na początku.

Postaram się teraz przejść po kolei.

Posel Krzysztof Habura (KO):

One stanowiły część tych 1270 mln zł?

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Potem będą one stanowiły te 2 mld zł, jak je zrealizujemy. Tu jest planowanie łącznie. Tutaj mamy napisaną liczbę dworców w projektowaniu: 17, a ich wartość szacowana jest na ok. 500 mln zł.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Czyli wartość całej inwestycji?

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Tak.

Głos z sali:

Czyli wartość tych 17 dworców na ten moment szacujemy na pół.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Jako 500 mln zł?

Głos z sali:

Tak.

Posel Krzysztof Habura (KO):

620 mln zł, a projektowanie 500 mln zł...

Posel Rafał Weber (PiS):

Budowa 17 dworców będących w ramach projektu jest szacowana na 500 mln zł.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Te, które są projektowane, czyli to powinno być „projektowanie”, bo to słowo wprowadza w błąd.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, myślę, że wiadomo, o co chodzi. Pan prezes wyjaśnił. Dziękuję bardzo.

Panie prezesie, idziemy dalej. Jest wyjaśnione i jest super. Bardzo dziękuję.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

To było złe sformułowanie.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Projektowanie i na przykład roboty budowlane.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, myślę, że to jest jeden z mniejszych problemów, jeżeli chodzi o to, co zostało zaprezentowane, ale bardzo dziękuję za to pytanie doprecyzowujące i dziękuję też panu prezesowi za wyjaśnienie.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Postaram się po kolei... Na pewno niektóre państwa pytania troszeczkę się powtarzały, a więc będę udzielał odpowiedzi na kilka zadanych pytań.

Jeżeli chodzi o Gdańsk Główny, w tej chwili jesteśmy na końcu audytów dworca Gdańsk Główny. Wstępne wyniki audytu pokazują dość duże zaniechania zarządu PKP SA. Rozważane jest skierowanie zawiadomienia do prokuratury.

Jeżeli chodzi o Olkusz, to, panie pośle, Olkusz jest w ostatnich latach bardzo dofinansowanym miastem. Jest tam przebudowa stacji Olkusz, jest projekt zgłoszony do programu „Kolej plus” i prace projektowe dla dworca w Olkuszu toczą się.

Jeżeli chodzi o dobre praktyki, to muszę powiedzieć, że te dobre praktyki były wcześniej, przed 2015 r., bo kilka inwestycji udało się zrobić wspólnie zarządcy linii kolejowych i PKP SA. To dworzec w Gliwicach czy dworzec w Bydgoszczy. Tu muszę odnieść się do słów pana ministra Webera, który mówił o kolejarzach. Jest mi bardzo przykro, bo właśnie lata 2015–2022 w Skarżysku-Kamiennej pokazują, że nie było współpracy pomiędzy PKP PLK a PKP SA. Zmodernizowany został dworzec za duże miliony złotych, a Polskie Linie Kolejowe zmodernizowały układ peronowo-torowy, dwie spółki nie potrafiły się ze sobą porozumieć, pod torami powstało przejście podziemne, które nie zostało skomunikowane. Została wybudowana ściana, mur, i jest brak skomunikowania dworca z przejściem podziemnym tylko dlatego, że dwie spółki, dwa zarządy nie potrafiły się ze sobą porozumieć.

Poseł Rafał Weber (PiS):

To z czym jest skomunikowane to przejście?

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Jest ściana, ludzie nie mogą przejść, czyli przejściem nie wejdą do dworca. Dlaczego dworzec został zmodyfikowany i nie można zejść z dworca przejściem do peronów? Dlatego że została wybudowana ściana. Teraz, szanowny panie...

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Gdzie jest ten dworzec?

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

W Skarżysku-Kamiennej. Szanowny panie, trzeba wyjąć 2–3 mln zł, żeby dokonać przebudowy przejścia i wyburzyć mur. Jeżeli chodzi o stację Kielce...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie, bardzo proszę o udzielanie odpowiedzi na pytania. Proszę nie odnosić się do takich zaczepek poselskich. W ostatnich miesiącach jest niestety standard na tej Komisji, tak że bardzo proszę, posłowie też czekają na udzielenie odpowiedzi na pytania, które zadali.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Jeżeli chodzi o stację Kielce, fakt jest taki, że przygotowanie tego dworca było przed 2015 r. Realizacja nastąpiła po 2015 r. Oddanie dworca nastąpiło na przełomie 2022/2023. W tej chwili została podpisana umowa z najemcą, z miastem, na zagospodarowanie tego dworca pod zarząd transportu miejskiego w Kielcach. Przygotowanie samej inwestycji nastąpiło więc o wiele wcześniej, ale fakt jest taki, że ogłoszenie przetargu, wybór wykonawcy i oddanie dworca nastąpiło już po 2015 r.

Pan minister Puda mówił o Czechowicach-Dziedzicach i zadawał pytanie odnośnie do parkingów. Troszeczkę się ze mnie państwo podśmiewali, kiedy mówiłem o parkingach. Właśnie na przykładzie dworca w Czechowicach-Dziedzicach można powiedzieć, że parking jest jednak potrzebny. Byłem na budowie w Czechowicach-Dziedzicach i pierwszą

rzeczą, o którą zapytałem moich współpracowników, było to, dlaczego w ramach modernizacji dworca nie ma parkingu. Poprosiłem podległą mi dyrektor, żeby skontaktowała się z włodarzami miasta, żeby udostępnić teren na miejskich terenach PKP i żeby ewentualnie wybudować parking ze środków Polskich Linii Kolejowych i oddać go w zarządzanie.

Proszę państwa, tak mała rzecz, o której państwo mówicie, że nie jest potrzebna, spłaszczając to do problemu tylko tego, czy pasażer wyjdzie z samochodu na błoto, jest jednak potrzebna. W wielu mniejszych lokalizacjach parkingi są potrzebne, bo często ma miejsce sytuacja taka, że pasażer przyjeżdża, zostawia samochód i ma pociąg. Przyjeżdża i chce do tego pociągu szybko wejść. Dla niego istotny problem to brak miejsca, na którym może zostawić samochód.

Były dwa pytania odnośnie do sprawdzania wykonawców i firm, do których mamy zastrzeżenia. Muszę powiedzieć, że to jest zbyt szerokie pytanie. Jeżeli będzie trzeba, możemy udzielić pisemnej odpowiedzi na te pytania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, panie prezesie, o udzielenie pisemnej odpowiedzi.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Odpowiadając pani poseł Matysiak na pytanie odnośnie do Tucholi, powiem, że dworzec w Tucholi został przejęty przez samorząd. To samorząd zarządza tym dworcem, ale mamy świadomość, że opłaty z tytułu dostępu do toalet są zbyt wysokie. Podejmujemy rozmowy z najemcami, żeby przynajmniej na głównych dworcach premium obniżyć te opłaty z 5 zł do 2,5 zł. Rozmowy z tymi najemcami są dość trudne. Po prostu najemcy obawiają się i nie chcą aneksować umów. Proponujemy im nawet dopłatę do zarządzania taką toaletą, żeby to kalkulowało im się biznesowo i żeby wyszli na stawkę 2,5 zł. To przykład Gdańska, gdzie rozpoczęliśmy rozmowy. Tam stawka czynszu od toalety dla najemcy jest dość wysoka. Zaproponowaliśmy mu, żeby przedstawił nam kalkulację tego, jakie obniżenie stawki spowoduje, że będzie mógł zejść do 2,5 zł. Powiedział, że nie ma interesu w tym, żeby prowadzić rozmowy z Polskimi Kolejami Państwowymi. Tak naprawdę rozmowa skończyła się na tym, że powiedział, że ma jakąś reprezentującą kancelarię, z którą możemy się kontaktować.

Widzicie państwo, nie wszystko jest tak łatwe. Czasami ma się chęci, a życie pokazuje, że zrobienie czegoś dla pasażera wymaga trochę czasu. Ten temat jednak znamy i próbujemy ujednoczyć stawkę na wszystkich dworcach premium, również na mniejszych dworcach, żeby wynosiła ona ok. 2,5 zł.

Jeżeli chodzi o współpracę z samorządami, generalnie jest tak, że przed modernizacją dworców staramy się nawiązać współpracę z samorządami, bo – jak państwo widzicie – wiele mniejszych dworców ma walory historyczne i są one bardzo duże. Są więc troszeczkę przeskalowane w stosunku do dzisiejszych potrzeb pasażerów. Żeby racjonalnie zagospodarować tę powierzchnię, przed podjęciem decyzji na modernizację dworca staramy się nawiązać współpracę z samorządem i mieć zapewnienie, że samorząd wykorzysta pod swoje cele powierzchnię, które nie będą służyły typowo obsłudze pasażerskiej.

Mamy przykład Łukowa, gdzie w jakiejś części zostanie zrobiona sala koncertowa. Mamy przykład Suwałk, gdzie dworzec będzie realizowany w ramach nowej perspektywy. Tam też porozumieliśmy się z samorządem, że zajmie pomieszczenia i ulokuje tam jakieś miejskie instytucje. To choćby przywołane Kielce, gdzie wszedł Zarząd Transportu Miejskiego.

Parę razy padało zapytanie o Suwałki. Suwałki są planowane w ramach nowej perspektywy inwestycyjnej Polskich Kolei Państwowych. W tej chwili – rzutem na taśmę, po rozmowach w ramach dobrej współpracy z Polskimi Liniami Kolejowymi – zauważono, że można byłoby poprawić pewne ciągi komunikacyjne, które spowodowałyby lepsze wprowadzenie pasażerów, klientów do dworca i rozprowadzenie ruchu z peronów poprzez dworzec i przez miasto. Planujemy w najbliższym czasie spotkać się z władzami samorządu, żeby porozumieć się i poprawić pewne rzeczy, które zostały już w projekcie przyjęte. Jak pani poseł widzi, współpraca z samorządami jest nie tylko na etapie dworców, ale również na etapie ewentualnego udostępniania nieruchomości czy najmu, jeżeli samorzady się do nas zgłaszają.

Opłata dworcowa pokrywa przede wszystkim koszty utrzymania dworców. PKP SA pokrywa dworce ze swoich przychodów. Nie ma takiej wypracowanej umowy jak w przypadku PLK, czyli pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a Polskimi Liniami Kolejowymi, na temat utrzymania sieci kolejowej i Polskie Linie Kolejowe dostają roczną opłatę za dany standard. Koszty utrzymania dworców są ze środków własnych PKP SA, zwłaszcza z opłaty dworcowej. Znaczna część tych kosztów idzie na ochronę fizyczną i utrzymanie monitoringu tych dworców. Pozostałe mniej więcej 30% idzie na bieżącą eksploatację dworców. Trzeba pamiętać, że każda modernizacja dworców powoduje, że na dworce wchodzi nowe technologie. Mamy nowe panele fotowoltaiczne, pompy ciepła. To też są koszty. Oczywiście ułatwiają one funkcjonowanie dworców, ale jeżeli do tej pory mieliśmy sytuację, że dworzec był zamknięty albo nieużytkowany, a otwieramy dworzec i wchodzi nowe elementy, to wzrastają koszty i wydatkowanie.

Tutaj opowiem generalnie o podejściu, jakie preferuje nowy zarząd co do wyboru PID i względem PID 1. Pozwoliłem sobie spojrzeć, jakie były kryteria PID 1 przy wyborze poszczególnych dworców. Proszę państwa, kryteria były dwa. Pierwszym kryterium było to, czy w sąsiedztwie danej inwestycji realizowana jest modernizacja linii kolejowej. To było pierwsze kryterium. Można powiedzieć, że miało ono 70% wagi. Drugim kryterium były subiektywne decyzje zarządu, których tutaj nie widzę potrzeby rozwijać.

Do nowego programu inwestycyjnego...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam. Subiektywne decyzje zarządu decydowały o tym, gdzie pójść miliony złotych na inwestycje? Przepraszam, czy tak to należy rozumieć? W ok. 30%, tak to wynika?

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Wie pan, to trzeba byłoby przejść, ale jeżeli mamy... Powiem państwu...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie, dobrze zrozumiałem, że subiektywne decyzje...

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Nie, powiedziałem, że były dwie wagi. 70% wagi tego, czy dany dworzec to realizował czy nie, to było to, czy Polskie Linie Kolejowe robią modernizację linii kolejowej... 30% wynikało z innych czynników, że dany dworzec był włączony.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ale z jakich?

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Proszę się zapytać...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Nie no, pana pytam. Pan jest teraz...

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Podam to panu na przykładzie. Staram się, wie pan. Nie jestem żadnym politykiem. Pracuję na tej kolei już prawie 20 lat i jakoś mnie polityka nie dotyczy, ale podam panu dla mnie zastanawiający przykład. Jeżeli widzę dworzec w Sadurkach z końca XIX w. i go nie remontujemy, będziemy go utrzymywali, a w drugim mieście, na linii nr 9, w Gąsolinie, jest dworzec z tego samego okresu i była decyzja, żeby 35 czy 40 mln zł dać na remont tego dworca, to pytam, dlaczego tu zabytkowy dworzec remontujemy za 40 czy 30 mln zł, a tego dworca zabytkowego, który jest naszą historią i tradycją kolejową, nie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Proszę mi odpowiedzieć.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Z odpowiedzią na to pytanie zostawiam pana. Nie odpowiem panu na to pytanie. Wydaje mi się, że jest pan na tyle inteligentny, że sam pan sobie odpowie.

Jeżeli chodzi o roszczenia, 140...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przecież wiecie, jak podejmowaliście decyzję.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Panie prezesie, proszę kontynuować.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Pan prezes pracował w spółce PKP SA, czyli utożsamiał się z decyzjami zarządu...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, naprawdę?

Panie prezesie, proszę kontynuować.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tego typu podejmowanie decyzji, o jakim tu słyszeliśmy, naprawdę nijak się ma do etosu kolejowego. Jak sądzę, to raczej wstyd. Bardzo proszę o to, aby umożliwić panu prezesowi udzielenie odpowiedzi na te pytania.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Było pytanie o to, jak budowa dworców wpływa na poprawę podróży. Proszę państwa, pierwszym znaczącym i istotnym czynnikiem jest modernizacja linii kolejowych. To modernizacja linii kolejowych i czasy przejazdu powodują, że przybywa nam pasażerów, podróżnych. Dworzec jest tak naprawdę elementem dodatkowym i służy tylko komfortowi podróżowania, ale przekłada się w mniejszym stopniu, czyli nie ma typowego przełożenia właśnie – że gdy wybudujemy dworzec za 5 mln zł, jak w Chrzęsnem, to przełoży się to na liczbę pasażerów jadących do Warszawy.

Dlatego jako zarząd przyjęliśmy nowe kryteria doboru dworców w ramach planowanej perspektywy. Przyjęliśmy liczbę pasażerów korzystających dobowo z danego przystanku. Wzięliśmy pod uwagę to, czy dworzec jest przesiadkowy, czyli czy będą postoje pociągów Intercity, jeżeli będzie brak skomunikowania z innym pociągiem, bo pociąg ucieknie, czy dworzec będzie pasażerowi potrzebny i czy potrzebuje poczekalni. Wzięliśmy pod uwagę również to, czy są spełnione kryteria TSI. Wzięliśmy pod uwagę, czy dany dworzec musimy rozbierać i gruntownie go przebudowywać, czy jednak wystarczą prace remontowe, które wystarczą na pozostawienie funkcjonalności dworcowej i niewydawanie zbędnych pieniędzy. Wprowadziliśmy nowe kryteria oceny dworców danych do realizacji.

Jeżeli chodzi o 34 dworce, które zostały ograniczone, odpowiedzi udzielimy pisemnie, ale troszeczkę wyprzedzając powiem, że z tego, co pamiętam, część z tych 34 dworców zostanie przeniesiona do nowej edycji naszego programu dworcowego i będzie realizowana. Część podlega dodatkowym analizom, żeby zobaczyć, czy efektywność ekonomiczna jest tam uzasadniona. Jednym z tych 34 dworców jest dworzec Dąbrowa Białostocka, o którym wspominałem. On jest wpisany i jest w tych 34 dworcach. Proszę państwa, to jest linia Sokółka–Suwałki. Jeżdżą tam cztery pary pociągów dobowo. Z tego przystanku wsiada 4, 5 osób. Linia jest niecertyfikowana, jednotorowa. Czy wydać 17 czy 18 mln zł na dworzec, który możemy wyremontować za 2 mln zł? Zostawić poczekalnie? To jest właśnie to, co teraz rozważa zarząd PKP SA. Nie neguję mniejszego dworca, który jest na tej samej linii w Augustowie, który jest w miejscowości turystycznej, gdzie burmistrz deklaruje przejęcie części tej powierzchni po zmodernizowaniu dworca na zagospodarowanie na Izbę Żołnierzy Wyklętych.

Jest zrozumienie ze strony samorządu i ze strony kolejarzy, że te dworce trzeba modernizować. Dlatego nie podejmiemy się... Mówiliście państwo, że tych dworców nie robimy, bo są w mniejszych miejscowościach. Nie, trzeba robić wszystkie, jest tylko pytanie, czy trzeba je robić za duże pieniądze, czy trzeba wyburzać, budować, stawiać nowe

dworce, czy część można zrobić metodą gospodarską, tak jak dworzec w Dąbrowie Białostockiej za 2–3 mln zł, a nie za 17 mln zł. Tak naprawdę to jest cały problem.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Wie pan co? Nie chcę wchodzić w...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie, proszę kontynuować udzielanie odpowiedzi.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Jeżeli chodzi o procentową ilość pustostanów na dworcu, to możemy to sprawdzić i udzielić odpowiedzi, ale chciałbym państwu zwrócić uwagę, żebyście, patrząc na dworzec, mieli taki punkt widzenia, że są części dworca, tak jak mamy Warszawę Centralną czy Gdynię Główną, gdzie wynając powierzchnię jest bardzo trudno pomimo tego, że teraz wprowadziliśmy nową politykę najmu, o której za chwilę powiem parę słów. W Gdyni Główniej, jeżeli ktoś z państwa był, mamy główny ciąg komunikacyjny na kasę i tam jest McDonald's. Pasażerowie idą praktycznie całym ciągiem komunikacyjnym. We wszystkich bocznych nawach ludzi nie ma, tak jak nie ma ich w bocznych nawach dworca w Tarnowie, tak jak na północnej galerii w Warszawie Centralnej, gdzie zostało otwarte przejście naziemne i wszyscy potencjalni pasażerowie idą przejściem naziemnym do galerii Złote Tarasy, omijając galerię północną.

Nie jest więc tak, że nie staramy się tego podejmować. Zwróciłbym państwa uwagę na to, że hasło, że powierzchnie stoją niewynajęte, jest bardzo fajne, ale popatrzcie troszeczkę z drugiej strony. Jeżeli tamtego klienta nie będzie i ten podróżnik nie idzie, bo dworzec jest dość duży, a pasażerów jest mniej, to nie przyjdzie nikt z najemców, żeby do tego dopłacać.

Przechodząc teraz do polityki najmów, powiem, że od 1 października wprowadziliśmy w PKP nową politykę najmów. Na przykładzie Sielc, dotychczas wyglądało to tak, że przychodził najemca, pracownik PKP SA wyjmował operat szacunkowy. Założmy, że była to kwota 100 zł/m². Jeżeli przychodził najemca, mówił mu tak: „Szanowny panie, muszę dołożyć 100 zł/m² i jeszcze ileś za urządzenie tego lokalu. Wyjdzie mi taka kwota, że nie będzie mi się to opłacało i będę musiał pracować 10 czy 15 lat, żeby cokolwiek na tym lokalu zarobić”. W tej chwili po pierwsze wprowadzamy kalkulacje własne do 50 tys. zł, które mówią, jaka powinna być stawka najmu. Jesteśmy w stanie wziąć sami pewne kwestie, jak utrzymanie i eksploatacja, zobaczyć, jakie są stawki na rynku, i zrobić swoją kalkulację, żeby było nam łatwiej i szybciej podejmować decyzje, a nie za każdym razem zlecać czy aktualizować operat szacunkowy. To nie jest coś skomplikowanego, założyć w formule w Excelu i wyliczyć stawkę w mniejszych miejscowościach.

Po drugie dyrektorzy, którzy zarządzają tym majątkiem w terenie, zostali wyposażeni w narzędzie polegające na tym, że jeżeli po pierwszym przetargu czy po kilkukrotnym przetargu danej powierzchni najmu – a nawet garaży, działu gruntu czy powierzchni dworca – nie ma potencjalnych najemców, mogą obniżyć stawkę i prowadzić bezpośrednie rozmowy z najemcą i zejść z tego, co wyszło z naszej wewnętrznej kalkulacji. Jedyнным obostrzeniem jest to, że nie mogą zejść poniżej kosztów utrzymania, czyli jeżeli z prądu, wody itd. wyjdzie jakaś kwota, to nie mogą zejść poniżej tej kwoty, bo do przyszłowiowego interesu nie będziemy dopłacali. Jeżeli jednak dany menadżer dokona weryfikacji rynku z zewnątrz i zobaczy, że stawki są jednak zawyżone względem rynku, to ma możliwość obniżenia.

Proszę państwa, na Dworcu Centralnym stawka za metr kwadratowy wynosiła, jeżeli dobrze pamiętam, 200 czy 250 zł/m². Rzeczoznawca zrobił operat, porównał go z pawilonami w Alejach Jerozolimskich. Przychodził najemca i dyrektor do tej pory mówił tak: „Nie opuszczę ci ceny poniżej 250 zł”. Proszę państwa, nie każda lokalizacja na Dworcu Centralnym, pomimo że jest to Warszawa Centralna, jest warta 250 zł. Trzeba wziąć pod uwagę to, gdzie jest zlokalizowany dany pawilon, czy trzeba go zaadaptować, a to w ogóle nie było brane pod uwagę. W tej chwili ten dyrektor może wziąć to wszystko pod uwagę

i obniżyć stawkę, bo za 120 zł może będzie najemca, który to wynajmie, i ten lokal nie będzie stał pusty. To jest kluczowe podejście w polityce najmu.

Jeżeli chodzi o projekty deweloperskie, Warszawa Gdańska jest pierwszym projektem, który jest na pewno odmrożonym, dużym, złożonym projektem deweloperskim. W tej chwili odmroziliśmy również projekt budowy nowego dworca i galerii handlowej w Mińsku Mazowieckim. Planowany jest powrót do dużego projektu deweloperskiego w Gdyni, w sąsiedztwie Gdyni Głównej. To bardzo duży projekt biurowo-mieszkaniowy. Generalnie chcemy wrócić do rozmów z Polskimi Liniami Kolejowymi i z ministerstwem na temat zagospodarowania linii średnicowej i prawa warstwowego, bo nie wyobrażamy sobie, że, budując tak naprawdę raz na jedno pokolenie, bo linia średnicowa została wybudowana prawie 100 lat temu... Jeżeli zerwiemy teraz układ torowy, a nie zrobimy podpór pod przyszłą tkankę miejską, gdzie brakuje terenu w Warszawie, nasze dzieci po prostu nam nie wybaczą tego, że o to nie zadaliśmy. Chcemy wrócić do rozmów z PLK, żeby w swoich dokumentacjach projektowych uwzględnili te podpory, i ewentualnie rozważyć jakieś finansowanie, czyli wrócić do dużych projektów deweloperskich.

Było jeszcze pytanie odnośnie do Poczty Polskiej. Wydaje mi się, że temat ze strony PKP SA jest otwarty, ale z tego, co widzicie państwo w informacjach medialnych, wynika, że Poczta Polska też ma swoje problemy i na razie chyba nie jest to priorytet, żeby wynajmować od PKP SA pomieszczenia na dworcach kolejowych. Pewnie godnym rozważenia pomysłem jest to, żeby PKP Intercity jako największy przewoźnik kolejowy i sprzedawca biletów połączyło swoje siły z Poczta Polska i żeby można było kupować bilety na Poczcie Polskiej i na odwrót, pewne produkty Poczty Polskiej w kasach biletowych. Tendencja jest jednak taka, że koleje regionalne czy Intercity przechodzą na sprzedaż internetową. Jak sami państwo przechodzą przez Warszawę Centralną, część pawilonów czy pomieszczeń po Intercity jest zwolniona. Problem jest jeszcze taki, że tych pomieszczeń nie można wynająć, ponieważ znajdują się tam serwery PKP Intercity, które służą właśnie do sprzedaży biletów. Pomimo tego, że te pomieszczenia znajdują się w bardzo dobrych ciągach komunikacyjnych w Warszawie Centralnej, są nie do zagospodarowania z uwagi na bezpieczeństwo sprzedaży biletów.

Staramy się szeroko podejść do najmu nieruchomości, nie tylko na dworcach premium, centralnych we Wrocławiu czy Gdańsku, ale również na tych mniejszych dworcach, jak Sielce, Węgliniec czy Gdańsk Wrzeszcz, by – jeżeli można – było dość elastyczne podejście do najemców.

Już kończąc, odnosząc się jeszcze do kwestii wymiany pasażerskiej, chciałbym powiedzieć, że to, co wskazaliśmy, to była wymiana pasażerska wskazana na 2017 r. To, na co pan się powołał, to było na 2023 r., ale chciałbym tu pokazać, że dla nas wymiana pasażerska stanowi w tej chwili element dość istotny przy doborze projektów, a w 2017 r. ta wymiana pasażerska nie miała istotnego znaczenia, czyli niezależnie od tego, czy tam było 5 czy 10 podróży, dworzec budowano.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, niestety salę mamy do godziny 12:00, a jest 11:48. Jest już kolejna komisja, która czeka. Rozumiem, że są zgłoszenia. Mam przeświadczenie, że pan prezes odpowiedział chyba na wszystkie zagadnienia i wszystkie pytania, które dotyczyły dzisiaj...

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Na moje pytanie w sprawie biur poselskich na dworcach nie odpowiedział. Czy według pana prezesa lepiej, żeby dworzec stał pusty, czy żeby...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, pani poseł, nie udzieliłem pani głosu.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Sama sobie udzieliłam. Przepraszam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Chcę powiedzieć, że oczywiście to jest pytanie, które jest interesujące, aczkolwiek moim zdaniem trochę wykracza ono poza temat programu realizacji inwestycji dworcowych na lata 2016–2023.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Myślę, że to jest kwestia oceny. Nie wiem, czy dobrze byłoby...

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Mogę od razu odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Proszę bardzo.

Członek zarządu PKP SA Andrzej Bułczyński:

Wiem, że są przypadki, że dla dwóch, trzech posłów takie pomieszczenia są wynajmowane, ale z nową polityką zarządu PKP SA powierzchnie dworców nie będą wynajmowane dla obsługi biur poselskich, by dbać o transparentność, przejrzystość i czystość.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Myślę, że to dobra decyzja.

Szanowni państwo, z uwagi na okoliczności, o których mówiłem, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek posiedzenia.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Nie, panie przewodniczący, nie dostałem odpowiedzi na pytanie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję państwu, zamykam posiedzenie.

Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie włożony do wglądu w Kancelarii Sejmu w sekretariacie Komisji.

Przypominam, że dzisiaj o godzinie 15:00 i o godzinie 17:00 mamy zaplanowane kolejne posiedzenia. Bardzo serdecznie państwa zapraszam.

Zyczę dobrego popołudnia.