



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1493)

118. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 28 października 2004 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja na temat aktualnego stanu i perspektyw rozwoju infrastruktury drogowej, kolejowej, morskiej oraz telekomunikacyjnej w Polsce.

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczą zastępca przewodniczącego Marian Lewicki oraz przewodniczący Jerzy Suchański)

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury, na którym mamy omówić niezwykle ciekawą grupę tematyczną, chodzi o aktualny stan i perspektywy rozwoju infrastruktury drogowej, kolejowej, morskiej oraz telekomunikacyjnej w Polsce.

Serdecznie witam państwa senatorów przybyłych na dzisiejsze posiedzenie oraz naszych szanownych gości z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury, panem Witoldem Górskim na czele.

Proponuję, abyśmy dzisiejsze posiedzenie przeprowadzili w następujący sposób. Najpierw oddamy głos panu ministrowi, który dokona pewnego wprowadzenia, przedstawi bazę wyjściową, omówi sprawy istotne dla porządku dziennego naszego posiedzenia, a później przejdziemy do pytań i sugestii, które państwo senatorowie będą chcieli przedstawić.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Ponieważ przybyli ze mną dyrektorzy departamentów, osoby, które lepiej ode mnie, bardziej szczegółowo znają tę tematykę, proponowałbym, abyśmy może postarali się omówić aktualny stan i perspektywy rozwoju infrastruktury niejako w kolejności. Moglibyśmy rozpocząć od dróg, następnie omówilibyśmy sytuację na kolei, infrastrukturę morską i telekomunikacyjną. Czas na omawianie tych spraw jest bardzo dobry, gdyż pracujemy nad planem, nad projektem budżetu na rok 2005, a budżet ten w dużej mierze będzie kształtował stan infrastruktury w roku przyszłym i w latach następnych.

Zgodnie z planem posiedzenia poprosiłbym może dyrektora Rolę o omówienie obecnej sytuacji na drogach, przedstawienie tego, co zamierzamy zrobić w bliskiej perspektywie oraz może krótkie omówienie programu budowy i rozwoju dróg i autostrad do 2013 r., z ustosunkowaniem się przede wszystkim do budowy autostrad, do niektórych być może kontrowersyjnych spraw z tym związanych, bo na pewno pojawią się pytania odnoszące się do podpisanego kontraktu dotyczącego drogi A1.

Panie Przewodniczący, czy możemy przedstawić to w ten sposób?

(Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki: Oczywiście.)

Zatem rozpoczniemy od omówienia aktualnego stanu i perspektyw rozwoju infrastruktury drogowej. Bardzo proszę pana dyrektora o przedstawienie tych spraw.

**Dyrektor Biura Studiów
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Marek Rolla:**

Witam państwa.

Wczoraj została oddana kolejna część autostrady A2 na odcinku Nowy Tomyśl – Poznań. Jest to odcinek pięćdziesięciokilometrowy. Dzięki temu długość autostrad w Polsce zwiększyła się o kolejnych 50 km i obecnie w sumie jest ponad 530 km autostrad. W ostatnich latach rzeczywiście zaczęło przybywać owych kilometrów autostrad. W tym roku jeszcze przewidujemy oddanie kolejnego odcinka na autostradzie A4 między Sośnicą a Katowicami, w roku przyszłym zostanie oddany odcinek autostrady A2 między Koninem a Strykowem, ma on ponad 100 km. Kontrakty zostały już podpisane i rozpoczęły się tam prace. Jeśli chodzi o program, sytuacja wygląda podobnie w przypadku autostrady A18, to jest na odcinku między Olszyną a Legnicą. Tam również niedawno podpisano cztery kontrakty i w 2006 r. odcinek ten nie uzyska może jeszcze parametrów autostrady, ale zostanie dobudowana druga jezdnia, która będzie stanowić etap do uzyskania pełnych parametrów autostrady na tym odcinku.

(Głos z sali: W jakim systemie są one budowane?)

Część autostrad budowana jest w systemie koncesyjnym, jest to kontynuacja na podstawie wcześniej wydanej koncesji. Tak jest na odcinku autostrady A2 między granicą państwa, to jest między Świeckiem, a Koninem. Odcinek koncesyjny wydłużył się, jest to już ponad 150 km między Nowym Tomysłem a Koninem. Kolejny odcinek między Nowym Tomysłem a Świeckiem zostanie wybudowany w latach następnych również przez koncesjonariusza. Podobnie wygląda sprawa w przypadku autostrady A1. Został podpisany kontrakt dotyczący odcinka między Gdańskiem a Nowymi Marzami pod Grudziądzem. Następny odcinek, między Grudziądzem a Toruniem, będzie finalizowany nieco później. Także budowa całego odcinka między Gdańskiem a Toruniem przewidziana jest w systemie koncesyjnym. Są tu niejako dwa źródła finansowania. Jedno jest tradycyjne, to jest budżet państwa, tak jest realizowana autostrada A4, natomiast autostrada A2 jest budowana w systemie mieszanym, od granicy do Konina przez koncesjonariusza, zaś od Konina do Warszawy ma być budowana w systemie tradycyjnym, finansowana z budżetu państwa. Po jej wybudowaniu również ten odcinek będzie płatny, ale pobierane opłaty związane będą z kosztami eksploatacji tego odcinka, zaś nie będą dotyczyły kosztów budowy.

Jeśli chodzi o autostradę A4, tak jak wspominałem, pozostał jeszcze odcinek do granicy, od Zgorzelca do Krzywej, to jest do istniejącej obecnie autostrady, która jest aktualnie modernizowana między Krzywą a Wrocławiem. Stan prac jest już dość mocno zaawansowany, na jezdni południowej te tak zwane schody zostały zlikwidowane i niemal na całym odcinku południowym wykonano już nawierzchnię betonową. Również odcinek północny tej autostrady zostanie przebudowany, aby odpowiadał standardem odcinkowi południowemu. Pozostaje jeszcze jeden odcinek, który nie pozwala połączyć Wrocławia z Katowicami, jest to trasa między Kleszczową a Sośnicą. Odcinek ten realizuje firma portugalska i zostanie on oddany dopiero w przyszłym roku. Wówczas będzie można już pojechać od Krzywej aż do Krakowa jednym ciągiem autostrady.

Jeśli chodzi o następny odcinek, od Krakowa do Tarnowa, prowadzone są obecnie przygotowania, trwają wykupy gruntów. Pojawiły się kłopoty z procedurą lokalizacji i na pewien czas został wstrzymany ten proces właśnie z uwagi na zastrzeżenia dotyczące wcześniej wydanej decyzji lokalizacyjnej. Będziemy się starali jak najszybciej rozwiązać ten problem, tak aby można było w następnych latach przedłużyć tę autostradę aż do Tarnowa. Na tym odcinku jest dość duże natężenie ruchu i obecnie prowadzone roboty mają na celu jedynie wzmocnienie istniejącej drogi, nie pozwolą zaś na zwiększenie jej przepustowości.

Jeśli chodzi o drogi ekspresowe, to realizujemy kilka odcinków punktowych, między innymi na drodze S3, to jest odcinek na obwodnicy Międzyrzecza. Wcześniej wykonane zostały odcinki na obwodnicy Nowej Soli, druga część obwodnicy będzie realizowana w latach następnych. Zakończono także prace przy obwodnicy Zielonej Góry, wkrótce rozpocznie się budowa obwodnicy Gorzowa. Są to na razie zadania punktowe, a w przyszłości zamierzamy je połączyć w jeden ciąg. W pierwszej kolejności powinien powstać odcinek od Szczecina do autostrady A2, a w następnych latach od autostrady A2 do A4. Realizujemy wiele zadań związanych z budową obwodnic. Trwa na przykład budowa obwodnicy Jędrzejowa, niedawno została oddana obwodnica miejscowości Piaski koło Lublina. W tym zakresie wiele zadań jest w trakcie realizacji i w następnych latach oczywiście również będą prowadzone tego typu inwestycje. Gdyby mieli państwo jakieś pytania szczegółowe, bardzo proszę. Dziękuję za uwagę.

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Drożdż chciałby zadać pytanie.

Bardzo proszę.

Senator Kazimierz Drożdż:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Dyrektorze, mam trzy szczegółowe pytania. Pierwsze dotyczy modernizacji autostrady Olszyna – Wrocław. W którym roku jest planowane jej zakończenie? Drugie, chodzi o drogę Wrocław – Kudowa, później dalsza część, czyli Czesi i Praga. Czy zamierzamy coś zrobić na tym odcinku? Trzecie dotyczy dwóch obwodnic, Kłodzka i Nowej Rudy. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Proponuję, abyśmy od razu udzielali odpowiedzi. Tak chyba będzie najlepiej.

**Dyrektor Biura Studiów
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Marek Rolla:**

Jeśli chodzi o autostradę Olszyna – Wrocław, ten odcinek składa się niejako z dwóch części, są to autostrady A18 i A4. Tak jak wspomniałem, w przypadku odcinka od Olszyny do miejscowości Golnice zostały podpisane cztery kontrakty na dobudowę

drugiej jezdni, także roboty rozpoczną się tam w roku bieżącym, a ich zakończenie przewidziane jest na rok 2006. Po wybudowaniu drugiej jezdni zamierzamy przeprowadzić remont istniejącej, starej nawierzchni betonowej, wykonanej jeszcze przed wojną, a następnie dobudowę węzłów, tak aby odcinek ten uzyskał pełne parametry autostrady. Nastąpi to w latach następnych. Jeśli chodzi o odcinek od Golnic do Krzywej, to została tam wykonana w latach ubiegłych nowa nawierzchnia betonowa, chodzi o odcinek o długości 17 km, i na razie nie ma potrzeby robienia czegokolwiek. Obecnie trwa remont odcinka od Krzywej do Wrocławia. Tak jak wspomniałem, jedna jezdnia, południowa, na odcinku między Legnicą a Wrocławiem jest już praktycznie gotowa i zostanie przebudowana jezdnia północna. To tyle, jeśli chodzi o odcinek Olszyna – Wrocław.

(Senator Kazimierz Drożdż: To znaczy, że w 2006 r. ma to być zakończone?)

W 2006 r. powinniśmy uzyskać efekt ruchowy w postaci dwujezdniowej drogi, może jeszcze nie o pełnych parametrach autostrady, między granicą, Olszyną a Wrocławiem. Tak można to skomentować.

Jeśli chodzi o drogę Wrocław – Kudowa, jest to droga nr 8, droga międzynarodowa E67. Na razie nie przewidujemy podnoszenia standardu tej drogi do standardu drogi ekspresowej ani autostrady. W planach przygotowywanych w latach ubiegłych ten kierunek nigdy nie był brany pod uwagę. Jest to dość złożony problem, jeśli chodzi o warunki terenowe, gdyż mówimy o terenie górzystym. W latach ubiegłych wykonano wiele obwodnic, między innymi obwodnicę Kłodzka na kierunku drogi nr 8. Brakuje jeszcze oczywiście obwodnicy zarówno w kierunku na Międzylesie, jak i w kierunku na Nysę. Jest ona na razie na etapie przygotowań. Mniej więcej rok temu odbyło się na ten temat posiedzenie KOPI w Kłodzku i ustalony został jej przebieg. Od strony południowej będzie ona spinać drogę na Międzylesie oraz drogę na Nysę, na Złoty Potok...

(Głos z sali: Stok.)

Tak, dobrze. Na razie jest to na etapie przygotowań. Trudno powiedzieć, w którym roku nastąpi realizacja, gdyż jest to związane nie tylko z przygotowaniem dokumentacji, również dokumentów przetargowych, ale także ze sprawą wykupu gruntów, która, jak wiadomo, nie jest łatwa. Niemniej jednak w latach następnych chcemy dokonać realizacji tego projektu, sądzę, że po roku 2006, kiedy będzie już określony budżet Unii Europejskiej i będziemy wiedzieli, jakimi dysponujemy środkami, powinno dojść do realizacji.

O obwodnicy Kłodzka już wspomniałem, gdyż wiąże się to z odcinkiem Wrocław – Kudowa. Jeśli zaś chodzi o Nową Rudę, to jest problem związany z drogą wojewódzką. Ponieważ jest to droga pozostająca w gestii samorządu, niestety, nie możemy nic więcej na ten temat powiedzieć, gdyż obejmuje to niejako oddzielny budżet. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Proszę bardzo, Pani Senator.

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Chciałabym zapytać o następującą sprawę. W informacji sporządzonej dla posłów na Sejm i senatorów nie ma w ogóle wzmianki o drodze S3, a jednocześnie na

podstawie naszych rozmów wiemy o tym, że dokumentacja techniczna dotycząca pierwszego odcinka Szczecin – Gorzów będzie gotowa w przyszłym roku. Informacja dotyczy lat 2004–2006, zatem byłoby logicznie, aby realizacja drogi S3, która jest tak samo ważna jak A1 w odniesieniu do naszych portów, została rozpoczęta najpóźniej na początku 2006 r. i aby ten materiał obejmował przynajmniej pierwszy etap realizacji drogi S3, o której tak wiele się mówi. Sprawa ta przynajmniej od piętnastu lat nie schodzi z ust polityków, decydentów i naszych władz. W związku z tym, że nie została tu uwzględniona, pojawia się pytanie, dlaczego tak się stało.

**Dyrektor Biura Studiów
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Marek Rolla:**

Pani Senator, przyczyna jest bardzo prosta. W informacji, którą państwo otrzymali, prezentowanej zresztą co miesiąc na posiedzeniu Rady Ministrów, zawarte są jedynie zadania znajdujące się na etapie realizacji, względnie przetargu. Nie ma wśród nich zadań będących na etapie przygotowania, gdyż wtedy mapa i opis musiałyby być znacznie bogatsze.

Jeśli chodzi o odcinek drogi S3 od Szczecina do Gorzowa, jesteśmy właśnie na etapie przygotowywania dokumentacji, załatwiania spraw związanych z decyzją lokalizacyjną itd. Są to prace, które nie zawsze zależą tylko od naszej dobrej woli czy chęci ich wykonania. Zależy to od możliwości uzyskania pewnych dokumentów, które pozostają albo w gestii wojewody, albo innych organów, związanych na przykład z ochroną środowiska. Z tego powodu nie umieszczamy zadań, w odniesieniu do których prace są jeszcze słabo zaawansowane i trudno określić, kiedy odbędzie się przetarg, kiedy będzie można je włączyć do planu. Niemniej zadanie to jest umieszczone na tak zwanej liście rezerwowej Funduszu Spójności, który na razie określa środki niejako do 2006 r. i jeśli w tym programie pojawią się jakiegokolwiek rezerwy, zadanie to zostanie natychmiast wprowadzone do realizacji, jeśli nie, wówczas do jego realizacji po roku 2006, wraz z kolejnym budżetem Unii, który dopiero zostanie określony. Tak mogę to skomentować.

(Senator Czesława Christowa: Czy mogłabym ad vocem?)

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Tak, bardzo proszę, Pani Senator, bo widzę niezadowoloną minę.

Senator Czesława Christowa:

Oczywiście wierzę, że jest tak, jak był pan uprzejmy stwierdzić. Jednak ze wstępu do tego materiału jednoznacznie wynika, że jest to materiał, który dotyczy okresu 2004–2006. Uważam, że nawet z politycznego punktu widzenia powiedzenie tego, że zadanie to umieszczone jest na liście rezerwowej, jest dla naszego województwa bardzo ważne. My w programie wyborczym mieliśmy nie tylko autostradę, to było na początku, potem drogę S3, ale także cały korytarz transportowy Doliny Odry włączony był do programu do zrealizowania w czasie naszej kadencji. Kadencja się kończy, a my nie mamy nawet listy rezerwowej i drogi S3 w materiale, który jest ofi-

cialnie przedstawiony i poddany pod obrady naszej komisji. Oczywiście ufam, że tak jest, bo sama uczestniczę w wielu spotkaniach, na których zapadają pewne decyzje, ale jestem przekonana w stu procentach, że nie ma powodów, aby sądzić, iż nie uzyska się pozwoleń czy nie uzyska się innych dokumentów niezbędnych do tego, aby powstała ta droga szybkiego ruchu.

W marcu tego roku uczestniczyliśmy w spotkaniu z wojewodami województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i dolnośląskiego, którzy podpisali porozumienie dotyczące budowy drogi S3 i wielkich ułatwień w sprawie wszelkiej dokumentacji, ponadto byli obecni Skandynawowie, Czesi, Słowacy, także przedstawiciele Słowenii. Nam też ten korytarz jest potrzebny do tego, żeby móc rozwijać się w sposób równomierny, zrównoważony, zgodnie z polityką Unii Europejskiej, polityką transportową sformułowaną w białej księdze. Dla nas, dla naszego regionu jest to sprawa bardzo istotna, myślę, że w ogóle jest to sprawa polskiej racji stanu. Nasze trzy porty, dwa o podstawowym znaczeniu, a trzeci to Police, który odnotowuje 2 miliony 500 tysięcy t przeładunku rocznie, nie mogą się rozwijać bez tej autostrady. Jeżeli odłożymy to na później, to spowodujemy wielkie szkody gospodarcze.

Podkreślam, że taki dokument jest bardzo ważnym argumentem dla opozycji, która zapyta, po co poszliśmy do Sejmu, do Senatu, wytknie, że nie pilnujemy naszych spraw, że nie ma drogi S3 nawet na liście rezerwowej w materiale Ministerstwa Infrastruktury, a nie jest tu określone, iż obejmuje on tylko te prace, które są na etapie przetargu czy zostały już rozpoczęte, jest to po prostu informacja o harmonogramie budowy, czyli obejmująca wszystkie etapy. Dlatego mam prośbę, aby dołączyć aneks albo sporządzić ten materiał na listopad i ująć w nim te sprawy. W przeciwnym razie liczba naszych punktów nadal będzie malała i nie będziemy mieli żadnych szans na to, aby w naszym województwie zachodniopomorskim odbyły się wybory przyjazne członkom SLD i Unii Pracy, które są obecnie w rządzie. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Pan minister chciałby się do tego odnieść, tak?
Bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

W pełni podzielam pogląd pani senator. Jest to bardzo ważna droga, zwłaszcza dla gospodarki morskiej. Niemcy nie próżnują, wiem, że budowane jest połączenie autostradowe Drezno – Praga i że jest to zagrożenie, jeśli chodzi o ładunki tranzytowe. Poniedziałek i wtorek spędziliśmy razem z Komisją Infrastruktury w województwie zachodniopomorskim. Ten temat również był omawiany w obecności parlamentarzystów, pani senator, pana wojewody zachodniopomorskiego i usłyszałem wypowiedź zastępcy dyrektora Dyrekcji Krajowych... Nie mogę się nauczyć tej nazwy.

(Głos z sali: ...i Autostrad.)

...Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, dyrektora Kotlarka, że realizacja tej drogi planowana jest na rok 2006, w co głęboko wierzę. Ma to być droga ekspresowa, ale o pełnych parametrach autostrady i, co ważne, ma być bezpłatna, czyli nie ma zagrożenia związanego z jej objeżdżaniem, czego się obawiamy na przykład przy budowie części autostrady A1. Mogę zapewnić panią senator, że też będę pilno-

wał tej sprawy, bo porty mają wielu konkurentów, już nie mówię o konkurencji międzyportowej, jeśli chodzi o polskie porty, ale konkurencja jest duża i na Bałtyku, i mamy sąsiadów z Niemiec. To tyle może tytułem uzupełnienia.

**Dyrektor Biura Studiów
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Marek Rolla:**

Jeśli można, chciałbym jeszcze coś wyjaśnić. W materiale, który ma pani senator, odcinek od Szczecina do Gorzowa zaznaczony jest kolorem fioletowym. To oznacza, że tam toczy się tak zwane postępowanie lokalizacyjne. Zatem nie jest tak, że tu w ogóle nie ma śladu. Są odcinki dróg ekspresowych zaznaczone tylko kolorem szarym, na których nic się nie robi. Tymczasem...

(Senator Czesława Christowa: Ale to jest...)

W części graficznej.

Senator Czesława Christowa:

Przepraszam, że wchodzę panu w słowo. Chodzi mi o to, że droga S3 będzie przebiegać po trasie byłej drogi A3 i lokalizacja jest dokładnie wytyczona. Fakt, że jest to zaznaczone kolorem fioletowym, jest zwodniczy, dla nas to jest wprost nie do pomyslenia, dlatego że jest projekt byłej autostrady, jest wyraźna decyzja ministerstwa, że po śladzie drogi A3 będzie biegła droga S3. Oznaczanie tego kolorem fioletowym – już nie chciałam o tym mówić, aby za bardzo nie krytykować – jest bezsensowne, bo droga jest już wytyczona.

**Dyrektor Biura Studiów
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Marek Rolla:**

Pani Senator, wcześniejsze decyzje przygotowane były z myślą o autostradzie płatnej A3, tymczasem tu będzie budowana bezpłatna droga ekspresowa i niestety musimy działać na podstawie innej ustawy. Z tego powodu konieczne jest przeprowadzenie pewnych procesów lokalizacyjnych i choć nie zmienią one trasy, muszą zostać powtórzone. Bardzo przepraszam, ale taka jest procedura.

(Senator Czesława Christowa: Czy mogłabym jeszcze ad vocem?)

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Oczywiście, Pani Senator. Mnie też to bardzo interesuje.

Senator Czesława Christowa:

Przepraszam, ale te sprawy u nas w województwie są tak palące, że nawet nie umiem zachować się w sposób parlamentarny, to znaczy nie odpowiadać. Proszę mi wybaczyć.

Przepraszam, bądźmy konkretni. Mówimy o dwóch różnych sprawach, czym innym jest kwestia, czy droga będzie płatna, czy bezpłatna, a czym innym jest faza

projektowania, jaką jest postępowanie lokalizacyjne. Można uznać, że postępowanie lokalizacyjne jest zakończone, dlatego że droga S3 będzie przebiegała po śladzie byłej autostrady A3. Sprawy finansowania, czyli inżynierii finansowej, to jest zupełnie coś innego i nie mają związku z tym kolorem. Dlatego mój wniosek jest jednoznaczny. Ten materiał powinien być uaktualniony po to, aby nie drażnić naszych wszystkich wyborców, ale przede wszystkim po to, by nie hamować taką decyzją rozwoju naszej gospodarki i wszystkich województw nadodrzańskich. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Państwo pozwolą, że zwrócę uwagę na jeszcze jedną kwestię dotyczącą drogi S3.

Szanowni Państwo z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, sądzę, że jest dużym niedopatrzeniem niedostrzeżenie bardzo istotnego połączenia między północą a południem na zachodniej granicy naszego kraju. Oczywiście poza wszelką dyskusją pozostaje przeprowadzenie przez środek Polski autostrady A1, ale wydaje mi się, że z taką samą sytuacją, jak z lustrzanym odbiciem, mamy do czynienia w części wschodniej, jeśli chodzi o granice naszego kraju. Moim zdaniem nie mamy w perspektywie dobrze skomunikowanego układu drogowego między północą i południem ani przy granicy zachodniej, ani przy wschodniej. To powinno się stać nie tylko przedmiotem bardzo poważnej analizy dokonanej przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, jest to wręcz konieczność wynikająca z potrzeby zapewnienia normalnego ruchu drogowego w Polsce.

Bardzo proszę, Pani Senator.

Senator Zofia Skrzypek-Mrowiec:

Chciałabym prosić o kilka słów komentarza na temat drogi ekspresowej Żywiec – Bielsko i biegnącej dalej, gdyż jest to też niejako przedłużenie autostrady prowadzącej do granicy. Wiem, że projekty zostały już przygotowane, ale je oprotestowano, szczególnie na terenie Bielska-Białej, gdyż niejako niezgodnie z intencją mieszkańców droga ta została poprowadzona przez miasto Bielsko-Białą, nie stworzono projektu obwodnicy, lecz projekt trasy biegnącej przez środek miasta. Chciałabym móc przekazać ludziom jakieś informacje na ten temat.

**Dyrektor Biura Studiów
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Marek Rolla:**

Proszę bardzo.

Pani Senator, jeśli chodzi o drogę Bielsko-Białą – Żywiec – Zwardoń, wygląda to w ten sposób. Rzeczywiście na odcinku między Bielsko-Białą a Żywcem na razie nic się nie robi. Pojawiły się problemy, trwają protesty w rejonie Bielska-Białej, ale nie tylko. Podobny problem występuje również w odniesieniu do dalszego odcinka, otóż nie ma zgodności między gminami Łodygowice i Buczkowice, jedna gmina chce, żeby poprowadzić tę drogę inną trasą, a druga gmina inną, a nie możemy połączyć obu tras w tym rejonie. Sprawa jest nam znana od wielu już lat. Próbujemy znaleźć jakiś kompromis, niemniej jednak nie jest to takie proste, gdyż mieszkańcy tego nie ułatwiają.

Podobnie sprawa wygląda w Bielsku-Białej, gdzie również próbujemy znaleźć rozwiązanie kompromisowe, aczkolwiek możliwości przeprowadzenia trasy ograniczone są ramami planu zagospodarowania przestrzennego. Nie możemy tej drogi poprowadzić w dowolnym miejscu, w tym miejscu była ona planowana od wielu lat, a fakt, że wywołuje to protesty... Wiemy o tym, dzieje się tak nie tylko tutaj. Niestety wiele inwestycji drogowych powoduje tego typu reakcje. Będziemy się starali rozmawiać o tej sprawie z mieszkańcami i będziemy próbowali znaleźć takie rozwiązania techniczne, które ograniczyłyby negatywny wpływ drogi, szczególnie hałas, ale i inne niedogodności, tak aby mieszkańcy mogli egzystować w jej rejonie.

Jeśli chodzi o odcinek od Żywca do Zwardonia, trwają już roboty w tej części od strony granicy, a w odniesieniu do pozostałych odcinków między Zwardoniem a Żywcem prowadzone są prace przygotowawcze do przetargu. Jest to teren bardzo trudny, roboty bardzo kosztowne, jednocześnie istnieją dodatkowe wymagania związane z ochroną środowiska, konieczne są dodatkowe przepusty umożliwiające przechodzenie zwierzętom, które podobno czasem w tych miejscach przekraczają drogę. Nie są to łatwe sprawy i próbujemy rozwiązać pojawiające się problemy.

Senator Zofia Skrzypek-Mrowiec:

Chciałabym zapytać o jeszcze jedną sprawę. Czy jest brane pod uwagę rozwiązanie tunelowe? Na przykład w Bielsku, o ile mam na ten temat jakiegokolwiek wiadomości, o ile znam sprawę, byłoby ono idealne. Czy jest to brane pod uwagę? Jeśli chodzi o sprawy kosztowe, to wiemy, iż jest to porównywalne.

**Dyrektor Biura Studiów
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Marek Rolla:**

Tak, na jednym odcinku jest brane pod uwagę rozwiązanie tunelowe. Gdybyśmy nie zbudowali na tym odcinku tunelu, to istniejąca droga miałaby dość duże pochylenie podłużne, co bardzo utrudniłoby ruch samochodowy. Jednak w przypadku rozwiązania tunelowego też mamy problemy techniczne związane z tym, że aktualnie obowiązujące wymagania techniczne, zatwierdzone przez ministra transportu, stanowią, iż ma być to tunel dwururowy, czyli dla każdego kierunku oddzielny. To oczywiście bardzo zwiększa koszty inwestycji. Będziemy występować do ministra o odstępstwo od tego, gdyż prognozowane tam natężenie ruchu nie uzasadnia tak drogiej inwestycji. Jeśli uda nam się to uzyskać, to oczywiście wprowadzimy rozwiązanie tunelowe. Oprócz tego pozostają do rozwiązania jeszcze inne sprawy techniczne dotyczące funkcjonowania tunelu, problemy związane z wentylacją, z ochroną przeciwpożarową itd. Po ostatnich wypadkach w tunelach rygory w tym zakresie zostały bardzo zaostrzone. Także sam tunel może nie jest tak drogi, ale urządzenia towarzyszące inwestycji oraz eksploatacja tunelu wpływają na zwiększenie kosztów. Koszty budowy łącznie z eksploatacją bardzo podrażają tę inwestycję, ale będziemy zmierzać w tym kierunku.

(Senator Zofia Skrzypek-Mrowiec: Mogę powiedzieć, że jednak państwo rozważacie tę możliwość?)

Rozważamy.

(Senator Zofia Skrzypek-Mrowiec: ...aby Bielsko nie było tak zniszczone przez przecięcie.)

Tak. Będziemy się starali to ograniczyć.
(*Senator Zofia Skrzypek-Mrowiec: Dobrze. Dziękuję.*)

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Dziękuję.
Pan senator Łęcki chciałby zadać pytanie.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Ponieważ koleżanki zadawały bardzo szczegółowe pytania, ja również sobie na to pozwolę. Chodzi o zachodnią obwodową Poznania, drogę nr 5 i drogę nr 11. Na stronie 4 wymienione są cele, jeśli chodzi o budowę dróg ekspresowych i obwodnic. Wprawdzie jest tam napisane, że do końca 2006 r., ale niżej wymieniony jest nawet rok 2013, a o tej drodze nie ma ani słowa. Przypadkowo stałem się ofiarą tej planowanej inwestycji, gdyż musiałem jeździć po gminach i negocjować jej przebieg. Z tego, co wiem, jest on już właściwie uzgodniony, także w odniesieniu do Wielkopolskiego Parku Narodowego, a nic się nie mówi o budowie. Czyżby te zamierzenia poszły na marne?

**Dyrektor Biura Studiów
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Marek Rolla:**

Panie Senatorze, nie, na pewno nie pójdą na marne. Sprawa jest mi dobrze znana, gdyż swego czasu odbyło się tak zwane KOPI wyjazdowe w Poznaniu i objeżdżaliśmy całą tę trasę. Na tym terenie są miejsca niestwarzające problemów, ale są i takie, przy których pojawiły się, o czym pan wspomniał, problemy z uzyskaniem terenu pod budowę obwodnicy. Chcemy, aby ta obwodnica powstała po roku 2006. Ona nie została tu uwzględniona, gdyż sprawa przygotowania jest jeszcze dość odległa, chodzi o pozałatwianie wszystkich formalności związanych z uzyskaniem decyzji lokalizacyjnej i potem wykupem gruntów. Niemniej jednak jest to dla nas jedna z ważniejszych inwestycji. Wiadomo, że autostrada obecnie obchodzi Poznań od strony południowej. Istnieje oczywiście problem z przeprowadzeniem ruchu w kierunku północ – południe z uwagi na drogę nr 11 na północ, która również prowadzi przez Poznań dalej na południe. Jeśli chodzi o drogę nr 11, to chcemy poprowadzić ją od strony zachodniej, jeśli chodzi o drogę nr 5 – od strony wschodniej. Zostały podjęte prace studialne, aby mniej więcej w okolicy miejscowości...

(*Głos z sali: ...Mysłowo...*)

Tak, ale jeszcze wcześniej, mniej więcej na wysokości Kórnika od strony wschodniej chcemy doprowadzić poprzez węzeł na autostradzie... To jest Kleszczewko...

(*Senator Włodzimierz Łęcki: Kleszczewo.*)

Tak, zbudować węzeł i tamtędy przeprowadzić połączenie między istniejącą drogą nr 5 a drogą nr 11 od strony wschodniej. Dzięki temu problem połączenia w kierunku północ – południe w rejonie Poznania zostałyby rozwiązane. Dziękuję bardzo.

(*Senator Włodzimierz Łęcki: Dziękuję.*)

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Bardzo proszę, Pani Senator.

Senator Czesława Christowa:

Chciałabym jeszcze zadać pytanie związane z paneuropejskim korytarzem transportowym. Mianowicie dzisiaj przedmiotem naszej analizy jest harmonogram budowy dróg i autostrad, ale jest to jeden z rodzajów transportu i infrastruktury korytarza transportowego. W naszym regionie w skład korytarza transportowego wchodzi kolej, żegluga śródlądowa, czyli Program dla Odry 2006, program budowy dróg i autostrad oraz sprawa portów. Wiemy o tym, że porty Gdańsk i Gdynia oraz autostrada A1 zostały włączone do projektu priorytetowych inwestycji w zakresie paneuropejskich korytarzy transportowych. Tymczasem nasz odrzański korytarz nie został tam włączony. Jako Polacy w negocjacjach poddajemy się naciskom niemieckim. Niemcy budują równoległe korytarze, niezbyt chętnie oddają nam, tak przynajmniej wynika z naszych odczuć i z wypowiedzi naszego marszałka i pana wojewody... Akurat wczoraj w akademii morskiej odbyła się konferencja na temat centrów logistycznych i mówiono także na ten temat.

Chciałabym zapytać, czy jest szansa i czy ministerstwo czyni jakiegokolwiek starania o to, aby nasz korytarz transportowy Doliny Odry, obecnie zwany Środkowoeuropejskim Korytarzem Transportowym północ – południe, znalazł się w sieci paneuropejskich korytarzy transportowych. Jeżeli nie będziemy bardziej aktywni w swoich staraniach, to po prostu nie uzyskamy tego statusu, a to oznacza, że nie uzyskamy unijnych funduszy na realizację inwestycji. Rozpatrywanie tylko jednej drogi, chociaż bardzo ważnej, bez powiązania z innymi drogami, mam na myśli kolejową i śródlądową, nie da tego efektu. Musimy uświadomić sobie, że na naszych szlakach jest jeszcze droga wodna, tor wodny Szczecin – Świnoujście, są problemy z obejściami, ponieważ transportowane są u nas ładunki niebezpieczne, jest sprawa zachodniej obwodnicy Szczecina, sprawa przeprawy Police – Święta, także tunelu w Świnoujściu.

Jako senator cały czas mam uwagi dotyczące tego, że Warszawa po prostu nie pamięta o naszym zachodnim województwie i całej zachodniej granicy. Oczywiście nie chcę być niegrzeczna, ale jeżeli się popatrzy na historię naszych dążeń, projektów, konferencji, różnych wniosków, to faktycznie można dojść do takiego wniosku, że jesteśmy przynajmniej na drugim planie. My nie zazdrościmy autostrady A1. To są polskie porty i bardzo dobrze się stało, że ten korytarz został włączony. Przynajmniej jedna sprawa jest załatwiona. Chodzi jednak o to, aby nasze porty w Szczecinie, w Świnoujściu i w Policach nie zostały potraktowane skrajnie i nie straciły konkurencyjności w stosunku do bardzo dynamicznie rozwijających się portów niemieckich, holenderskich i innych Europy Zachodniej, która wcale nie prowadzi takiej całkiem liberalnej gospodarki, ponieważ dofinansowuje te szlaki, te taryfy, na których jej naprawdę zależy, weźmy pod uwagę chociażby Hamburg. Powodujemy taką sytuację, że właściwie wśród swoich priorytetów transportowych na pierwszym miejscu stawiamy powiązania wschód – zachód, na drugim miejscu północ – południe, to, co jest polską racją stanu, a na trzecim – powiązanie północ – południe przez porty w Szczecinie, Świnoujściu i w Policach. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Odbieram to jako takie małe podsumowanie pewnej polityki transportowej. Ekspresja pani senator wynika przede wszystkim z ogromnej troski o ten obszar Polski. Sądzę, podobnie do pani senator, że jest niezwykle ważne, aby cały czas mieć na uwadze zrównoważony program. Myślę, że pan minister, którego sercu bardzo bliskie są sprawy morskie, na pewno ustosunkuje się do tej wypowiedzi. Chciałbym, abyśmy zakończyli sekwencję dotyczącą dróg. Jeżeli ktoś z państwa senatorów ma jeszcze pytania w tej materii, to bardzo proszę, jeżeli nie, to pozwolę sobie udzielić głosu, gdyż chciałbym powiedzieć o następujących kwestiach.

Mianowicie chciałbym usłyszeć opinię Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dotyczącą oprzyrządowania ustawowego, jeśli chodzi o realizację inwestycji drogowych. Nie będę wracał do historii, bo jest ona powszechnie znana, pozwolę sobie jednak przypomnieć, że uchwalono trzy bardzo ważne ustawy, w tym jedną, szczególnie istotną, o szczegółowych zasadach realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych. Korresponduje to również z niedawno zadaniem pytaniem przez panią senator. Uwaga dotycząca tego, że ustawa ta obowiązuje do końca 2007 r., jest niezwykle istotna. Z tego wynika moje pytanie. Jak często korzystacie państwo z dobrodziejstw tej ustawy? Czas płynie nieubłaganie. Jeżeli kilku spraw nie załatwimy, przepraszam, pod rządami tej ustawy, to później albo trzeba będzie przedłużać jej obowiązywanie z całą, tak to nazwę, komplikacją materii, albo wręcz funkcjonować w zupełnie innych uwarunkowaniach. Bardzo proszę o w miarę precyzyjne odniesienie się do kwestii korzystania z tego rodzaju narzędzia.

Druga sprawa dotyczy ustaw o autostradach płatnych oraz o drogach publicznych, mam na myśli oczywiście fundusz drogowy. To jest novum, które obecnie znakomicie powinno przyspieszać realizację inwestycji drogowych. Pytania są następujące. Jak to w tym roku funkcjonuje? Jaki zakłada się przychód tego środka? Jakie są projekcje w tej materii na rok 2005?

Trzecia sprawa. Gdy budujemy drogi, cały czas mówimy o pieniądzach. Jest to sprawa, co do której chyba nikt nie ma wątpliwości, bo budujemy je za pieniądze. Przywołałbym przykład pewnej chyba niefrasobliwości, jeśli chodzi o pozyskiwanie możliwych środków. Mam na myśli autostradę pomiędzy Wrocławiem a Katowicami. Koncesjonariusz do pory jest nieznanym. Z tego, co wiem, jest to prawdopodobnie Stalexport. Zresztą dla mnie jest to dziwna sytuacja, bo pamiętam, że jeszcze rok temu mówiło się o odebraniu koncesji na eksploatację przez tę firmę odcinka Katowice – Kraków. Nie o to jednak chodzi, chodzi o to, że tak długo trwa proces wyboru koncesjonariusza i że z tego tytułu ucieka nam tak dużo pieniędzy. Bardzo proszę o odniesienie się do tych kwestii.

**Dyrektor Biura Studiów
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Marek Rolla:**

Jeśli chodzi o pierwszą sprawę, dotyczącą tak zwanej ustawy o szczególnych warunkach realizacji inwestycji, jest to bardzo dobra ustawa, z której staramy się jak najwięcej korzystać. Bardzo dobrym rozwiązaniem jest możliwość uzyskiwania na podstawie tej ustawy decyzji lokalizacyjnych, które szczególnie w przypadku utracenia w wielu miejscach ważności planów realizacyjnych powoduje, że decyzje te stają się prawem i niejako narzucają gminom konieczność rezerwowania terenów pod inwestycje drogo-

we. Niemniej jednak miewamy do czynienia z sytuacją tego typu, że w wielu przypadkach istnieją jeszcze stare decyzje wydane na podstawie poprzednich przepisów i nie zawsze wiemy, czy kontynuować proces uzyskiwania decyzji w starym trybie, czy uzyskiwać decyzję w nowym trybie, co powoduje oczywiście dodatkowe koszty i konieczność przygotowania nowych dokumentów, a to wymaga czasu. Dlatego w niektórych przypadkach stosujemy niejako oba rozwiązania. Jeśli widzimy, że możliwości kontynuacji, uzyskania decyzji w starym trybie nie dają perspektyw osiągnięcia sukcesu, wówczas wstrzymujemy dalszą procedurę i niejako cofamy proces do uzyskania decyzji lokalizacyjnych. Jest to oczywiście pewna procedura, ale stwarza to większe możliwości po uzyskaniu decyzji i eliminuje możliwość zaskarżenia tej decyzji przez sądy itd., a takie przypadki zdarzają się przy starej procedurze. Wtedy proces zaskarżenia trwa wiele lat i czasem nie można wybrnąć z tej sytuacji, gdyż ciągle pojawiają się jakieś nowe elementy i nie możemy uzyskać decyzji. Z tego powodu jest to bardzo pozytywne rozwiązanie. W praktyce pojawiły się pewne problemy związane z decyzjami, dlatego że trzeba do nich przygotować nowe dokumenty, między innymi mapy, które muszą być odpowiednio zaktualizowane itd. Trzeba też przeprowadzić cały proces uzyskania decyzji, którą wydają wojewodowie. Niemniej jednak uważamy, że jest to bardzo dobre rozwiązanie, które w wielu przypadkach pozwoliło na przyspieszenie pewnych spraw.

Uważamy, że termin obowiązywania jest dość krótki, jest to 2007 r., i nie wykluczamy tego, że być może będziemy postulowali o jego przedłużenie i to nie dlatego, że nic w tym czasie nie robimy, lecz z tego powodu, że być może nowe inwestycje również będą wymagały stosowania tej procedury. Muszę powiedzieć, że ze strony samorządów pojawiło się zainteresowanie możliwościami korzystania z tej ustawy, chodzi o drogi samorządowe. Obecnie ta ustawa nie pozwala samorządom korzystać z jej dobrodziejstw. Także sama idea ustawy jest jak najbardziej słuszna.

Jeśli chodzi o fundusz drogowy, to jest to związane z ustawą o autostradach płatnych. Fundusz na początku działał bardzo dobrze, jeśli chodzi o spływ pieniędzy. Po 1 maja pojawiły się pewne kłopoty związane ze zmianą warunków zewnętrznych, import z krajów Unii przestał być importem, stał się tak zwanym eksportem wewnętrznym. Jednak nowelizacja ustawy naprawiła sytuację i sędzę, że do końca bieżącego roku... Kwotę, która miałaby spłynąć, szacowaliśmy na około 800 milionów zł...

(Głos z sali: Miliard.)

...na około 1 miliard zł. Prawdopodobnie tyle nie będzie. Obecnie mamy ponad 600 milionów zł. Na następne lata planujemy, iż będzie to około 1 miliarda 200 milionów zł.

(Głos z sali: W tym roku tylko dziesięć miesięcy.)

Właśnie, w tym roku możemy brać pod uwagę tylko dziesięć miesięcy, wpływa na to czas obowiązywania, także problem spływu pieniędzy; mówiąc o spływie pieniędzy, mam na myśli opłatę paliwową. Dlatego pierwszy rok obowiązywania nie zostanie do końca wykorzystany. Obecnie wykorzystanie środków jest na poziomie około 30%, tyle mniej więcej wydaliśmy, co do pozostałych środków, mamy nadzieję, że do końca roku powinny zostać one wykorzystane. Taka sytuacja wynika z nierównomierności spływu faktur od wykonawców, których najwięcej przychodzi niestety dopiero w IV kwartale.

Jeśli chodzi o trasę Wrocław – Katowice i problem wyboru koncesjonariusza, rzeczywiście nastąpiło pewne zacięcie w tej sprawie. Była taka sytuacja, wiadomo, premier Pol, ustawa o winietach, kiedy przewidywaaliśmy, że w ogóle zlikwidujemy opłaty i bę-

dziemy wprowadzać winiety na autostradach i głównych drogach międzynarodowych. Jednak sprawa winiet, jak wiadomo, upadła. W związku z tym został wstrzymany proces wyboru koncesjonariusza na odcinek Katowice – Wrocław. Obecnie wróciłmy do tego i proces wyboru koncesjonariusza jest kontynuowany. Na dzisiejszym etapie został tylko jeden oferent, to jest właśnie Stalexport. Na razie trudno powiedzieć, kiedy zostanie zawarta umowa koncesyjna dotycząca odcinka Wrocław – Katowice, gdyż trwają negocjacje. Nie jest to prosty proces z uwagi na to, że istnieje sporo warunków, które trzeba określić na wiele, wiele lat do przodu. Sądzę, że ta sprawa niedługo zostanie wyjaśniona.

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Panie Ministrze, bardzo proszę o odniesienie się do wystąpienia pani senator.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Ja się z panią senator w pełni zgadzam nie z tego powodu, że panią senator lubię, ale pani senator po prostu ma rację. Korytarze są bardzo ważne, nie do końca to zależy od stanowiska Polski, bo nie my o tym decydujemy, ale dużą rolę pełnią nasi parlamentarzyści. Na temat korytarza obejmującego województwo zachodniopomorskie i nie tylko wielokrotnie rozmawiałem z posłem Bogusławem Liberadzkim, który jest, jak państwo wiecie, posłem ziemi zachodniopomorskiej, leży mu to na sercu i dużo w tym kierunku robi. Muszę powiedzieć, że władze samorządowe, ale nie tylko, również wojewódzkie, bardzo dużo robią dla regionu, jeśli chodzi o jego infrastrukturę. Prezydent miasta Szczecina Jurczyk zwołał naradę, na której Szczecin przedstawił około dwudziestu projektów, w większości infrastrukturalnych. Na posiedzeniu obecne było niemal pół rządu, każdy z ministrów ustosunkowywał się do tych projektów i niektóre z nich, o których też mówiła pani senator, są rozpatrywane i sądzą, że na przykład projekty dotyczące zachodniej obwodnicy Szczecina czy mostu prowadzącego do Świętej mają duże szanse na realizację.

Województwo zachodniopomorskie ma duże szanse rozwoju. Sam to zaobserwowałem, będąc w Szczecinie i w Kołobrzegu. Byłem zaskoczony rozwojem Kołobrzegu, który odwiedziłem dwa dni temu. Co mnie zaskoczyło? To miasto żyje i więcej jest tam teraz Niemców niż Polaków. Prawie wszystkie hotele i sanatoria są zajęte. Spotkałem się też z prezydentem Kołobrzegu, który powiedział, że przy zapewnieniu lepszych połączeń komunikacyjnych, zwłaszcza kolejowych, jest szansa organizowania tam weekendów dla Niemców, gdyż jest takie zapotrzebowanie. Musi być jedynie zapewniony dojazd, czyli droga kolejowa i droga krajowa nr 11, która ma być budowana od nowa, po innym śladzie, aby zapewnić dostęp. Jeśli istnieją szanse, to musimy dbać o to, aby je wykorzystać.

Nie do końca się jednak zgadzam z fragmentem wypowiedzi dotyczącym tego, że województwo zachodniopomorskie jest krzywdzone. Byłem we wszystkich województwach w Polsce i jak się tak posłucha, to w pewnym stopniu każde województwo ma jakieś pretensje do centrali, czyli do Warszawy – zaznaczam, że ja nie jestem z Warszawy i też często mam pretensje – ale mam nadzieję, że problemy regionów, miast realizowane są, tak to nazwę, z dużą dozą sprawiedliwości. Aczkolwiek wiadomo, nie chcę mówić o kolejnych lobby z poszczególnych miast, nie chcę się nikomu narazić... Przepraszam, chciałem zaproponować przystąpienie do omawiania spraw kolejowych, ale to pan przewodniczący o tym decyduje. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Marian Lewicki:

Z tego, co rozumiem, możemy zamknąć kwestię poświęconą drogom. W takim razie rzeczywiście, Panie Ministrze, zgodnie z sugestią i nie tylko, bo to jest kolejny punkt naszych obrad, po drogach mamy kolej. Przechodzimy do omawiania spraw kolejowych, które nie są mniej ważne, a może nawet...

(Głos z sali: Równie ważne.)

...są równie ważne, dziękuję bardzo, taką gradację należałoby przyjąć.

Bardzo proszę przedstawiciela ministerstwa o omówienie najpierw stanu dotychczasowego, obecnego, a następnie przedstawienie perspektyw.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski: O omówienie tego tematu poprosiłbym panią dyrektor Jadwigę Stachowską, dyrektor Departamentu Kolejnictwa.)

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury Jadwiga Stachowska:**

Szanowni Państwo!

Pokrótce przedstawię sytuację obecną i zamierzenia zarówno te najbliższe, jak i te perspektywiczne. Jeżeli po mojej wypowiedzi pozostanie niedosyt, to wówczas postaram się odpowiedzieć na pytania.

Stan infrastruktury kolejowej nie jest niestety dobry. Tak można powiedzieć najogólniej, a w wielu przypadkach mówimy, że generalnie stan nawierzchni kolejowej jest zły. Jakie są tego przejawy? Chodzi o liczbę punktowych ograniczeń prędkości. Według danych, które otrzymaliśmy od spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, punktowych ograniczeń prędkości było aż sześć tysięcy osiemset; to jest bardzo dużo. Następna sprawa, długość odcinków z ograniczeniem prędkości wynosi ponad 3 tysiące 500 km, a z powodu złej infrastruktury przyrost czasu podróży wyniósł siedem tysięcy czterysta pięćdziesiąt minut. Te dane najogólniej obrazują sytuację. Ja mogę jeszcze powiedzieć, że spółka wyliczyła, iż aby w jakiś istotny sposób zmienić tę sytuację, rocznie na infrastrukturę powinno się przeznaczać około 2 miliardów zł, na podstawowe sprawy, na wymianę wyeksploatowanych elementów około 1 miliarda 500 milionów zł i na bieżące prace służące utrzymaniu około 500 milionów zł.

Jaka jest sytuacja obecnie? Sytuacja nie jest dobra, ponieważ spółka praktycznie nie dysponuje własnymi środkami na modernizację linii kolejowych, wykonuje tylko najbardziej podstawowe zadania. Środki, które posiada, są to środki budżetowe, środki unijne, czyli z funduszu ISPA, z Funduszu Spójności, czy z kredytów gwarantowanych przez Skarb Państwa, ale są one w głównej mierze przeznaczane na podstawowe ciągi komunikacyjne, na kontynuowanie dotychczasowych modernizacji. Jeśli zaś chodzi o pozostałą infrastrukturę kolejową, to sytuacja jest niedobra. W zeszłym roku PKP Polskie Linie Kolejowe rozpoczęły naprawę infrastruktury punktowej też ze środków budżetowych i ze środków Unii Europejskiej. To jest pewne novum, które pozwoli wyeliminować ograniczenia prędkości. Jeśli chodzi o inwestycje, tak jak powiedziałam, dotyczą one głównych ciągów komunikacyjnych. Chodzi przede wszystkim o linię E20 od granicy niemieckiej w kierunku Warszawy i Mińska Mazowieckiego, w dalszej kolejności będzie kontynuacja tej inwestycji do Siedlec i do Terespoła. Jest też druga linia kolejowa w tym samym układzie, czyli linia E30, odcinek Legnica – Wrocław – Opole. Ta inwestycja także będzie kontynuowana w latach następnych.

Jeśli chodzi o najbliższy okres, to w 2005 r. przewidywana jest kontynuacja modernizacji linii E20, modernizacja linii E30, następnie na linii E20 modernizacja poznańskiego węzła kolejowego, dalszy ciąg poprawy stanu infrastruktury w Polsce, mówimy o poprawie punktowej. Już w tym roku rozpocznie się modernizacja linii kolejowej E59, ale o tym za chwilę jeszcze wspomnę. Kontynuowana będzie także modernizacja linii kolejowej E65, to jest linii północ – południe przechodzącej przez Katowice, Warszawę do Gdańska. Chciałabym jeszcze wspomnieć o tym, że standard linii kolejowych w Polsce odbiega od standardów europejskich, to jest jasne. Tylko podstawowe ciągi, które były modernizowane w ostatnich latach, oraz linia E65, linia północ – południe, odpowiadają tym standardom, pozostałe odbiegają od nich i trzeba je dopiero doprowadzić do odpowiedniego stanu.

W tym roku zostały przyjęte dwa projekty, które będą realizowane w ramach środków z Funduszu Spójności. Jeden z nich dotyczy modernizacji linii E65 na odcinku Warszawa – Gdynia. Właściwie już w tym roku rozpoczną się prace od zgromadzenia dokumentacji budowlanej i przetargowej, jeżeli się uda, zostaną ogłoszone przetargi i wybrani wykonawcy, a zakończą się one w 2010 r. Przewidywany koszt modernizacji linii na tym odcinku wynosi prawie 500 tysięcy euro.

(Głos z sali: Milionów.)

Tak, przepraszam, 500 milionów euro. Wniosek ten jest obecnie analizowany przez Komisję Europejską, przeszedł wszystkie stopnie uzgodnień w Polsce i czekamy na werdykt Komisji Europejskiej. Drugi projekt przyjęty w tym roku dotyczy modernizacji linii E59 na odcinku Wrocław – Rawicz. Będzie ona prowadzona również w ramach środków z Funduszu Spójności. Modernizacja rozpocznie się w 2005 r., zakończenie planowane jest na rok 2008, a koszt ma być w wysokości 270 milionów euro. Oczywiście na współfinansowanie ze strony polskiej będą przeznaczone środki budżetowe, ewentualnie kredyty gwarantowane przez Skarb Państwa. Chciałabym powiedzieć, że PKP Polskie Linie Kolejowe złożyły jeszcze jeden projekt, który dopiero będzie rozpatrywany. Na razie przeszedł on przez etap podstawowej oceny. Dotyczy on modernizacji linii Warszawa – Łódź na odcinku Łódź – Żyrardów. Modernizacja ta będzie realizowana przy współfinansowaniu ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego „Transport”. Modernizacja rozpocznie się w 2005 r., będzie ona zlecona w takim systemie od projektu do zakończenia realizacji i zakończy się w 2008 r. Koszty modernizacji całej linii Warszawa – Łódź, którą określamy jako linię o znaczeniu regionalnym, łączy ona właściwie dwa największe miasta w Polsce, stanowią około 400 milionów euro.

To tyle o planach na średni okres, powiedziałabym, jeśli chodzi o lata. Oczywiście są również zamierzenia planowane w dalszej perspektywie, aż do 2013 r. W zasadzie obecnie prowadzona jest dyskusja nad tym, czy realizowane będą akurat te projekty, czy jakieś inne, ale generalnie utrzymujemy cały czas ten sam kurs, czyli w gruncie rzeczy kładziemy nacisk na modernizację linii kolejowych leżących w korytarzach transeuropejskich. W dalszym ciągu przewidziana jest modernizacja w korytarzu drugim, chodzi o linię E20, czyli od Kunowic do Terespoła; odbiegającego od tego korytarza pierwszego, aby w dogodny sposób połączyć państwa nadbałtyckie, czyli Litwę, Łotwę i Estonię, z Polską, to jest linia Warszawa – Trakiszki przez Białystok; w korytarzu trzecim linia E30, o czym już mówiłam, odcinek Wrocław – Medyka i podstawowa linia północ – południe, czyli linia E65. Są też plany na przyszłość, ale to

już po roku 2013 r., budowy linii, po których mogą się poruszać pociągi z prędkością ponad 200 km/h, czyli linii szybkiego ruchu, ale są to dalsze plany. PKP Polskie Linie Kolejowe w pierwszej kolejności zamierzają doprowadzić do tego, żeby na linii E65 na odcinku Warszawa – Katowice można było osiągnąć prędkość do 200 km/h. Jeśli zaś chodzi o większe prędkości, to trzeba od początku budować odpowiednie linie kolejowe, bowiem nie ma możliwości, aby zmodernizować obecne linie i dostosować je do takich prędkości. To chyba tyle. Dziękuję.

(Przewodnictwo obrad obejmuje przewodniczący Jerzy Suchański)

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo, Pani Dyrektor.

Proszę bardzo, kto z państwa chciałby zabrać głos?

Proszę, pani senator Czesława Christowa.

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Z pani wypowiedzi wynika, że ani jeden odcinek kolei, tak zwanej nadodrzaneki, czy tej, która łączy północ – południe z portami, nadal nie został uwzględniony. Oczywiście argument jest taki, że priorytetowo realizuje się tylko te odcinki, które leżą w korytarzach paneuropejskich.

Moje pytanie jest następujące. Czy ministerstwo zamierza występować o to, aby włączyć korytarz północ – południe i porty do paneuropejskich korytarzy transportowych? Jeżeli tak się nie stanie, to potwierdzi to fakt, który jasno z wypowiedzi wszystkich tu obecnych, odpowiedzialnych za różne rodzaje dróg, wynika, że cała zachodnia Polska nie jest uwzględniana i od dwudziestu lat traktowana jest jak biała plama transportowa na mapie Polski. To są fakty. Gdy mówię o takim traktowaniu, mimo całej sympatii do wszystkich, bo przecież to ostatecznie także nie zawsze od państwa zależy, mam na myśli też historię, ostatnie dwadzieścia lat, ale i lata wcześniejsze. Niestety sytuacja jest taka, jaką przedstawiam, i ona musi się zmienić, dalej tak być nie może. W związku z tym powtarzam pytanie. Jaka jest szansa, jakie starania podejmuje w tym zakresie ministerstwo, aby nie zapominać o naszych drogach, które są najbliższej najbardziej konkurencyjnych tras Unii Europejskiej? Jesteśmy już w Unii, a nasze województwo jest najbliższej tych tras, które z nami ostro konkurują. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Pani Dyrektor.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury Jadwiga Stachowska:**

Mówiłam o tym, że linia E59, biegnąca wzdłuż Odry i Nysy, będzie modernizowana. Może nie wyraziłam się zbyt precyzyjnie. W pierwszym etapie planowana jest modernizacja na odcinku Wrocław – Poznań, która powinna się rozpocząć już w tym

roku, ale czekamy jeszcze na rozpatrzenie wniosków przez Komisję Europejską. Na razie będzie ona modernizowana na tym odcinku, to jest etap pierwszy, a w dalszej kolejności, może nie wymieniłam jej wśród tych, które będą modernizowane w całości, ale w planach na pewno jest przewidywana poprawa infrastruktury kolejowej na tej linii. Modernizacja w pierwszym etapie będzie prowadzona na odcinku Wrocław – Poznań, a w następnych latach na pewno poprawi się również stan infrastruktury na odcinku od Poznania do Szczecina.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Czy są jakieś pytania?

Bardzo proszę, pan senator Włodzimierz Łęcki.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Pani Dyrektor!

To, co pani nam przedstawiła, to są dosyć fragmentaryczne i, powiedziałbym, stosując język sportowy, krótkodystansowe prognozy rozwoju czy modernizacji kolejnictwa. Mnie od dłuższego czasu niepokoi stan degradacji kolejnictwa. W przypadku drogownictwa mamy, muszę powiedzieć, wręcz kompleksowy program rozwoju sieci drogowej. Można mieć rozmaite zastrzeżenia, to jest oczywiste, że nie będzie pełnej zgodności, ale wiemy, iż będą budowane autostrady, drogi ekspresowe, z kolei w dystryktach okręgowych znajdują się konkretne plany modernizacji, tu prowadzi się raczej modernizacje, dróg krajowych. Tymczasem w przypadku kolejnictwa dowiadujemy się o kilku głównych trasach, i słusznie, na których ma być możliwe rozwijanie prędkości 160 km/h czy nawet 200 km/h. Mam jednak pytanie: czy jest jakaś koncepcja opracowana przez ministerstwo dotycząca w ogóle kolei w Polsce?

Nie wiem, Panie i Panowie Senatorowie, Szanowni Państwo, czy skonstatowaliście, co się dzieje obecnie przy układaniu rozkładu jazdy. Pociągi lokalne, które podlegają, powiem nieprawidłowo, marszałkom, zaczynają kończyć bieg na granicy województwa, zanikają więzi międzyregionalne. Na przykład jest taka w sumie drugorzędna linia kolejowa Leszno – Głogów przez Wschowę, prowadząca przez trzy województwa, i okazuje się, że być może te pociągi w ogóle przestaną kursować, gdyż Wrocław, Zielona Góra i Poznań nie potrafią porozumieć się w sprawie ich finansowania. Podobne przypadki możemy obserwować na linii Piła – Chojnice. Tam ma ponoć dojść do takiego absurdu, że pociągi dojeżdżać będą do ostatniej stacji na terenie województwa wielkopolskiego, do Lipki, a z drugiej strony – do Debrzna w województwie pomorskim. Ja rozumiem to, że żyjemy w czasach kultu pieniądza i pieniądz decyduje o wszystkim. Wiele bardzo znaczących inicjatyw nie doszło do skutku, gdyż sprowadzono wszystko na drogę ekonomii. Myślę jednak, że obecnie Polska jest ostatnim krajem, jeśli chodzi o dziedzinę kolejnictwa, w którym wszystko przekłada się na środki finansowe. Zaprzepaszczono pewien element społeczny. Kolej mimo wszystko jest bardziej niezawodnym środkiem transportu niż transport drogowy, weźmy pod uwagę chociażby okres zimowy. Może za dużo mówię.

Moje pytanie jest krótkie. Czy w ministerstwie jest jakaś koncepcja funkcjonowania kolei? Już nie mówię o rozwoju, bo zgadzam się z tym, że nie można bronić

każdej linii kolejowej. Wiele z nich rzeczywiście ma charakter deficytowy i gdyby nawet przywrócić ruch trzech, czterech pociągów na dobę, to i tak będzie to deficytowe ze względu na konieczność utrzymania torowiska. Jednak poza czterema czy pięcioma liniami magistralnymi w Polsce jest kilkaset tysięcy drugorzędnych linii kolejowych o dużym znaczeniu. Czy jest jakaś koncepcja? Jak koleje w Polsce będą wyglądały za trzy lata, za pięć, za dziesięć, a nawet za dwadzieścia lat? To jest pytanie.

Jeszcze słowo uzupełnienia. Unia Europejska przykłada bardzo dużą wagę do rozwoju infrastruktury kolejowej. Okazuje się, że infrastruktura kolejowa jest i najbardziej bezpieczna, i najbardziej przyjazna środowisku, choć jednak mniej wygodna od drogowej. Z tego musimy sobie zdać sprawę. Pewne dystanse każdy z nas woli przemierzać samochodem niż pociągiem. Proszę jednak zwrócić uwagę, linia kolejowa Warszawa – Poznań, na tej trasie w ciągu doby kursuje czternaście ekspresów, ponieważ szosa jest praktycznie nieprzejezdna, gdy będzie autostrada, może będzie łatwiej, ale na przykład szosę Konin – Warszawa niektórzy nazywają drogą śmierci i myślę, że do takiego stanu zbliżają się i inne szosy. W jednym przypadku się udało, to jest linia Berlin – Moskwa, Schroeder musi się kontaktować z Putinem, więc ta droga jest modernizowana. Jednak inne linie kolejowe... Jestem senatorem z Poznania, więc podam przykłady z tego regionu. Linia Poznań – Śląsk jest to linia zdegradowana. Porównałem i okazało się, że teraz pociąg pospieszny jedzie dłużej niż przed 1939 r. Średnia prędkość na niektórych odcinkach wynosi 40 km/h. Pani dyrektor nic nie mówiła o tej linii w sumie bardzo ważkiej. Modernizowana będzie linia w kierunku Wrocławia i dobrze, ale jest to linia dłuższa, gdyby chcieć tamtędy dojechać. Podobnie jest w przypadku linii kolejowej z Poznania do Gdańska, tam na niektórych odcinkach pociągi jadą chyba z prędkością 20 km/h. Gdy jechałem między Gnieznem a Mogilnem, pociąg po prostu się włókł. Z tych powodów ludzie rezygnują z pociągów, a potem się mówi, że pociągi jeżdżą puste. Czy są plany, kiedy zostaną zlikwidowane wszystkie pociągi w Polsce?

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo za przedstawienie krótkiego pytania. (*Wesołość na sali*)

Zanim udzielimy głosu pani dyrektor, proszę o zabranie głosu pana senatora Ryszarda Matusiaka.

Senator Ryszard Matusiak:

Panie Ministrze! Pani Dyrektor!

Nie chciałbym robić wykładu, jaki przedstawił pan senator, mój szacowny przedmówca, bo musiałbym powiedzieć to samo. Mam takie techniczne pytanie. Jesteśmy z terenu Dolnego Śląska, linia kolejowa Wałbrzych – Jelenia Góra, to jest zakątek Polski. Proszę zauważyć, że tam nie robi się już nic. Prędkość pociągu nie jest nawet porównywalna z prędkością z 1939 r., bo wtedy pociąg przejeżdżał tę trasę w ciągu dwóch godzin i czterdziestu pięciu minut, tak było w niemieckim rozkładzie, a teraz to jest rekord – cztery godziny jazdy. Są to tereny typowo turystyczne, Jelenia Góra leży w pobliżu Karpacza i Szklarskiej Poręby, tam jest rozwinięta turystyka, z tego żyją duże ośrodki, grupy społeczne, a ta linia umiera. Dworce też umierają, bo są w takim stanie technicznym i tak ładnie wyglądają, że jest nawet nieprzyjemnie pójść na dworzec, a co dopiero spędzić tam trochę czasu. To jest już pełna degradacja. Mało tego, ta linia

była zelektryfikowana jeszcze przed wojną, była i jest, bo to jest połączenie ze Szklarską Porębą, przecież tamtędy jedzie pociąg elektryczny. W sprawie linii prowadzone były rozmowy z Czechami, niby na szczeblu samorządowym, chodziło o odtworzenie łączenia się linii po czeskiej stronie, nawet do Pragi, gdyż tak by tam pasowało. Ten temat jednak też jest martwy, bo zrzucano to na samorządy, niejako rozszerzono pojęcie samorządności w przekonaniu, że samorząd zrobi wszystko, ale bez środków nic nie zrobi. Jeżeli pewne działania zrzuca się na samorządy, nie zapewniając na nie środków, to nie ma to sensu, gdyż bez środków nie da rady, a same z siebie one tych środków nie stworzą przy takim dopływie kapitału czy możliwościach. Dochodzę do pytania, jest ono następujące. Czy w ogóle w planach naszego kolejnictwa ta linia kiedykolwiek będzie zmodernizowana, powtarzam, kiedykolwiek? Z tego, co się orientuję, to chyba nigdy, chciałbym jednak usłyszeć to od państwa. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Kto jeszcze z państwa chciałby zabrać głos?

Bardzo proszę, pani senator Zofia Skrzypek-Mrowiec.

Senator Zofia Skrzypek-Mrowiec:

Mam do pani dyrektor takie pytanie, może nieco związane z turystyką, a może nie do końca. Chodzi mi o to, czy myślicie państwo o przywróceniu jakiegoś dogodnego połączenia na przykład południa Polski z Częstochową. Dawniej było to dużo dogodniejsze, Obecnie jest to utrudnione. Wiem również, że w przypadku połączenia Częstochowa – Warszawa, cóż, linie ominęły Częstochowę, a jest to ośrodek może nie turystyczny, ale pielgrzymkowy i został teraz potraktowany gorzej niż wcześniej.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo panią minister... Aha, pan minister udzielił odpowiedzi.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Panie Przewodniczący, może ja rozpocznę.

Pan senator Łęcki zadał bardzo ciekawe pytanie, co będzie z koleją. Mnie się wydaje, że to pytanie może dotyczyć każdego rodzaju transportu. Resort stosunkowo niedawno zaczął się kompleksowo zajmować tym problemem. Wiadomo, że kolej jest jednym z elementów transportu, najstarszym, z tradycjami, może poza transportem konnym. Resort opracował założenia polityki transportowej państwa. Dzisiaj na godzinę 10.00 została zwołana olbrzymia narada, mająca charakter konferencji naukowej, na której będą omawiane koncepcje polityki transportowej państwa. My się zastanawiamy, w jakim kierunku zmierzać w perspektywie dwudziestu, trzydziestu lat, a może jeszcze dalszej. Co zrobić z transportem lotniczym, śródlądowym, drogowym, kolejowym? Jak to wszystko ma współgrać, żeby rozwiązywać ten problem może nie jed-

nostkowo, a kompleksowo? Podczas konferencji będzie też mowa o tym, co podkreśla pani senator, o korytarzach paneuropejskich, aby w tym zakresie przede wszystkim starać się o to, co jest potrzebne, i aby nasze lobby w Brukseli było jak najmocniejsze.

Ostatnio kolej eliminują z rynku tak zwane stawki dostępu. Stawki dostępu do infrastruktury kolejowej są o wiele wyższe niż do infrastruktury drogowej, dlatego oprócz innych zalet transportu drogowego decydują o tym przede wszystkim koszty. Koszt utrzymania infrastruktury kolejowej jest olbrzymi, ale jednocześnie wydaje mi się, że musi nastąpić zmiana stosunku do kolei. Wszyscy fachowcy z zagranicy, z którymi mamy kontakt, ostrzegają przed likwidacją kolei. Robią to Niemcy, Szwedzi, nawet o wiele mniejsze kraje, na przykład Belgia, Dania czy Holandia, w których nasycenie koleją było mniejsze. Szkoda, że nie ma z nami ministra Mędy, który zajmuje się sprawami kolejowymi, ale uczestniczy właśnie w owej dużej konferencji i wysłuchuje tej tematyki.

Jeśli chodzi o szczegóły, to bardzo poproszę panią dyrektor o odpowiedź na pytania państwa senatorów.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Proszę bardzo, Pani Dyrektor.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury Jadwiga Stachowska:**

Proszę państwa, spróbuję odpowiedzieć na wszystkie pytania, choć może nie na wszystkie będę mogła odpowiedzieć bardzo szczegółowo i jednoznacznie. Chciałabym na wstępie powiedzieć o takiej sprawie. Troszeczkę inaczej wygląda budowa czy modernizacja dróg samochodowych niż kolejowych. Niestety sytuacja jest trochę inna. Drogi są własnością państwa, własnością samorządów. Jeśli zaś chodzi o linie kolejowe, to można powiedzieć, że dziś są one tak naprawdę własnością podmiotu gospodarczego, który jest oczywiście podmiotem państwowym. Jest to trochę inny status. Ustawa o transporcie kolejowym w zasadzie jednoznacznie określa, w jakim przypadku państwo może dofinansować czy sfinansować modernizację lub budowę linii kolejowych. Jest jasno określone, że dotyczy to tylko linii o znaczeniu państwowym, żadnych innych, które mają mniejsze znaczenie i również mniejsze obciążenie. Linie o znaczeniu państwowym są tak określone ze względów gospodarczych, społecznych, ekologicznych bądź obronnych. Pozostałe mają mniejsze znaczenie. Zatem w zasadzie ów podmiot gospodarczy, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe, czy inni zarządcy, gdyż istnieją też oczywiście inni, na przykład lokalni zarządcy infrastruktury, muszą to przeprowadzać ze środków własnych bądź ze środków, które zdobędą, nie wiem, od samorządów, od kogokolwiek innego. Takie są możliwości.

Muszę jednoznacznie powiedzieć, że możliwości finansowe państwa są ograniczone. W zasadzie można dzisiaj powiedzieć jedynie o współfinansowaniu projektów unijnych, które są realizowane ze środków Unii Europejskiej; praktycznie nie ma żadnych innych. W zeszłym roku były to naprawę bardzo niewielkie środki budżetowe, bo niecałe 200 milionów zł. W tym roku są trochę większe, jest to chyba 240 milionów zł.

(Głos z sali: 270 milionów...)

Aha, 270 milionów zł. Tak naprawdę jest to kropla w morzu potrzeb, jest to bardzo niewiele. To jakoś obrazuje sytuację. Tymczasem rzeczywiście, chodzi mi o to, o czym powiedział pan minister Górski, Polskie Linie Kolejowe utrzymują się z opłat za dostęp do infrastruktury, zatem tylko te środki mają na utrzymanie, na eksploatację i modernizację pozostałych linii. Niestety są to bardzo małe środki, od razu trzeba powiedzieć o tym, że nie pokrywają one kosztów i niestety spółka ponosi straty. Ponadto nie wszyscy spośród korzystających z przejazdów płacą, co niejako jeszcze pogarsza sytuację.

Chciałabym poświęcić kilka słów sprawom programu restrukturyzacji. W zeszłym roku został przyjęty przez Radę Ministrów program dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji polskich kolei do 2006 r. Ten program jest realizowany, ale od razu muszę powiedzieć, że będzie on zmieniany. Resort infrastruktury pracuje nad zmianą programu. Zostanie on zmieniony kompleksowo, ale trudno mi już dziś przedstawić szczegóły. Mogę powiedzieć na przykład o tym, że na pewno w tym programie zostanie ograniczona liczba linii kolejowych. Otóż już dziś na podstawie przeprowadzonych badań wiadomo, że tak naprawdę opłaca się prowadzić działalność w zakresie zarządzania przy długości linii kolejowych w granicach 17 tysięcy km. Przewidujemy, że pozostanie 17 tysięcy 500 km. Obecnie eksploatowane jest niecałe 20 tysięcy km, jakkolwiek w statystykach odnotowane są 23 tysiące km. Bardzo dużo miejsca w tym programie zostanie poświęcone reformie przewozów regionalnych. Także w tej materii trudno mi mówić o szczegółach, ale na pewno zmierzamy w takim kierunku, żeby jednak samorządy regionów czy samorządy województw skłonić do bliższego zainteresowania i zajęcia się sprawami przewozów regionalnych, oczywiście we współpracy ze sobą, żeby nie dochodziło do sytuacji, o których mówił pan senator, że zamierają więzi międzyregionalne czy pociąg dojeżdża tylko do granicy województwa. Takiej sytuacji być nie może i nad tym pracujemy. Jesteśmy skłonni w zasadzie całkowicie przekazać organizację i finansowanie, a nawet prowadzenie tej działalności, samorządom województw, jednak sprawa nie jest jeszcze przesądzona. Jeśli chodzi o przewozy dalekobieżne, w dalszym ciągu będą one realizowane przez PKP. W programie zostanie oczywiście uwzględniona sprawa poprawy sytuacji w spółkach grupy PKP, w tych podmiotach, które w przyszłości będą prywatyzowane. W pierwszym okresie o prywatyzacji raczej trudno mówić, chyba że jest to działalność związana z kolejową, powiedzmy, okołokolejowa. Sprawa najważniejsza to podwyższenie wartości tego, co zamierza się w przyszłości zbyć, oczywiście z nastawieniem, że jest jakiś cel przeprowadzenia prywatyzacji, a nie chodzi tylko o pozyskanie środków. Muszę powiedzieć, że w tym programie znajdzie się koncepcja funkcjonowania kolei i tu zostanie przedstawione to, jak docelowo będzie wyglądała kolej, jakie przedsięwzięcia zostaną zaplanowane.

Prawdopodobnie trzeba będzie zmienić dotychczasowe przepisy prawne, zarówno ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP, jak i ustawy o transporcie kolejowym, choćby w zakresie dotyczącym ustalania stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, aby nie zniechęcić, lecz zachęcić przewoźników. A trzeba pamiętać o tym, że transport kolejowy jest dużo droższy niż transport samochodowy. Być może trzeba by poczynić pewne kroki, aby to niejako zrównać, dać możliwość kolei, tak by koszty funkcjonowania tych dwóch gałęzi transportu były ze sobą porównywalne i by zapewnić większą konkurencyjność między tymi gałęziami. Obecnie nie można mówić o konkurencyjności, transport samochodowy bije kolej na głowę właśnie niższą ceną.

Chciałabym się odnieść do pytania pana senatora, który nas opuścił. Chodzi o linię Wałbrzych – Jelenia Góra – Szklarska Poręba. Chcę tylko powiedzieć, że jest to linia o znaczeniu państwowym, jakkolwiek były zakusy, aby jej część przekazać samorządowi powiatowemu. My się temu sprzeciwiamy. Ten odcinek ma ponad 30 km, samorząd chciał przejąć 10 km linii, nie zastanawiając się nawet nad tym, jakie środki są potrzebne na modernizację takiej linii kolejowej i na jej utrzymanie. Linia ta pozostanie linią o państwowym znaczeniu. Nie mogę teraz powiedzieć, kiedy zostanie ona zmodernizowana, ale jako linia o państwowym znaczeniu ma taką szansę.

Pani Senator, jeśli chodzi o połączenie z Częstochową, trudno mi jest tak na gorąco powiedzieć coś na ten temat. Ja mogę po prostu przekazać spółkom czy swoim kolegom prośbę, aby wzięto pod uwagę możliwość zorganizowania lepszego połączenia z tym miastem. Na prawo ma pani rację, że powinno być to lepiej rozwiązane.

Chciałabym powiedzieć o jeszcze jednej sprawie. Proszę państwa, zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym obecnie transport pasażerski moglibyśmy podzielić właściwie na dwie części. Jedna to przewozy regionalne, które mają charakter służby publicznej, czyli jeżeli samorząd chce, aby jakiś przewóz był realizowany, musi go dofinansować, musi pokryć część, której nie pokrywają wpływy z biletów. Druga część, pozostałe przewozy, to przewozy komercyjne. Zatem możemy powiedzieć, iż podmiot gospodarczy może je realizować, ale nie musi, czyli robi to na własne ryzyko. Dlatego na przykład bardzo często na interpelację poselską czy senatorską udzielamy takiej odpowiedzi, iż jakieś przewozy, pociągi nie są dofinansowane i w związku z tym dany przewoźnik podejmuje ryzyko ich prowadzenia. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo, Pani Dyrektor.

Jeśli pani dyrektor i pan minister pozwolą, to przedstawię jeszcze swoje uwagi i pytania. W nawiązaniu do tego, o czym mówił pan senator Włodzimierz Łęcki, ja mam generalnie poczucie braku polityki dotyczącej transportu w takim ujęciu pewnego połączenia transportu drogowego i kolejowego. Widać to w moim przekonaniu na przykładzie pewnych ostatnich decyzji związanych z tym, że w tym roku po raz pierwszy subwencja z dotacji na kolejowe przewozy regionalne została przekazana poprzez samorządy i nie wszystkie samorządy rozumieją swoją rolę. Mam pisma komitetu protestacyjno-strajkowego kolejarzy, którzy zbierają się, aby urządzić porządną – nie wiem, jak to nazwać, może to złe słowo – zadymę w kraju. Na pewno jednak będą dociekać tego, jak to się dzieje, że tam, gdzie pojawiają się kłopoty, oddaje się to samorządom, a samorządy albo rozumieją, albo nie. Może to doprowadzić i zapewne prowadzi do powstawania takich zjawisk, że pozornie wydaje się, iż za kolej regionalną powinno odpowiadać... Mówię: wydaje się, gdyż zgodnie z przepisami wygląda to tak, iż odpowiada urząd marszałkowski. Skutek tego dotknie generalnie całej kolei, gdyż w związku z tymi ograniczeniami są i będą eliminowane, likwidowane trasy kolejowe. Podam może przykład, który jest mi najbliższy, trasa Skarżysko – Ostrowiec, szesnaście pociągów. Tamtędy nie jeżdżą już praktycznie żadne pociągi osobowe. Można sobie wyobrazić, kto będzie utrzymywał tę infrastrukturę, która należy do PKP PLK, nie do PKP Przewozów Regionalnych, i czy w ogóle jest sens tego utrzymywania. Jeżeli zaś będzie to utrzymywane, to przecież wtedy koszty stałe będą, nie wiem, na jeden, na dwa pociągi towarowe i trzeba będzie to wszystko utrzymywać. W związku

z tym z czasem dostęp do sieci kolejowej siłą rzeczy musi być droższy. Podobna sytuacja jest na trasie Kielce – Busko. Tam nie kursuje już żaden pociąg. Być może tak być powinno, ale być może nakłada się na to widziana z perspektywy urzędu marszałkowskiego polityka przewozu ludzi, a zapomina się o przewożeniu towarów, czym urząd marszałkowski nie jest zainteresowany.

Czy państwo w resorcie nie zastanawiacie się nad powrotem do systemu zarządzania siecią kolejową i przewozami kolejowymi w jednych rękach? Czy nie spotykacie się z takimi wystąpieniami? Te konflikty będą coraz większe, chociażby z tego powodu, że trwa awantura, z tego, co się orientuję, chyba na szczeblu ministerstw, dotycząca tego, że powinny zostać przekazane do urzędów marszałkowskich środki. Jedni mówią, że te środki są, inni mówią, że ich nie ma. W związku z tym marszałek mówi, że skoro ma pieniądze, to je przeznaczy na to, na co będzie chciał, a tym niech się martwi kolej. Takie jest przynajmniej odczucie tych, którzy nie za bardzo rozumieją pojęcie transportu. Pojawiło się bardzo ładne hasło: nie likwidować kolei. A to być może do tego prowadzi. Rozumiem, że przygotowano opracowanie, tak jak pani dyrektor była uprzejma powiedzieć, i 17 tysięcy 500 km linii kolejowych docelowo będzie, tak to nazwę, oczkiem w głowie. Należałoby sądzić, że w przypadku pozostałych 3 tysięcy km będzie tak, jak kto chce. Czy czeka je dowolna śmierć i potem rozkradanie torów, tak jak się kradnie słupy metalowe, i przeznaczanie ich na złom, czy doczekamy się w jakimś w miarę rozsądnym terminie dyskusji o tym, które drogi kolejowe mają zostać, które nie, i z jakich przyczyn? To jest pierwsza sprawa.

Sprawa druga – transport kolejowy a drogowy. Tu jest chyba jakś inny system liczenia opłacalności transportu, bo my płacimy na drogi, a za dostęp do tych dróg się nie płaci, chyba że mówimy o płatnych autostradach, ale za drogę krajową, powiatową, gminną, w przypadku których płaci się z innego funduszu, jeździ nimi każdy, kto chce... Tymczasem w przypadku przewozów kolejowych płaci się za dostęp, w związku z tym na jakimś rachunku jest wykazywane, że to tyle kosztuje. Skutek będzie taki, że drogi kolejowe będą wymierały, a inne drogi będą coraz bardziej dewastowane, gdyż ciężar musi się gdzieś przesunąć. Nie wspomnę już o bezpieczeństwie, o zimie czy o innych kłopotach, które pojawią się w tej sytuacji. Czy resort zastanawia się nad pewnym współgraniem sieci dróg kolejowych z usytuowaniem normalnych dróg, aby istniała jakaś spójność? To jest kolejne pytanie.

Ostatnia sprawa. Czy zastanawiacie się państwo nad polityką transportu kolejowego samochodów ciężarowych? Spowodowałoby to odciążenie polskich dróg od tych ciężkich transportów. Jednocześnie można by było zwiększyć środki przeznaczane na inne cele. Z tego też powodu może nie warto tak lekko podchodzić do likwidacji sieci kolejowej; łatwo to zlikwidować, ale trudniej będzie do tego wrócić. Dziękuję bardzo.

Proszę o odpowiedź.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Panie Przewodniczący, może ja rozpocznę. Tematy, które pan poruszył, zresztą bardzo ciekawe i kluczowe dla transportu, zawarte są w założeniach polityki transportowej państwa. Co wybrać, co ile ma kosztować, z jakiego rodzaju transportu korzystać? To jest chyba w ogóle klucz do tego, co robić, czy budować sieć autostrad, co ograniczyć ruch kolejowy, a może zmierzać w kierunku bardzo ciekawym i uważam, że dobrym, jeśli chodzi o ekologię, ale nie tylko, i rozwijać tak zwany transport kombinowany, preferowany

przez kraje, w których doszło do takiego nasycenia przewozów transportu drogowego, że pojawiły się skargi miejscowej ludności, iż nie można ani chodzić, ani oddychać.

Jeśli chodzi o tak zwany transport kombinowany, to znowu barierą jest infrastruktura, czyli pieniądze. Aby można było wieźć samochód koleją, trzeba mieć odpowiedni wagon, odpowiednie wiadukty, przepusty, często na granicy gabarytowości. Nie jest to takie proste. Potrzebni są także do współpracy logistycy czy firmy spedycyjne. Sądzę, że w perspektywie transport kombinowany może spełnić ważną rolę. Przeładowana ciężarówka na pewno w większym stopniu niszczy drogę niż kolej, ale znowu dochodzi do tego niestety kwestia ceny. Transport drogowy jest teraz bardzo tani, dlatego też jest konkurencyjny i w kraju, i za granicą. Jednak wydaje mi się, że przy restrykcjach, zresztą potrzebnych, które stosuje Inspekcja Transportu Drogowego, gdy dojdzie do przestrzegania różnego rodzaju norm, przepisów dotyczących na przykład korzystania z paliwa, a nie z oleju opałowego, czy też czasu pracy kierowców, co wiąże się z bezpieczeństwem ruchu drogowego, to ten transport z czasem podrożeje, co jest szansą dla kolei. Z tego powodu mówiłem o tym, aby kolej się ostała, bo nie będzie dobrze, gdy jej nie będzie. Chodzi tu i o transport pasażerski, i o transport ładunków. To są trochę dwie różne sprawy. Przykłady pokazują, że wraz z likwidacją połączenia pasażerskiego obumierają zwłaszcza mniejsze aglomeracje. Gdy nie można dojechać do pracy, do szkoły, miasto traci na atrakcyjności, nie mówiąc już o tym, że likwidacja linii kolejowej przyczynia się do wzrostu bezrobocia.

Bardzo proszę, żeby pani dyrektor odpowiedziała na szczegółowe pytania.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury Jadwiga Stachowska:**

Zacznę może od ostatniego pytania i nawiążę do tego, o czym mówił pan minister Górski. Jeśli chodzi o transport kombinowany czy przewóz samochodów ciężarowych, mamy już pozytywne przykłady, jak choćby wykorzystanie szerokotorowej linii LHS, którą przewozi się samochody z Ukrainy do Polski. Nie jest tych pociągów dużo, dotychczas był to jeden pociąg tygodniowo, ale to jest kwestia opłacalności. Otóż taki pociąg, który jechał z Ukrainy do Polski pełny, w pełni wykorzystany, niestety wracał na Ukrainę zupełnie pusty. Zatem dochodzi kwestia pozyskania chętnych, którzy zechcieliby załadować się na platformy kolejowe i pojechać w odwrotnym kierunku. Wtedy byłoby to opłacalne. Tymczasem przy stawkach, których domaga się od nas Ukraina, dla spółki, o tej samej zresztą nazwie, LHS transport ten jest nieopłacalny, ale spółka go prowadzi, jest nawet zamiar zwiększenia liczby pociągów do dwóch w tygodniu. Trzeba również powiedzieć, że jest druga spółka, znacznie większa, czyli PKP Cargo, która także prowadzi przewozy w transporcie kombinowanym.

Chciałabym nawiązać do tego, co mówił pan senator na temat rozumienia swojej roli przez samorzady województw, jeśli chodzi o organizowanie i finansowanie przewozów regionalnych. Muszę powiedzieć, że samorzady dobrze rozumieją swoją rolę. Wprawdzie do zeszłego roku one nie finansowały tego ze środków własnych, tak jak jest obecnie, lecz ze środków budżetowych, ale w ciągu kilku lat zdażyły się już zahartować w boju, gdyż określały, jakie pociągi mają jeździć w regionie, podpisywały umowy, negocjowały wszystkie sprawy ze spółkami prowadzącymi przewozy regionalne. Muszę również powiedzieć o tym, że w tym roku wbrew temu, co się mówi, iż samorzady przeznaczają mało środków na przewozy regionalne, to są to jednak znacznie większe środki

niż dotychczas. Ministerstwo Finansów założyło, iż będzie to w skali kraju, chodzi o wszystkie regiony, 530 milionów zł, de facto do dzisiaj podpisana jest umowa na kwotę 400 milionów zł, ale to jest więcej niż dotychczas. Proszę państwa, do tej pory przez kolejnych kilka lat było to mniej niż 300 milionów zł. Także nie jest to zła sytuacja. To jest pierwszy rok funkcjonowania takiego sposobu finansowania. Myślę, że z czasem samorządy zrozumieją swoją rolę o wiele lepiej. Chciałabym powiedzieć, iż spośród samorządów kilka się szczególnie wyróżnia. Na przykład Samorząd Województwa Mazowieckiego przeznaczają tyle środków, ile zostało założone przez ministra finansów, a nawet więcej, przy tym przeznaczają bardzo dużo środków również na zakup taboru. Także są pozytywne przykłady rozumienia tej roli, a mam również informację, iż inne samorządy biorą przykład z Samorządu Województwa Mazowieckiego.

Jeśli chodzi o likwidację linii kolejowych, to nie powiedziałam, iż zostało już przesądzone, że długość linii będzie wynosiła 17 tysięcy 500 km. To wszystko jest w dalszym ciągu analizowane, jest to sprawa płynna. Niebawem, 14 grudnia zacznie obowiązywać nowy rozkład jazdy pociągów, sytuacja się nieco zmieni. My niczego nie przesadzamy. Wieloletnie analizy wskazują na to, że jest to, powiedziałabym, optymalna długość linii kolejowych. W rzeczywistości 90% przewozów realizuje się na 12 tysiącach km, zatem w odniesieniu do linii, które tak naprawdę nie są wykorzystywane przez operatorów kolejowych, prawdopodobnie trzeba znaleźć jakieś inne zagospodarowanie. To chyba wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Pani Dyrektor, przepraszam, wróć do jednej sprawy. Skorzystam z okazji, że akurat przewodniczę obradom. Jak to się dzieje, że w tym roku jest więcej finansów przeznaczanych na przewozy kolejowe, a trzeba likwidować niektóre linie? Jak to się dzieje? Bierze się to przede wszystkim stąd, że wtedy były straty, a dzisiaj się myśli o tym, aby był to zysk. Jeżeli taka jest polityka kolei w stosunku do przewozów kolejowych, jeżeli ma to przynosić zysk, to rzeczywiście tak to wygląda. Przedstawię to na przykładzie sprawy, którą znam. W ubiegłym roku przeznaczono z urzędu marszałkowskiego 8 milionów zł, przekazano to, wiadomo, pieniądze znaczone, na zakład świętokrzyski. Obecnie jest to 9 milionów zł. Ludzi wcale nie przybyło, nic się takiego nie zdarzyło w zakładzie świętokrzyskim i nagle w IV kwartale trzeba zlikwidować 25%, dwadzieścia cztery pociągi. Z tego, co się orientuję, w całej Polsce likwiduje się ponad dwieście pociągów. Trzeba zmniejszyć straty, nie chodzi nawet o zysk, ale o straty. Jednak straty biorą się również z tego, że dostęp do sieci to jest kwestia wyznaczenia, jeśli będzie mniejszy dostęp, to pieniądze zostaną tu, a nie będą przekazane tam. Jest to oczywiście w tym względzie jakaś polityka.

Moje pytanie było następujące: czy lewa strona wie, co robi prawa, czy prawa wie, co robi lewa? Być może likwidacja pociągów ze względów ekonomicznych, patrząc z punktu widzenia urzędu marszałkowskiego, zapewne i z punktu widzenia przewozów kolejowych, przewozów regionalnych, będzie słuszna, ale z punktu widzenia interesu całej kolei – nie. Brakuje mi tu spójności patrzenia. Jest przecież i bezpieczeństwo takie czy inne, bezpieczeństwo drogowe, jakieś awaryjne dojazdy, ewentualna możliwość rozwijania transportu. Czy to jest brane pod uwagę? Jeżeli tak, to dobrze, to się z tym zgadzam, że trudno, trzeba zacisnąć zęby i koniec. Jeżeli jednak myśli się o tym, że przewozy regionalne mają przynosić zysk, to dla mnie osobiście jest to chore,

przynajmniej tak to postrzegam. Dlatego też ludzie, którzy protestują... Ja dostałem te plany, zmiany, nowe rozkłady jazdy, które zdaje się 12 grudnia mają wejść w życie, i proszę sobie wyobrazić, że te pociągi znowu są tam ujmowane. Ja tego nie rozumiem. Dzisiaj się je likwiduje, bo nie ma pieniędzy, a od 12 grudnia czy 14 grudnia mają one z powrotem jeździć; zamiast szesnastu pociągów na tej linii ma być ich dwanaście. Argumentacja jest trochę pokrętna. Druga sprawa to sposób finansowania, który również jest chory. W moim przekonaniu nie można planować rozkładu jazdy na podstawie wirtualnych pieniędzy, na podstawie przyszłych dochodów, które albo będą z CIT i PIT, albo nie. Jeżeli tak to planujemy, to nie dziwię się, że marszałek może zachowywać się jak panisko i mówić: dam albo nie dam, a ci muszą jeździć albo mają nie jeździć. Tak z godziny na godzinę kolej się nie przestroi.

Czy w tej sytuacji rola parlamentu, rola komisji... Czy nie można by wyjść z jakąś inicjatywą legislacyjną, żeby coś zmienić, jeżeli oczywiście to przeszkadza, jeżeli jest to tam z góry widziane? Być może nie mam właściwego oglądu sprawy. Dziękuję.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury Jadwiga Stachowska:**

Panie Senatorze, powiem w ten sposób. Jeśli chodzi o obecne dofinansowanie, to tak naprawdę nie pokrywa ono wszystkich kosztów w spółce PKP Przewozy Regionalne czy u innych regionalnych przewoźników. Trzeba sobie powiedzieć szczerze, że środki przekazywane przez samorządy pokrywają rozkład jazdy, nie wiem, może w 40%, może w 50%, a pozostałe pociągi jeżdżą i przynoszą straty. To nie jest tak, że jest tu zysk, podsumowując całą działalność, trzeba powiedzieć o ewidentnej stracie.

Od razu może powiem, aby mi to nie umknęło, że pewne pociągi dziś są likwidowane czy wycofywane, a w nowym rozkładzie jazdy one będą. Wynika to z tego, że spółka PKP Przewozy Regionalne, planując rozkład jazdy, robi to razem z samorządem, ustala z samorządem, które pociągi będą kursowały. Jest to pewnie wynik określonych negocjacji i środków, które spółka może uzyskać w przyszłym roku od samorządu województwa, dlatego też może być taka różnica. Jeżeli niektóre samorządy zawarły umowy tylko na dziewięć czy dziesięć miesięcy albo zawarty na cały rok, ale określiły, że nie przeznaczą więcej pieniędzy niż na przykład 90% zakładanej kwoty, czasem nawet mniej, to nie należy się dziwić, że przewoźnik wycofuje się z prowadzenia części naprawdę nierentownych czy o bardzo niskiej rentowności pociągów, w przypadku których wpływy z biletów w bardzo niewielkim stopniu pokrywają koszty. Zaś pociągi, których koszty pokrywane są w 50%, 60%, mimo straty kursują i przewoźnik ich nie wycofuje.

My to wszystko oczywiście widzimy. Chciałabym jeszcze powiedzieć, że ten sposób finansowania jest systemem młodym. Został on niedawno wprowadzony. Samorządy oczywiście też nie wiedzą, jaka będzie sytuacja w latach przyszłych, ale moim zdaniem należałoby dać czas i samorządom, i temu systemowi i poobserwować, jak to będzie dalej funkcjonowało. Trudno powiedzieć. Oczywiście można sobie wyobrazić przyjęcie innego systemu finansowania i można nad tym naturalnie pracować.

Panie Senatorze, docelowo, być może, że za jakiś czas dojdziemy do sytuacji w pewnym sensie klasycznej, jaka jest w krajach Unii Europejskiej, w której przewozy o charakterze służby publicznej będą dofinansowane przynajmniej w takim stopniu, aby przewoźnik nie ponosił strat. Jeśli chodzi o inne, przewoźnik będzie organizował i prowadził tylko te, które są dla niego rentowne. Tak powinno być, tak powinien wy-

glądać ostateczny model. Przewoźnik nie może, tak jak państwo, ponosić ciężarów, on musi prowadzić działalność gospodarczą, która przynajmniej nie będzie przynosiła strat, a państwo prowadzi inną działalność. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Jeśli pani dyrektor się zgodzi, to już po zakończeniu pozwoliłbym sobie na kilka słów komentarza czy małą dyskusję, gdyby oczywiście pani dyrektor pozwoliła, gdyż nie chciałbym państwa, wszystkich członków komisji absorbować tą sprawą. Chcę tylko zwrócić uwagę na to, że głównym tematem dzisiejszego posiedzenia jest infrastruktura drogowa, kolejowa, za chwilę będzie morska i telekomunikacyjna, z tej racji widziałem związek z tym, o czym przed chwilą mówiłem, ale to tak na marginesie.

Bardzo proszę, czy są jeszcze pytania do pani dyrektor, do pana ministra?

Proszę bardzo.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Ja mam właściwie nie pytanie, ale komentarz do tego, o czym przed chwilą powiedziała pani dyrektor. Myślę, że jest to błędna polityka, gdyż państwo robicie wszystko, mówię w tej chwili o ministerstwie, aby zniechęcić ludzi do korzystania z kolei. Fakt, że marszałkowie mają płacić, że coś się utrzymuje... Proszę popatrzeć, rozkład jazdy wydrukowany rok temu jest praktycznie nieaktualny. Często człowiek nie wie, czy dany pociąg pojedzie, czy nie. Tak było wiosną, pewne pociągi zostały wstrzymane, potem po interwencji ludzi je przywrócono. Teraz też ma być wprowadzony nowy rozkład jazdy, pociągi pospieszne mają być zamienione w ekspresy, bo niby są one droższe. Trzeba podjąć męską decyzję. Przewozy pasażerskie są tanie, pociągi osobowe są nawet bardzo tanie i między innymi z tego powodu są deficytowe, podkreślam, między innymi. Może jestem złośliwy, ale myślę, że świadomie prowadzona jest polityka chaosu, aby udowodnić, że kolejnictwo jest deficytowe, że kolejnictwo jest przeżytkiem i że jest państwu niepotrzebne, może nie państwu, bo państwu na pewno nie jest potrzebne, ale społeczeństwu jest ono potrzebne.

Tu jest potrzebna stabilna polityka. Pani mówiła, że samorzady do tego dojrzejają. Ja mam bliski kontakt z samorządem województwa i kolej jest tam piątym kołem u wozu. Między samorządem a kolejnictwem tworzone są spółki. One są zdominowane przez kolejarzy. Kolejarze to nieco dziwna grupa społeczna, która wyzbyła się wielu swoich kolegów, a teraz kurczowo trzyma się stołków po to, aby zajmować atrakcyjne stanowiska dyrektorskie. Nie robi się jednak nic, aby kolej, aby ten towar – skoro przeszliśmy na koncepcję, że jest to towar, że jest to komercja – był atrakcyjnie opakowany. Myślę, że państwo z władz centralnych byliście na przeciętnym dworcu kolejowym. Brud, smród i ubóstwo. Często nawet nie ma rozkładów jazdy albo są one nieaktualne. Za każdym razem trzeba dzwonić do informacji. Proszę dodzwonić się do informacji kolejowej w jakimkolwiek mieście poza Warszawą. Gdy chcę dowiedzieć się o godzinę odjazdu jakiegokolwiek pociągu, to dzwonię do Warszawy, gdyż – to trzeba powiedzieć – jest tam uprzejma obsługa, ale trzeba płacić za rozmowę międzymiastową. Kolega może posłucha tego, o czym powiem. Niedawno byłem w Kłodzku. Chciałem dojechać z Kudowy do Kłodzka. Jedną informację o godzinach odjazdów

pociągów uzyskałem w informacji kolejowej, poszedłem na dworzec, nie było tam żywej duszy kolejowej, ale dowiedziałem się, że jeden pociąg jest o godzinie 6.00, a następny o godzinie 16.00, czyli praktycznie w tym czasie, w którym można by jeździć, nie ma pociągów, ale to jest szczegół.

Myszę, że przyjęta przez państwa polityka świadomie prowadzi do destabilizacji kolei. Aby produkt utrzymał się na rynku, dotyczy to każdego produktu, musi być przez pewien okres wprowadzany, musi zyskać aprobatę. Wie o tym każdy handlowiec. Z jednej strony traktujemy przewozy jak towar, z drugiej strony o ten towar nie dbamy, jest on zapakowany w szary, poplamiony papier i to jeszcze z dziurami. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Na to wystąpienie nie będzie odpowiedzi.
Proszę bardzo, pan senator Lewicki.

Senator Marian Lewicki:

Dziękuję.

Chciałbym uzyskać pewne wyjaśnienie w odniesieniu do dwóch spraw. Pierwsza dotyczy niedawno dokonanych dość gwałtownych zmian w dyrekcji generalnej. Rozumiem to, że zmiany, szczególnie kadrowe, czemuś służą. Prosiłbym o próbę zdefiniowania czy sformułowania oczekiwań wobec nowego zarządu, bo to powinno chyba służyć temu celowi.

Druga sprawa o charakterze osobistym. Kieruję pytanie do pana ministra i chciałbym usłyszeć bardzo poważną odpowiedź. Czy istnieją specjalne procedury komunikacji między parlamentarzystami a zarządem, szczególnie prezesem, firmy PKP Cargo? Próba komunikacji z panem prezesem, dwukrotnie podejmowana przez biuro parlamentarne, jak do tej pory, zakończyła się niczym, tymczasem sposób, tak to nazwę, indoktrynacji przeprowadzonej przez sekretarkę pana prezesa jest, delikatnie mówiąc, co najmniej uwłaczający instytucji, jaką jest Senat. Między innymi pytanie o to, kim dla pana prezesa jest pan senator, świadczy o wybitnej arogancji, że nie wspomnę już o totalnym braku elementarnego wychowania pracowników zatrudnionych w sekretariacie pana prezesa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Rzeczywiście dotknął pan tematu infrastruktury w dosyć mocnej formie, bo pytanie o to, kim jest pan senator...

Panie Ministrze, proszę o krótki komentarz, gdyż zajmujemy się innym tematem.
Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Szanowny Panie Senatorze! Za to drugie chciałbym przeprosić. Ja spowoduję, że pan prezes PKP Cargo sam do pana zadzwoni, jeśli nie, wówczas będzie już mnie lekcewał.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Jeśli zaś chodzi o zmianę w dyrekcji generalnej, z tego, co rozumiem, pan senator ma na myśli Zarząd PKP SA, była to decyzja ministra Opawskiego. Widocznie była taka potrzeba. Tyle mogę na ten temat powiedzieć, Panie Senatorze, nie mam dokładnej wiedzy. Prezes Męclewski przez dłuższy czas chorował, może był to jeden z powodów, ale nie chcę skłamać ani wymyślać, po prostu nie mam wiedzy na ten temat.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Prezes Wach, który zajął miejsce pana Męclewskiego, był prezesem spółki PKP Energetyka, tak że bardzo dobrze zna się na tych sprawach. Nie ma tu problemu.

Jest propozycja, żebyśmy przeszli do gospodarki... Nie?

Proszę bardzo, Pani Senator.

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Na tle ostatnich wypowiedzi panów senatorów chciałabym zapytać, jak panowie oceniają zmiany struktury organizacyjnej, włącznie ze zmianą nazwy obecnego Ministerstwa Infrastruktury, które wcześniej nazywało się Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej. Uzasadnię moje pytanie. Moje zdanie jest takie, oczywiście nieuzgodnione, moje indywidualne, oparte także na moich doświadczeniach, że nie było potrzeby zmieniać nazwy Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej na Ministerstwo Infrastruktury, ponieważ dochodzimy do tego, że infrastruktura jest tylko jednym z elementów systemu transportowego. Państwo zajmują się infrastrukturą, a już tym, jak należy ją wykorzystać, tym, o czym mówiono, że likwidujemy przewozy regionalne, a przecież one też generują przede wszystkim pasażerów, ale także ładunki dla połączeń nadzorowanych centralnie... Ponadto brakuje integracji międzygałęziowej. Takie jest moje odczucie. Osobiście uważam, że ta zmiana nie była potrzebna, ona jest wręcz szkodliwa, ale to jest moje zdanie.

Chciałabym poznać państwa zdanie na ten temat. Dodatkowym argumentem jest to, co zaobserwowałam, że obecnie właściwie nie ma partnerów ministrów transportu państw Unii Europejskiej i nie tylko, w których istnieją ministerstwa transportu. Proszę sprawdzić w Internecie, nie ma przypadku państwa, w którym zostałoby zlikwidowane ministerstwo transportu, ono jest z czymś połączone, z komunikacją czy z innymi zagadnieniami, ale zawsze jest to ministerstwo transportu, gdyż transport spaja właściwie całą gospodarkę. Tymczasem my zajęliśmy się teraz, jeśli brać pod uwagę nazwę, jedynie infrastrukturą, która jest elementem systemu transportowego. Właściwie mamy *hardware*, a nie mamy tego, co jest najważniejsze, co jest filozofią systemu transportowego. Nie ma równorzędnego partnera, gdyż ministerstwo inaczej się nazywa. Absolutnie pomijam sprawy personalne, chociaż jesteśmy świadkami już trzeciej czy czwartej zmiany na stanowiskach w Ministerstwie Infrastruktury, a destabilizacja w sferze kadr nie prowadzi do stosowania efektywnych rozwiązań i w ogóle kontynuacji tego, co było dobre.

Jeśli to jest... Jeżeli nie, to może my jako senatorowie wystąpimy z wnioskiem, tak jak uczyniliśmy to, aby ograniczyć władztwo ministra skarbu państwa, o to, żeby ministerstwo przyjęło inną nazwę albo przynajmniej zostało podzielone. Chodzi o koszty funkcjonowania ministerstwa. Nasza intencja była taka, aby koszty funkcjonowania państwa były niższe, ale jeżeli funkcjonowanie w tych strukturach nie jest

efektywne, to na pewno koszty się zwiększają, a efektów w odniesieniu do spraw, o których dziś mówimy, widać to na każdym kroku, właściwie nie ma. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Odbieram to wystąpienie jako pewne przesłanie dla nowego rządu, gdyż w tej sytuacji państwo są w niezbyt zręcznej sytuacji, ponieważ nie za bardzo mogą coś zmieniać. Mam jednak propozycję, abyśmy po zakończeniu posiedzenia ewentualnie wymienili poglądy na ten temat, bo oczywiście można o to wnioskować, możemy działać w tym kierunku. Także dołączyłbym ten problem do dyskusji po zakończeniu omawiania bieżących spraw.

W takim razie przechodzimy do omawiania aktualnego stanu i perspektyw rozwoju infrastruktury morskiej.

Bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Na początku chciałbym powiedzieć, że pamiętam czasy, kiedy funkcjonowało ministerstwo żeglugi i było to bardzo dobre ministerstwo. Nie mogę jednak ustosunkowywać się do tego, co sugeruje pani senator, trudno jest teraz o pracę.

(Wesołość na sali)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Aczkolwiek w innych państwach istnieją podobne rozwiązania, może nie identyczne. Przy tym w resorcie pozostały te działy gospodarki narodowej, które były w poszczególnych resortach, budownictwo, gospodarka morska, łączność, transport.

Jeśli chodzi o infrastrukturę, bo na tym się skupię w przypadku gospodarki morskiej, sporo spraw zostało omówionych przy okazji rozważań na temat infrastruktury drogowej czy kolejowej. Skoncentruję się może głównie na infrastrukturze, co jest tematem dzisiejszego posiedzenia, głównie na infrastrukturze portowej, a nie będę omawiał całej problematyki morskiej. Tak jak wskazywali państwo senatorowie i pani senator, porty działają dobrze wtedy, kiedy są dobrze skomunikowane zarówno od strony lądu, jak i od strony wody i mają własną infrastrukturę i urządzenia do przeładunku. Mówiliśmy o infrastrukturze dostępu do portów od strony lądu, o drogach i o kolei. Z przykrością stwierdzam, że żaden port o podstawowym znaczeniu nie jest dobrze skomunikowany, jeśli chodzi o drogi, w żadnym przypadku autostrada się tam nie rozpoczyna ani nie kończy. Jeśli chodzi o połączenia kolejowe, one też się zestarzały. Nie może tak być dalej, na co kilka dni temu zwróciła już uwagę Komisja Infrastruktury Sejmu, aby na odcinku Szczecin – Świnoujście pociąg towarowy mógł jechać z prędkością 20 km/h czy 30 km/h. To samo dotyczy Portu Północnego w Gdańsku, do którego prowadzi bardzo ładny, zasłużony most. Ten most będzie obchodził setne urodziny, co bardzo dobrze świadczy o jego budowniczym, ale nie zmienia to faktu, że może tam dojść wręcz do katastrofy.

Jeśli chodzi o dostępność portów, resort dużo już zrobił i ma na to sporo środków, z czego się bardzo cieszę. Wszystkie nasze projekty zawarte w Sektorowym Programie Operacyjnym „Transport” zostały przyjęte i otrzymaliśmy dofinansowania. Są to bardzo ciekawe projekty dotyczące Szczecina, Gdańska i Gdyni. Zapewnione są

środki pomocowe z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, o ile się nie mylę, w wysokości prawie 120 milionów euro, także jest to duża kwota. Jeśli chodzi o Szczecin, jest to projekt budowy dużego, nowoczesnego centrum logistycznego, budowy bazy kontenerowej. Szczecin nie miał do tej pory bazy z prawdziwego zdarzenia. To na pewno umożliwi dobrą pracę Portu Szczecin, nie mówiąc już o zagospodarowaniu Ostrowa Grabowskiego. Jeśli chodzi o Gdynię, są to projekty połączeń lądowych, Trasa Kwiatkowskiego, ulica Wiśniewskiego. W przypadku Gdańska są to cztery projekty, w tym jeden wspólny z Urzędem Morskim w Gdańsku, dotyczący falochronu, i trzy głównie komunikacyjne. Cieszę się też, że zostały zapewnione pieniądze z przeznaczeniem na infrastrukturę brzegową. Będzie realizowany Program ochrony brzegów morskich. Jest na ten temat odpowiednia ustawa, zgodnie z którą zagwarantowane zostały środki na ochronę brzegów na okres dwudziestu lat, w tym roku było to 25 milionów 500 tysięcy zł, w przyszłym będzie 26 milionów zł i tę rewaloryzowaną kwotę mamy zapewnioną do 2023 r.

Jeśli chodzi o inwestycje budżetowe finansowane z budżetu urzędów morskich, cieszę się, że być może w roku przyszłym dokończymy falochron w porcie w Kołobrzegu, jest to kwota 22 milionów zł, oraz przeprowadzimy modernizację toru Szczecin – Świnoujście, planujemy ją w dwóch etapach, na które wydamy około 5 milionów 500 tysięcy zł. O żegludze śródlądowej nie chcę mówić, chociaż znajduje się to w kręgu moich zainteresowań, ale są to głównie inwestycje Ministerstwa Środowiska.

Gdyby były pytania w tym zakresie, to chętnie na nie odpowiem. Cieszę się, że z infrastrukturą w gospodarce morskiej generalnie może nie jest tak dobrze, jak chciałibyśmy, ale sądzę, że nie jest najgorzej, a na pewno będzie lepiej. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Z tego, co rozumiem, zajmujemy się przystankami, a droga jest dobra.
Proszę bardzo, pani senator Czesława Christowa.

Senator Czesława Christowa:

Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Od wielu lat, a szczególnie od chwili zaakceptowania Programu dla Odry 2006, to jest od 1997 r., obserwuję rozplywanie się odpowiedzialności ze względu na to, że za Program dla Odry 2006 odpowiada Ministerstwo Środowiska. Akcentuje ono inne funkcje, ochrony przed powodzią, ochrony środowiska naturalnego, tymczasem nas interesuje funkcja transportowa Odry. Do czasu powodzi była ona traktowana równorzędnie. Po powodzi właściwie się o niej zapomina. Ponadto są naciski ze strony naszych niemieckich sąsiadów, którzy najchętniej Zalew Szczeciński postrzegaliby jako skansen. W związku z tym, że Ministerstwo Ochrony Środowiska nie wyczuwa spraw transportowych... Proszę sobie wyobrazić, że aneks dotyczący tego, aby ten odcinek Zalewu Szczecińskiego włączyć do Programu dla Odry – według starej koncepcji program ten obejmował teren do Szczecina, na początku Program Odra 2005, następnie Program dla Odry 2006, sięgały swoim zakresem, w sensie drogi rzecznej, tylko do Szczecina – prawdopodobnie już rok leży w Ministerstwie Infrastruktury, takie informacje uzyskałam na ten temat. A przecież nasze porty funkcjonują w Zalewie Szczecińskim. Właśnie tam przebiega tor wodny i tam są niezbędne inwestycje hydrotechniczne, budowle.

Pierwsze pytanie. Czy jest państwu wiadomy los naszego wniosku w sprawie Szczecina, skierowanego od pana wojewody do Ministerstwa Infrastruktury, dotyczącego tego odcinka? Autorem aneksu do projektu był pan profesor Bucholz. Myślę, że fakt, iż na wszystkich naszych zebraniach powtarza się opinia, iż od roku leży pismo i nie ma na nie odpowiedzi, nie ma koncepcji, nie świadczy o tym dobrze. Sądzę, że wynika to właśnie z braku odpowiedzialności. Generalnie Ministerstwo Środowiska nie odpowiada za funkcję transportową i to jest dodatkowy argument za tym, o czym wcześniej mówiłam. Popatrzmy, dam przykład, gdy rybołówstwo zostało przeniesione do ministerstwa rolnictwa, to upadło, dopóki zajmowało się nim Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, dopóty całkiem dobrze się ono rozwijało.

Drugie pytanie. Podzielam optymizm dotyczący stanu, w jakim obecnie znajduje się port w Szczecinie. Myślę tu o dwóch inwestycjach. Jedną z nich jest Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne – Port Szczecin. Przyznam się być może nieśkromnie, ale tak bywa, że powodzenie, sukces ma zwykle wielu ojców, byłam głównym jego projektantem, przez trzy lata zajmowałam się tym projektem. Projekt stworzony przez mój zespół, dołączony do załącznika, w którym także uczestniczyliśmy, wniosku o fundusze, uzyskał akceptację. Jest to dla naszego portu bardzo duża suma. Projekt budowy bazy kontenerowej także uzyskał akceptację. Pozostaje teraz tylko sprawa odpowiedniego wykorzystania środków. Przy poprzednim zestawie kadrowym portu, tak to nazwę, na pewno zostałyby one wykorzystane.

Następna sprawa to port w Kołobrzegu. Przygotowywałam akurat uzasadnienie ekonomiczne tego projektu, więc go znam. Cieszę się, że projekt ten jest już na etapie zakończenia, to jest nasz trzeci sukces. Jest on niezbędny zarówno dla portu w Kołobrzegu, jak i dla całej infrastruktury turystycznej, bo na Kołobrzeg trzeba patrzeć z dwóch stron. To są nasze bardzo duże osiągnięcia.

Kolejna sprawa – sektorowy program operacyjny. Program rozpoczął funkcjonowanie jako Sektorowy Program Operacyjny „Transport – Gospodarka Morska”, gospodarka morska została wykreślona z tej nazwy przez ministra gospodarki. Obawiam się tego, czy po 2006 r. będzie możliwość uzyskiwania funduszy, jeżeli nie mamy sektorowego programu operacyjnego, który obejmowałby sprawy dotyczące portu. Zgłaszam generalny wniosek, do Sektorowego Programu Operacyjnego „Transport” należy włączyć słowa „gospodarka morska” albo „porty”. Włączenie portów to chyba nawet lepsze ujęcie zagadnienia, ponieważ porty są węzłami intermodalnymi transportowymi i one mogą być tu wymienione, gdyż w nazwie żadnego programu nie ma portów. Jest nazwa: „Infrastruktura – klucz do rozwoju”, ale po wygaśnięciu tego programu nie będzie nazwy. Jednocześnie chciałabym podkreślić, że w Unii Europejskiej powstało stanowisko komisarza do spraw gospodarki morskiej. To, co my wyrzucamy, ze względu jakoby na to, że w statystyce unijnej nie ma określenia „gospodarka morska”, obecnie znalazło swój wyraz, ponieważ jest to dziedzina bardzo konkurencyjna. Gdy przy tym weźmiemy pod uwagę fakt, iż basen Morza Bałtyckiego, w którym się znajdujemy, w opinii ekspertów będzie najbardziej dynamicznie rozwijającym się regionem, to będzie to oznaczało, że jeżeli nie wrócimy do naszych dobrych tradycji, które przynosiły efekty, to znowu będziemy narzekać, a sami nic w tym zakresie nie zrobimy.

Następna sprawa dotyczy koncepcji centrów logistycznych, która łączyłaby wszystkie rodzaje transportu, bo ani na ten temat, ani o infrastrukturze centrów logistycznych w Polsce nie było mowy. Będą one właściwie największym czynnikiem konkuren-

cyjności transportu, tymczasem przebijają się bardzo powoli i właściwie bez szczególnego poparcia. Istnieje projekt ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym. Z pewnością jest to jeden z warunków rozwoju centrów logistycznych. Mam następujące pytanie: czy istnieje aktualna koncepcja lokalizacji i rozwoju centrów logistycznych w Polsce? Taka koncepcja została stworzona w 1996 r. przez Polską Akademię Nauk i Instytut Morski. Znam ją dokładnie, gdyż między innymi w wyniku tej koncepcji, dzięki kontynuacji wizji powstało Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne – Port Szczecin. Jednak w innych óśrodkach Polski nie realizowano tak konsekwentnie projektu lokalizacji centrów i sądzę, że już się on zdezaktualizował. Jeżeli tak się stało, to należałoby do tego wrócić. Proszę o odpowiedź na to pytanie, bo być może istnieje aktualny dokument dotyczący lokalizacji centrów logistycznych w węzłach transportowych w Polsce.

Kolejna sprawa, dotycząca informatyzacji i tego wszystkiego, co wiąże się z przepływem informacji. We wszystkich węzłach transportowych, w tym portowych, obserwuję bardzo duże rozdrobnienie informacji, przy tym moim zdaniem niezbyt przywiązuje się wagę do tego, aby obrót i portowo-morski, i w ogóle transportowy, oparty był na informatyce, nie na tradycyjnych dokumentach, lecz na CDI i innych programach, które są u nas wdrażane.

Sprawa, którą chciałabym zakończyć moje wystąpienie, dotyczy transportu morskiego. Chciałabym zapytać, czy istnieje szansa, a myślę, że są tego pewne symptomy, powrotu biało-czerwonej bandery na polskie statki. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie widzę chętnych.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Panie Przewodniczący! Pani Senator!

Zadała pani wiele bardzo ciekawych pytań, dotyczących chociażby Programu dla Odry 2000. Przynajmniej z godzinę mógłbym mówić o tych problemach, zwłaszcza że temat ten stał się bardzo żywy, zaraz wyjaśnię, dlaczego. Wczoraj o godzinie 17.00 byłem na spotkaniu u premiera Hausnera i trzecim omawianym tematem była właśnie sprawa żeglugi na Odrze, głównie w kontekście spotkania planowanego na 4 listopada na temat problemów portu Schwedt i budowy kanału czy jednego z pięciu kanałów, tak jak sobie życzy strona niemiecka. Chodzi o przygotowanie do 4 listopada stanowiska na to spotkanie, a jest to kompleks spraw związanych z Programem dla Odry 2000, zarządzaniem rzekami i infrastrukturą rzeczną przez ministra środowiska, gdyż my jako resort w zasadzie odpowiadamy li tylko za administrację śródlądową.

Jeśli chodzi o moje stanowisko w odniesieniu do Programu dla Odry 2000, przede wszystkim uważam, że pełnomocnikiem rządu do tych spraw nie powinien być wojewoda dolnośląski, bo jego ranga, absolutnie niczego mu nie ujmując, jest za niska. Gdy organizuje on narady i kogoś zawiadamia, po prostu nikt nie przyjeżdża. Minister Najjar, minister Szamałek i ja zorganizowaliśmy u mnie w resorcie naradę, aby ukierunkować to na ministra środowiska, chodziło o to, by programem tym zajmował się jeden z podsekretarzy stanu w Ministerstwie Środowiska i by nadać rangę temu pro-

gramowi. Program ten, jak się okazuje i co do tego w pełni się zgadzam, absolutnie nie dotyczy zagospodarowania Odry pod kątem transportu, lecz zapobiegania powodziom, zlodowaceniu czy tworzeniu zatorów, budowy zbiorników retencyjnych. W zasadzie nie ma on nic wspólnego z zagospodarowaniem Odry w sensie gospodarczym. Dż referowałem te tematy mojemu szefowi, ministrowi Opawskiemu z myślą, aby wyznaczyć jednego odpowiedzialnego za Program dla Odry 2006, a jeśli chodzi o rozwiązanie innych problemów, gdyż połączenie portu Schwedt z Morzem Bałtyckim z pominięciem Szczecina czy Świnoujścia czy być może pewne ograniczenie obrotów tych portów może być naprawdę poważnym problemem międzynarodowym, sugerowałem powołanie zespołu, którego szefem prawdopodobnie byłby minister środowiska, ale musi być w nim także ktoś od nas, również z MSZ i z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, gdyż sprawa jest poważna. Niemcy naciskają na udostępnienie czy chcą rozbudować stary kanał Odry, niejako nas omijając, a tym samym, krótko mówiąc, omijając polski interes. Jest to sprawa bardzo poważna i wielowątkowa. Wpasowuje się w to niejako odpowiedź dla wojewody zachodniopomorskiego Stanisława Wziątka, który poruszał te tematy.

Rzeczywiście pierwszy program SPO nazywał się „Transport – Gospodarka Morska”. Próbowałem walczyć, aby pozostał ten tytuł, ale tłumaczono mi, że skoro nie ma gospodarki górskiej, proszę nie kojarzyć tego absolutnie z moim nazwiskiem, to z jakiego powodu ma być gospodarka morska. Przy tym podobno w Unii jest transport, a gospodarka morska jest jednym z elementów. Mogę jednak zapewnić panią senator, że będę robił wszystko, aby w tym programie gospodarka morska znalazła swoje miejsce.

Jeśli chodzi o centra logistyczne, nie ma obecnie jakiejś określonej polityki, tego nie zaobserwowałem, może z wyjątkiem jednego centrum, o które walczymy jak lwy, mam na myśli Sławków. Chodzi o to, żeby – tak jak podkreślała pani dyrektor – wykorzystać połączenie szerokotorowe i wozić tą drogą samochody, nie mówiąc już o innych związanych z tym udogodnieniach. Sławków jest tak położony, że można korzystać i z żeglugi śródlądowej, i z taboru samochodowego.

Kolejna sprawa to sprowadzenie statków pod polską banderę. Jest to temat złożony, wielowątkowy. Co udało nam się zrobić? Sami napisaliśmy projekt ustawy, nie czekając na Ministerstwo Finansów. W trakcie uzgodnień międzyresortowych znajduje się teraz tak zwany podatek tonażowy. Chodzi o to, aby ten podatek był odpowiednio skonstruowany i niski, gdyż właśnie ten podatek, istniejący w innych państwach, spowodował to, że armatorzy wybrali tańsze bandery, bo tam płacą niskie podatki. Mam nadzieję, chciałbym, abyśmy zdążyli, i bardzo byłbym szczęśliwy, gdyby ten podatek zaczął obowiązywać z dniem 1 stycznia 2005 r. Drugą taką jaskółką jest przygotowywanie ustawy o pracy na statkach o polskiej przynależności. Chodzi o to, aby stworzyć stabilne warunki polskiemu marynarzowi i armatorowi, tak by nie bali się oni pływać pod polską banderą.

Nie do końca rozumiem pytanie pani senator dotyczące informatyzacji. My korzystamy z ośrodka szczecińskiego GUS i gdy chcemy coś uzyskać, to pracuje dla nas, zresztą za pieniądze, oddział szczeciński. Czasem trudno zmusić podmioty do przekazywania danych. Jeśli są to spółki prawa handlowego, to po prostu nie zawsze chcą nam przekazywać wszystkie dane. W rzeczywistości nie ma jednego centrum, co czasami utrudnia pracę resortu, szczególnie gdy jest pilna potrzeba sporządzenia jakiegoś materiału czy zebrania danych. Przepraszam za tempo i być może lakoniczność odpo-

wiedzi, ale poszczególne tematy są na tyle obszerne, że mógłbym mówić bardzo długo, ale nie chcę zajmować komisji zbyt wiele czasu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję.

Czy są pytania? Nie ma pytań. Dziękuję bardzo.

Przystępujemy do omawiania następnego punktu porządku obrad, czyli aktualnego stanu i perspektyw rozwoju infrastruktury telekomunikacyjnej.

Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Przepraszam, Panie Przewodniczący, ale ja nie na wszystkim się znam, gdyż – tak jak zasugerowała pani senator – ten resort jest bardzo obszerny, jeśli chodzi o zagadnienia, którymi się zajmuje, dlatego prosiłbym o zabranie głosu dyrektora Departamentu Telekomunikacji naszego resortu, pana Łosika.

Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Telekomunikacji w Ministerstwie Infrastruktury Jacek Łosik:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Dzień dobry państwu. Jacek Łosik, pełniący obowiązki dyrektora Departamentu Telekomunikacji w Ministerstwie Infrastruktury.

Na dzisiejszym spotkaniu miał być obecny pan minister Hałka odpowiedzialny w Ministerstwie Infrastruktury za dział łączności, niestety, musiał wyjechać do Torunia na ważne jego zdaniem spotkanie z tamtejszym samorządem, na którym między innymi będą omawiane problemy związane z telekomunikacją.

Proszę państwa, przechodząc od spraw transportu czy komunikacji, jak kto woli, infrastruktury transportowej, komunikacyjnej, do jakże odmiennej pod względem zarówno ekonomicznym, jak i funkcjonalnym infrastruktury telekomunikacyjnej, może warto przypomnieć definicję. Co to jest infrastruktura telekomunikacyjna? Definicja infrastruktury telekomunikacyjnej została zawarta w ustawie – Prawo telekomunikacyjne, która niedawno, na początku września bieżącego roku, weszła w życie. Infrastruktura telekomunikacyjna są to urządzenia telekomunikacyjne oprócz telekomunikacyjnych urządzeń końcowych oraz w szczególności kanalizacje kablowe, słupy, wieże, maszty, kable i przewody oraz osprzęt, wykorzystywane do zapewnienia telekomunikacji. Krótko mówiąc, jest to wszystko to, co służy do zapewnienia telekomunikacji, z wyjątkiem telefonów, czyli aparatów, aparatów telefonii komórkowej, aparatów stacjonarnych, faksów, komputerów itd. Przy okazji należy zwrócić uwagę na fakt, że sama infrastruktura telekomunikacyjna to nie jest telekomunikacja. Jest jeszcze druga strona medalu, a mianowicie usługi telekomunikacyjne, i te dwa obszary: usług telekomunikacyjnych i infrastruktury telekomunikacyjnej, są ze sobą nierozzerwalnie związane. Nie ma usług telekomunikacyjnych bez właściwej infrastruktury telekomunikacyjnej, jeśli zaś nie będzie usług telekomunikacyjnych, to nie będzie nikomu potrzebna infrastruktura telekomunikacyjna.

Wspomniałem tu o pewnej odmienności zarówno pod względem ekonomicznym, jak i funkcjonalnym. Nie sprowadza się to jedynie do występowania przedrostka

„tele-” przed wyrazem „komunikacja”, bo transport również można tłumaczyć z angielskiego jako komunikację. Są to pewne odmienności funkcjonalne i chyba oczywiste wydaje się, że infrastruktura telekomunikacyjna jest czymś odmiennym od transportowej w popularnym tego słowa znaczeniu.

Warto pochylić się nad pewną odmiennością ekonomiczną. Otóż dotyczy to innych niż w przypadku infrastruktury transportowej praw własności. Administracja rządowa nie ma praktycznie żadnych praw własności do infrastruktury telekomunikacyjnej, może z wyjątkiem kilku procent, niespełna 4% akcji spółki Telekomunikacja Polska. W związku z tym inwestowanie, budowanie, modernizacja infrastruktury telekomunikacyjnej podlega regułom rynkowym i komercyjnym, czyli przedsiębiorca telekomunikacyjny decyduje o tym, czy ma finansować budowę i rozbudowę, modernizację infrastruktury telekomunikacyjnej, czy nie, zależnie oczywiście od tego, czy mu się to opłaca, czy nie.

Może jeszcze przedstawię państwu, w jaki sposób porządkujemy tę infrastrukturę. Otóż jeden z podziałów infrastruktury wyróżnia infrastrukturę szkieletową i dostępową. Co to jest infrastruktura szkieletowa, a co to jest infrastruktura dostępową? Szkieletowa jest to infrastruktura nadrzędna w stosunku do dostępowej i obejmuje ona, można powiedzieć, swoim zasięgiem cały kraj poprzez węzły dostępowe, które znajdują się w różnych regionach kraju. Te węzły są ze sobą połączone odpowiednimi środkami telekomunikacyjnymi, najczęściej przewodami, światłowodami, środkami przewodowymi, gdyż są one tu najbardziej właściwe w odróżnieniu od środków radiowych. Jeśli chodzi o infrastrukturę szkieletową, to można powiedzieć, że w Polsce nie jest źle, gdyż mogę wymienić kilku operatorów, między innymi Telekomunikację Polską, Telenergo, Telbank, NASK, którzy posiadają infrastrukturę telekomunikacyjną szkieletową i te środki łączności działają bardzo dobrze. Muszę jednak przyznać, że są pewne problemy z infrastrukturą dostępową. Infrastruktura dostępową to jest infrastruktura lokalna, tak to nazwijmy, która sprawia, że dany abonent jest dołączony do węzła, czyli zakończenia infrastruktury szkieletowej. Problem braku infrastruktury dostępowej dotyczy zwłaszcza obszarów o słabym zaludnieniu, głównie wsi, i to nie tylko w odniesieniu do telekomunikacji tradycyjnej, czyli głosowej, ale także transmisji danych, w tym oczywiście dostępu do Internetu.

Przedstawię może kilka danych statystycznych obrazujących rozwój infrastruktury telekomunikacyjnej w Polsce. Nie mamy jeszcze danych za 2004 r., będziemy je mieli za dwa, trzy miesiące. Dla orientacji mogę przedstawić dane za 2003 r. w porównaniu do 2002 r. Otóż w przypadku telefonii stacjonarnej czy przewodowej pewnym miernikiem dostępności tej infrastruktury jest liczba łączy telefonicznych. Na koniec 2003 r. było tych łączy ponad dwanaście milionów i było to więcej o 3,4% w stosunku do 2002 r., przy czym w miastach, nie będę już podawał liczb, więcej o 4,1%, a na wsiach – o 1,4%. Zatem w stosunku do poprzedniego roku, a także lat wcześniejszych, obserwujemy niewielki wzrost, ale jest to tendencja wzrostowa. Miernikiem jest również liczba łączy abonenckich przypadających na stu mieszkańców. W ten sposób można na przykład porównywać naszą sytuację do sytuacji innych krajów europejskich. W 2003 r. liczba łączy na stu mieszkańców w Polsce wynosiła nieco ponad trzydzieści dwa, zatem mamy trzydzieści dwa łączy na stu mieszkańców. Trzeba przyznać, że jest to wskaźnik, który troszkę, może nawet więcej niż troszkę, odbiega od wskaźników występujących w innych krajach europejskich. Dla przykładu podam, że najwyższy wskaźnik jest w Szwajcarii – 73,3, przypomnę, że u nas tylko 32, ale w krajach

nowo przyjętych jest niższy, na przykład w Czechach w 2003 r. wynosił on 37,8, a na Węgrzech – 36,1. Ogólny wskaźnik dla Europy, obejmujący nie tylko państwa unijne, lecz wszystkie w Europie, wynosi 41.

Jest jeszcze jeden rodzaj łączności. Oprócz łączności przewodowej bardzo dynamicznie rozwija się w kraju łączność bezprzewodowa, mam tu na myśli głównie telefony komórkowe w systemie GSM. Mamy nadzieję, ale jest to chyba temat na odrębne posiedzenie, że wkrótce zaczną funkcjonować nowa generacja łączności bezprzewodowej w postaci UMTS. Jeśli chodzi o łączność, o telekomunikację bezprzewodową, komórkową, to rozwija się ona bardziej dynamicznie niż telekomunikacja tradycyjna, stacjonarna. W 2003 r. ogólna liczba abonentów telefonii komórkowej sięgała osiemnastu milionów i była aż o 25% wyższa niż w roku poprzednim, czyli 2002 r. Oczywiście boom na telefony komórkowe już nieco minął i można liczyć się z pewną tendencją spadkową, niemniej jednak rozwój jest nadal dynamiczny. W przypadku łączności bezprzewodowej ten sam wskaźnik, o którym mówiłem przy okazji telefonii stacjonarnej, czyli liczba abonentów przypadających na stu mieszkańców, wynosił 45,6, czyli czterdziestu pięciu abonentów posiadało telefony komórkowe. W 2002 r. było to 36,4. W tym zakresie też troszkę brakuje nam w porównaniu z Europą. Na przykład w Luksemburgu, jest to kraj najbardziej, tak to nazwę, strefonizowany, jeśli chodzi o łączność komórkową, wskaźnik ten wynosił prawie 102, czyli każdy miał telefon komórkowy, a nawet więcej niż jeden. Najniższy wskaźnik był na Ukrainie, to jako ciekawostka, i wynosił on 4,4, jednak nie nam się porównywać do Ukrainy jako kraju należącego do Unii Europejskiej. Ogólnie dla Europy wskaźnik ten wynosił nieco ponad 50, czyli ponad pięćdziesiąt telefonów na stu mieszkańców, zatem do średniej brakuje nam jeszcze pięciu punktów.

Jeśli chodzi o tegoroczne działania w zakresie telefonii komórkowej, to można zaobserwować jej dalszy rozwój, zwłaszcza mniej więcej od połowy roku, kiedy operatorzy komórkowi wprowadzili nowe taryfy dla swoich abonentów, co spowodowało nieznaczny, ale jednak spadek cen. W Ministerstwie Infrastruktury i w rządzie mamy nadzieję, że tendencja ta będzie się utrzymywać, zresztą czynimy wszystko w tym kierunku, aby utrzymywała się tendencja spadkowa, jeśli chodzi o ceny.

Proszę państwa, powiedziałem, że jako administracja państwowa w zasadzie nie mamy prawa własności w odniesieniu do infrastruktury telekomunikacyjnej, co nie oznacza, że nie możemy nic zrobić, że mamy siedzieć z założonymi rękami i czekać na to, aż ona sama się rozwinie, bo tak się nie stanie. Mamy oczywiście, może nie bezpośrednio, ale pewne instrumenty prawne i organizacyjne, aby w jakiś sposób wpływać na rozwój tej infrastruktury. Jednym z podstawowych instrumentów, który zawarty jest w nowym prawie telekomunikacyjnym, jest instrument pozwalający na zastosowanie pewnych rozwiązań prawnych, mających się przyczyniać czy może mobilizować, ale nie zmuszać, przedsiębiorców telekomunikacyjnych do inwestowania w infrastrukturę telekomunikacyjną. Jednym z podstawowych, rzekłbym, rozwiązań w nowym prawie telekomunikacyjnym jest zobowiązanie podjęcia negocjacji przez operatorów, przez przedsiębiorców telekomunikacyjnych w sprawie dostępu telekomunikacyjnego. Oznacza to, że operator świadczący publiczne usługi telekomunikacyjne nie może odmówić negocjacji, jeśli dany operator zwróci się do niego o wykorzystanie jego infrastruktury telekomunikacyjnej. Oczywiście w przypadku niezawarcia umowy strony mogą się zwrócić do prezesa Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty w celu rozstrzygnięcia

sporu, a prezes URTiP ma nawet kompetencje, aby doprowadzić umowę do końca, nakazać stosowanie pewnych zapisów w umowie.

W prawie telekomunikacyjnym zawarte są także pewne przepisy dotyczące współużytkowania infrastruktury. Zatem nie chodzi jedynie o dostęp telekomunikacyjny, ale o połączenie sieci i współpracę. Gdy mówimy o dostępie telekomunikacyjnym, to nie chodzi o infrastrukturę telekomunikacyjną, gdyż zakładamy, że nowy przedsiębiorca telekomunikacyjny ma własną infrastrukturę telekomunikacyjną i ten drugi przedsiębiorca też ją ma. Chodzi o to, aby abonent jednego operatora mógł porozmawiać z abonentem drugiego operatora. W zapisach prawa telekomunikacyjnego mówiących o współużytkowaniu infrastruktury nałożony jest obowiązek udostępniania infrastruktury telekomunikacyjnej, chodzi tu konkretnie o kanalizację, studzienki, wieże, maszty i te elementy, o których wspomniałem, mówiąc o definicji.

Innym narzędziem prawnym, które może się przyczynić do rozwoju infrastruktury telekomunikacyjnej, jest na przykład rozporządzenie o pętli abonenckiej. Lokalna pętla abonencka to jest odcinek łącza – sama nazwa może być niezbyt jasna, ale tak to się nazywa – między węzłem dostępowym a zakończeniem sieci u abonenta. To jest odcinek...

(Przewodniczący Jerzy Suchański: Przepraszam bardzo, Panie Dyrektorze, gdyby mógł pan zmierzać...)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Oczywiście, dziękuję, Panie Ministrze, dziękuję, Panie Przewodniczący, będę się starał kończyć wypowiedź.

Widzimy tu także pewną rolę prezesa Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty, który zgodnie z nowym prawem telekomunikacyjnym uzyskał znacznie szersze kompetencje niż miał w przeszłości i będzie mógł wpływać swoimi decyzjami na rozwój infrastruktury telekomunikacyjnej. Przejawem tego może być ewentualna decyzja prezesa URTiP o przyszłościowym nakazie roamingu w sieciach komórkowych.

Innym instrumentem prawnym, który może mieć znaczenie, jest wspomniana wcześniej przez panią senator, znajdująca się jeszcze w fazie projektu, ustawa o partnerstwie publiczno-prywatnym. Ustawa ta wiąże się z pewnymi działaniami organizacyjnymi, o których mówiłem wcześniej. Krótko, nie wnikając w szczegóły, powiem, że chodzi o pewne działania ministerstwa związane z zachęcaniem samorządów do inwestowania w infrastrukturę telekomunikacyjną, o zachęcanie do skorzystania z funduszy strukturalnych, zwłaszcza w bardzo lansowanej ostatnio sprawie szerokopasmowego dostępu do Internetu, o zawieranie umów z operatorami telekomunikacyjnymi. Także tego typu działania są realizowane i między innymi obecnie pan minister Hałka, jak już wspomniałem, jest w Toruniu i uczestniczy w spotkaniu, na którym omawiane są te sprawy.

Jeśli chodzi o perspektywy rozwoju, mamy nadzieję, że nowe prawo na tyle zmieni rzeczywistość, iż infrastruktura telekomunikacyjna będzie podlegała dalszym zmianom, jednak to nie wystarczy. Otóż w Ministerstwie Infrastruktury został opracowany program upowszechniania szerokopasmowego dostępu do Internetu, w którym przewidujemy pewne działania na ten rok i na lata następne w celu zapewnienia szerokopasmowego dostępu do Internetu jak najszerszej grupie odbiorców. Planujemy również w ministerstwie stworzenie strategii rozwoju telekomunikacji. Będzie to materiał, który zostanie ujęty w ramach Narodowego Planu Rozwoju opracowanego przez Ministerstwo Gospodarki i Pracy. Dopiero trwają prace w tym zakresie. Chciałbym również wspomnieć o pewnym dokumencie, który jest nowością. Otóż prezes Urzędu Regulacji

Telekomunikacji i Poczty opracował swoją strategię regulacyjną, można ją znaleźć na stronach internetowych Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty, która w sposób bardzo szczegółowy opisuje sprawy dotyczące regulacji rynku telekomunikacyjnego, również infrastruktury telekomunikacyjnej. Ta strategia nie jest oczywiście zatwierdzonym dokumentem. Prezes URTiP bardzo serdecznie prosi, aby każdy, kto ma do niego jakieś uwagi, zgłaszał je i wówczas ten dokument będzie modyfikowany.

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, myślę, że to wszystko w największym skrócie, jeśli chodzi o infrastrukturę telekomunikacyjną. Gdyby były jakieś pytania, to bardzo chętnie na nie odpowiem. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo panu dyrektorowi.
Czy są pytania do pana dyrektora?
Proszę bardzo, pan senator Ryszard Matusiak.

Senator Ryszard Matusiak:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Mam pytanie do pana dyrektora. Chodzi mi o sprawę toczącego się sporu o opłaty między Telekomunikacją Polską a sieciami komórkowymi. Było to rozpatrywane przez urząd, pojawiły się kary, nie kary, odwołania, nie odwołania. Jaki jest obecny stan tego sporu? Śledziłem sprawę w mediach i kwestia ta nie jest do końca jasna. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Zanim pan dyrektor udzieli odpowiedzi, głos zabierze jeszcze pan senator Lewicki.
Proszę bardzo.

Senator Marian Lewicki:

Dziękuję bardzo.

Ja gratuluję panu dyrektorowi wiedzy i niezwykle ciekawego wprowadzenia nas w tę niezwykle skomplikowaną materię, jaką jest telekomunikacja w Polsce.

Przedstawię swoje pytania w formie skondensowanej. Zacznę od kwestii stanu prawnego, szczególnie chodzi mi o akty wykonawcze do ustawy – Prawo telekomunikacyjne. Jest to w tej chwili największe zaniedbanie. Przepraszam za to wytknięcie, żałuję ogromnie, że nie ma pana ministra, z całym szacunkiem do pana dyrektora, ale proszę to potraktować jako bardzo poważną uwagę, gdyż obecnie zaczyna to już powodować komplikacje w Polsce.

Druga sprawa dotyczy billingów. Niedawny wyrok trybunału w Strasburgu nakazuje wręcz operatorom, aby była to darmowa usługa, co obecnie nie mięci się w naszym prawie telekomunikacyjnym. Sądzę, że spowoduje to inicjatywę ustawodawczą w tym zakresie, chodzi przede wszystkim o ochronę abonentów.

Chciałbym się odnieść w kilku słowach do cen usług telekomunikacyjnych. Nadal jest to problem, za którym niestety nie stoi satysfakcja abonentów. W Polsce w dalszym ciągu koszty tych usług są bardzo duże. Mam na myśli koszty efektywne, to, co wiąże

się z liczbą impulsów, które możemy nabyć za średnie wynagrodzenie, nie mylmy tego z kosztami ponoszonymi przez innych użytkowników w innych walutach. Moim zdaniem jest to nieszczęście, taki stan utrzymuje się w Polsce i brakuje niejako bardzo wyraźnych działań zarówno ze strony Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty, jak i ministerstwa, nie ma dynamiki w tych działaniach. Taka jak nasza ocena. Dwa lata temu komisja zorganizowała spotkanie z przedstawicielami Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty i wówczas bardzo wyraźnie przekazaliśmy pewne sugestie. Dokonałem oglądu i mogę powiedzieć, że w zasadzie żadna z tych inicjatyw nie została podjęta.

Sprawa telefonii trzeciej generacji. Chciałbym bardzo wyraźnie zapytać o jedną sprawę. Na rynku telekomunikacyjnym krążą pewne opinie o podobnym sposobie załatwienia problemu opłat koncesyjnych, jakie miało miejsce w przypadku jeszcze niedawno tak zwanych operatorów alternatywnych. Koszty koncesji są bardzo wysokie, co wiąże się oczywiście z przychodami budżetowymi. Czy ministerstwo zakłada inicjatywę ustawodawczą, bardzo podobną do tej, o której powiedziałem wcześniej?

Pan dyrektor łaskawie zauważył, że państwo tak naprawę może jedynie w sposób administracyjny kształtować i regulować rynek telekomunikacyjny. Nie zgadzam się z taką opinią, gdyż państwo ma również aktywne formy uczestnictwa na tym rynku. Podam bardzo prosty przykład, pierwszy z brzegu. Chodzi o operatora telefonii komórkowej Plus GSM. Państwo ma możliwość bezpośredniego oddziaływania, ponieważ ma funkcję władczą, jeśli chodzi o przedstawicieli konsorcjum, które stanowi obecnie... u tego operatora. Spośród najważniejszych wymienię PKN Orlen, KGHM Polska Miedź, Polskie Sieci Nadawcze. Sumując, państwo ma tam około 80% swoich aktywów. To jest bardzo ważne, gdyż wydaje mi się, że państwo niejako zapomina o posiadanych aktywach i o możliwościach kształtowania rynku telekomunikacyjnego. Ze zdumieniem patrzyłem na wejście trzeciego operatora na rynek telekomunikacyjny telefonii komórkowej, który zagarnął trzecią część rynku, a operatorzy, szczególnie jeden operator, na którego państwo ma wpływ, do tej pory wykazywał, powiedziałbym, daleko idącą indolencję. Taki jest mój punkt widzenia na tę sprawę, ale oczywiście nie każdy musi się z nim zgadzać.

Ostatnia kwestia, moim zdaniem bardzo istotna dla rynku telekomunikacyjnego, to sprawa użytkowania znaków, które dzisiaj nijak nie odpowiadają rzeczywistości na tym rynku. Przywołuję znak Telekomunikacji Polskiej SA, a przecież właścicielem jest ktoś zupełnie inny, czyli FranceTelecom, który obecnie umieścił już swój znak. Jednak przy ogromnej konkurencji na tym rynku nie każdy dostrzega takie niuanse. Bez wątpienia dobrze brzmi: Telekomunikacja Polska, ale ona już nie jest polska i nad tym niestety ubolewam. To taka moja refleksja na ten temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania? Jeśli nie ma...

Proszę bardzo, pan senator Włodzimierz Łęcki.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Mam bardzo konkretne pytanie, bo nie wiem, czy dobrze zrozumiałem wypowiedź pana dyrektora. Pan dyrektor wspominał, że w tej chwili właściciel elementu

infrastruktury musi udostępnić go innej firmie. Czy na przykład firma A, zbudowawszy wieżę przekaźnikową, musi udostępnić tę wieżę firmie B, jeśli będzie ona chciała zamieścić tam swój przekaźnik? Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Jeśli można, dodałbym jedno pytanie. Proszę wybaczyć, że aktualny temat dotyczy stanu i perspektyw rozwoju infrastruktury, a tu pojawiają się pytania nie zawsze bezpośrednio z tym związane, ale my zawsze wykorzystujemy możliwość zapytania. Gdyby pan dyrektor uznał, że na niektóre z pytań nie może teraz odpowiedzieć, to po prostu poprosimy o odpowiedź w późniejszym terminie.

Nawiązałbym do jednego z pytań pana przewodniczącego Lewickiego dotyczącego zobowiązań koncesyjnych operatora telekomunikacji. Pamiętam uzasadnienie tego, dlaczego zobowiązania koncesyjne, finansowe...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...opłaty miały być zamieniane na infrastrukturę. Chciałbym zapytać, czy ktoś to monitoruje. Jeżeli tak, to na jakim to jest etapie, jak ta sytuacja w rezultacie wygląda. Czy ci operatorzy wywiązują się z tego, czy jest to, tak to nazwę, wirtualny zapis i to wszystko znajduje się niejako obok? Jest to sprawa niejako w nawiązaniu do części zobowiązań inwestycyjnych Ministerstwa Skarbu Państwa przy sprzedaży niektórych firm, do sytuacji, w której nikt później, może nie nikt, ale są przypadki, że odstępuje się później od wymagań. Taka awantura dotyczy jednej z poważnych firm i lada moment może wybuchnąć, gdyż NIK po kontroli wykazała, że Skarb Państwa stracił sporo pieniędzy, rezygnując z wyegzekwowania pakietu inwestycyjnego firmy, a to było zobowiązanie. Zatem interesowałaby mnie ta sprawa w kontekście infrastruktury.

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

Pełniący Obowiązki Dyrektora Departamentu Telekomunikacji w Ministerstwie Infrastruktury Jacek Łosik:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Rzeczywiście dyskusja odbiegła daleko od infrastruktury telekomunikacyjnej, ale w miarę możliwości postaram się odpowiedzieć na wszystkie pytania. Jeśli państwo uznają, że może z powodu niewiedzy nie potrafię odpowiedzieć na pytanie zbyt szczegółowo, to pozwolę sobie przesłać panu przewodniczącemu odpowiedź w formie pisemnej.

Pierwsza sprawa, billingi i orzeczenie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Myślę, że jest to trochę burza w szklance wody. Dzisiaj na stronie Ministerstwa Infrastruktury powinno się ukazać stanowisko rządu w tej sprawie. Sytuacja wygląda następująco. Nowe prawo telekomunikacyjne jest absolutnie zgodne z nowymi regulacjami czy z orzeczeniem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Nie ma tu żadnych odstępstw i potwierdziła to również Komisja Europejska, także nie trzeba niczego zmieniać w nowym prawie telekomunikacyjnym. Problem polega tylko na tym, że rozporządzenie w sprawie usługi powszechnej, wydane na podstawie starej ustawy – Prawo telekomunikacyjne, dopuszcza możliwość pobierania opłat za szczegółowe billingi. W nowym prawie telekomunikacyjnym odpowiedni artykuł stanowi dokładnie na odwrót, mówi, że za szczegółowe billingi nie można pobierać opłat. W związku z tym, że ustawa jest prawem nadrzędnym w stosunku do rozporządzenia, następuje delegacja tego przepisu. Jest to

sytuacja nieco dziwna pod względem prawnym i na pewno jej nie będzie, kiedy zostanie przygotowane nowe rozporządzenie o świadczeniu usługi powszechnej.

Kolejna sprawa, akty prawne. Nie zgodziłbym się w tej sprawie ze zdaniem pana senatora, przepraszam, pan senator użył jakiegoś bardzo drastycznego określenia, już nie pamiętam, że to jest alarmujące czy drastyczne. Otóż należy mieć na uwadze fakt, że ustawa została uchwalona przez Sejm 16 lipca. Zresztą sprawa ta była wielokrotnie omawiana zarówno przez sejmową Komisję Infrastruktury, jak i na konferencjach prasowych. Na wydanie aktu prawnego potrzebne są minimum trzy miesiące. A państwo wiecie, że samo przygotowanie aktu prawnego nie jest problemem, problemem są uzgodnienia, jeśli mówimy o instytucjach rządowych, oraz konsultacje ze środowiskiem telekomunikacyjnym, gdyż obecnie bardzo się zwraca uwagę na ten aspekt. Wiadomo, że środowisko telekomunikacyjne ma zróżnicowane podejście do rozmaitych kwestii i czasem skonsultowanie projektu rozporządzenia jest naprawdę bardzo czasochłonne, pracochłonne, a trzeba pogodzić interesy różnych graczy na rynku. Gdybym wiedział, że wyniknie dziś dyskusja na temat aktów wykonawczych, to przyniosłbym stosowny materiał, ale ogólnie sprawę ujmując, pragnę zapewnić pana senatora, że mój departament, który przygotowuje większość aktów wykonawczych, robi wszystko, aby wydać je jak najwcześniej. Kilka aktów już zostało wydanych, zaś większość jest na etapie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji środowiskowych. Te akty znajdują się na różnym etapie prac, albo już zostały rozesłane, albo jeszcze trwają końcowe uzgodnienia, niektóre są w fazie uzgodnień zewnętrznych, niektóre jeszcze w fazie przygotowania. Chciałbym jeszcze zaznaczyć, że zgodnie z nową ustawą – Prawo telekomunikacyjne akty wykonawcze, a prawie wszystkie wydane są do starej ustawy – Prawo telekomunikacyjne, zachowują moc przez okres dwunastu miesięcy od dnia wejścia w życie tej ustawy, czyli do 3 września 2005 r. W tej sytuacji nie powstaje, potocznie mówiąc, żadna dziura prawna, zapewniona jest ciągłość legislacyjna i nie ma żadnych zagrożeń dla działania rynku telekomunikacyjnego. Oczywiście są akty prawne, które z różnych względów należy wydać jak najwcześniej. Na przykład już jutro odbędzie konferencja dotycząca rozporządzenia w sprawie przetargów, jest to głośna sprawa, chodzi nie tylko o przetarg na GSM 1800 i UMTS, ale w ogóle o przetargi. Jeszcze raz pragnę zapewnić pana senatora, że nie ma tu aż tak alarmującej sytuacji.

Kolejna sprawa, ceny usług telekomunikacyjnych. Trudno zaprzeczyć temu, że ceny usług telekomunikacyjnych są w Polsce jednymi z najwyższych. Nie tak dawno, tydzień, może półtora tygodnia temu, odbyła się na ten temat debata w sejmowej Komisji Infrastruktury. Zaproszone zostało praktycznie całe środowisko telekomunikacyjne i dyskusja była bardzo ciekawa, czasami nawet, rzekłbym, bardzo, bardzo ostra. Proszę państwa, można powiedzieć tak. Chociaż z jednej strony spadek tych cen jest bardzo minimalny, to jednak daje się zauważać, a z drugiej strony, jeśli chodzi na przykład o operatorów telefonii komórkowej, administracja rządowa nie ma wpływu na oferowane przez nich ceny. Ma wpływ, owszem, ale na ceny oferowane przez operatora o znaczącej pozycji rynkowej, takiego jak Telekomunikacja Polska SA.

Następna sprawa, brak dynamiki w działaniach URTiP i Ministerstwa Infrastruktury. Trudno mi się odnieść do jakichś spraw historycznych. Być może były jakieś ustalenia, o których nie wiem. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że można mówić w mojej ocenie o pewnej dynamice, ze strony ministerstwa następuje chociażby przyspieszenie wydawania aktów wykonawczych w porównaniu z poprzednimi okresami, na przykład z latami 2000–2001, kiedy weźmiemy pod uwagę starą ustawę – Prawo telekomunikacyjne. Jeśli chodzi

o Urząd Regulacji Telekomunikacji i Poczty, należy zwrócić uwagę na to, że jest to zupełnie inny urząd, absolutnie nie mam na myśli nazwy, chodzi o kompetencje prezesa urzędu. W świetle nowego prawa telekomunikacyjnego prezes urzędu ma naprawdę wiele nowych kompetencji, z którymi będzie musiał sobie poradzić. Jest to nowy urząd, który będzie musiał sprostać nowym zadaniom, i mam nadzieję, że dynamika działań będzie zauważalna.

Kolejna sprawa, opłaty koncesyjne, konwersja opłat. Chodzi o telefonię komórkową i technologię trzeciej generacji. Do Ministerstwa Infrastruktury wpłynął wniosek od prezesa URTiP dotyczący konwersji opłat koncesyjnych za telefonię trzeciej generacji. Wpłynęły jednocześnie pewne opinie, powiedzmy, od środowiska, głównie od jednej z firm, z zarzutami, iż konwersja opłat nie powinna mieć miejsca, i z odpowiednią argumentacją. Jest to problem prawny. Należy to rozstrzygnąć i obecnie w Ministerstwie Infrastruktury po prostu staramy się ustalić stan prawny. Myślę, że gdy będziemy mieli pełną wiedzę na temat stanu prawnego, na temat tego, w jakim obszarze możemy się poruszać, pan minister podejmie stosowną decyzję.

Jeśli chodzi o aktywne formy uczestnictwa i wspomniany przez pana senatora Plus GSM z 80% aktywów, to przyznam, że musiałbym to sprawdzić. Jeśli pan senator pozwoli, to prześlę stosowną odpowiedź w tej sprawie.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, wiem o tym, ale chodzi o nasze stanowisko w tej sprawie.

Jeśli chodzi o użytkowanie znaków TP SA, trudno mi się wypowiadać na ten temat, nie ja ustaliam znaki firmowe. Pytanie to pozostawiam bez komentarza.

Kolejna sprawa dotyczy monitorowania konwersji opłat koncesyjnych operatorów stacjonarnych. Oczywiście jest to monitorowane, zbierane są informacje, operatorzy oczywiście płacą. Konwersja jest, tak to nazwę, pod kontrolą i stosowne informacje w tej sprawie zostaną przesłane panu przewodniczącemu.

Na końcu chyba było pytanie pana senatora dotyczące opłat, ale bardzo bym prosił o sprecyzowanie, jakich opłat ono dotyczyło.

(Senator Ryszard Matusiak: Opłat za korzystanie z linii, dotyczyło to wysokości, potem opłat za cykle rozmów... Przez Plus GSM czy innych operatorów... A korzystają z TP SA, bo musieli się w tej sprawie dogadać.)

Tak, z tego, co rozumiem, chodzi o tak zwane opłaty *fix to mobile*. Ponieważ jest to obszerne zagadnienie, myślę, że wyjaśnianie zajęłoby tu sporo czasu, do tego jeszcze nie posiadam stosownych materiałów, a też wszystkiego oczywiście nie wiem, zresztą leży to akurat w kompetencji prezesa URTiP, a nie Ministerstwa Infrastruktury, to postaram się uzyskać informacje na ten temat, głównie z URTiP, i również prześlę odpowiedź panu przewodniczącemu. Dziękuję.

(Senator Włodzimierz Łęcki: Jeszcze moje pytanie o wieże.)

Przepraszam, Panie Senatorze, zapomniałem.

Panie Senatorze, zapis prawa telekomunikacyjnego mówi w ten sposób, że operator publiczny sieci telekomunikacyjnej jest obowiązany umożliwić innym operatorom publicznym sieci telekomunikacyjnej dostęp do budynków i infrastruktury telekomunikacyjnej, a w szczególności zakładanie, eksploatację, nadzór i konserwację urządzeń, jeśli wykonanie tych czynności bez uzyskania dostępu do budynku i infrastruktury jest niemożliwe lub niecelowe z punktu widzenia zaplanowania przestrzennego, zdrowia ludzkiego lub ochrony środowiska. Tak że praktycznie jest to obowiązek i operator powinien zawrzeć umowę z osobą wnoszącą o takie wykorzystanie. Tyle na ten temat mówią przepisy prawa.

(*Senator Włodzimierz Łęcki*: Czy były przypadki udostępnienia? Czy zna pan taki przypadek?)

Jeśli chodzi o wieżę, to nie znam takiego przypadku, ale powszechnie znana jest sprawa udostępniania na przykład kanalizacji teletechnicznej, studzienek przez Telekomunikację Polską.

(*Głos z sali*: Odpłatnie.)

Tak, oczywiście za opłatą, to jest umowa między dwoma operatorami. Telekomunikacja Polska, bo o niej tu mówimy, gdyż głównie ona dysponuje infrastrukturą, ma obowiązek negocjować z operatorem i zawrzeć z nim umowę na odpowiednich warunkach. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Na zakończenie chciałbym podziękować naszym miłym gościom, którzy przybyli na posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Jesteśmy w przededniu analizy budżetu państwa, 7 grudnia nasza komisja zajmować się będzie sprawami budżetu, dlatego łatwiej nam będzie analizować odpowiednie działy budżetu, mając informację o aktualnym stanie i o planach w zakresie infrastruktury i znając stosunek do tych projektów. Z tego powodu proszę wybaczyć, że nie wyciągamy wniosków na bieżąco i nasze stanowisko zostanie zaprezentowane przy okazji omawiania budżetu.

4 listopada o godzinie 8.30 odbędzie się posiedzenie komisji w sali nr 176, o ile dobrze pamiętam. Tak, w sali nr 176. Będzie to wspólne posiedzenie komisji...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Nie, ja mówię o 4 listopada. To będzie posiedzenie komisji nie w sprawie budżetu, lecz w sprawie nowelizacji ustawy o gospodarce nieruchomościami, chodzi o inicjatywę ustawodawczą, wspólnie z Komisją Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej. Pozwalam sobie poinformować o jednym i o drugim równocześnie po to, aby szanowni członkowie komisji mogli zajrzeć do propozycji, które mam przed sobą, a zostały one opracowane w naszej komisji, i zdecydować, kto jakim działem by się zajmował, jeżeli chodzi o budżet. Od razu możliwy jest ewentualny kontakt z naszymi gośćmi bądź poprzez naszych gości z odpowiednimi osobami po to, aby zwrócić uwagę na to, co boli i co państwa zdaniem być tu powinno. Chodzi o to, aby ci z państwa, którzy będą referowali te zagadnienia na posiedzeniu komisji, byli do tego przygotowani, także śledzili to, co się dzieje w Sejmie. Materiały dotyczące budżetu już z poprawkami z Sejmu dotrą do nas do końca listopada. Sejm ma się tym zajmować 26 listopada, w związku z tym zanim to opracują, prześlą, to będzie koniec miesiąca, zatem zostanie nam tydzień na przygotowanie naszego stanowiska. Wówczas zaprosimy kolegów z resortu, aby mogli zaprezentować swoje uwagi, a koleżanki i koledzy będą przedstawiali swoje opinie. Następnie my jako komisja wniesiemy nasze stanowisko do Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych, która jest wiodącą w zakresie budżetu, i tam jeszcze przed ostatecznym stanowiskiem prezentowanym na posiedzeniu Senatu będziemy uzgadniać nasze propozycje.

Jeszcze raz bardzo gorąco dziękuję naszym gościom.

Zamykam posiedzenie senackiej Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Dziękuję.

(*Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 16*)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Anna Lewandowska

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851