



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

BIULETYN

Z posiedzenia:

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 407)

Nr 5289/VI kad.
30.06.2011 r.

Tekst bez autoryzacji

Nr 5289/VI kad.

Komisja Infrastruktury (nr 407)

30 czerwca 2011 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu zwołanym w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na pisemny wniosek grupy posłów Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość, pod przewodnictwem posła **Janusza Piechocińskiego (PSL)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat kryteriów merytorycznych uzasadniających zakup pociągów New Pendolino przez PKP Intercity oraz sposobu organizacji i przebiegu postępowania przetargowego w tej sprawie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami oraz **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że dzisiejsze posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 3 regulaminu Sejmu na pisemny wniosek grupy posłów Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość, który wpłynął do Komisji w dniu 10 czerwca 2011 r.

W porządku dzisiejszych obrad mamy informację ministra infrastruktury na temat kryteriów merytorycznych uzasadniających zakup pociągów New Pendolino przez PKP Intercity oraz sposobu organizacji i przebiegu postępowania przetargowego w tej sprawie. Witam przedstawicieli resortu, przedstawicieli spółki PKP Intercity, państwa posłów, a także osoby towarzyszące.

Szanowni państwo, przypominam, że w tym trybie możemy tylko bardzo precyzyjnie odnosić się wprost do tematu dzisiejszego posiedzenia Komisji. Za chwilę oddam głos inicjatorom dzisiejszego posiedzenia. Później zapoznamy się z informacją ministra, a następnie przeprowadzimy dyskusję. Ewentualne wnioski trzeba będzie zgłosić w określonym trybie, zgodnym z regulaminem Sejmu, na następnych posiedzeniach Komisji.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjęła zaproponowany porządek dzisiejszych obrad. Sprzeciwu nie słyszę.

Uznaję, że porządek obrad został przyjęty.

Oddaję głos panu ministrowi Masselowi. Proponuję, aby, przedstawiając informację, pan minister korzystał z pomocy współpracujących z nim osób. Wiemy, że przygotowana została stosowna prezentacja. Bardzo proszę panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Massel:

Szanowni państwo, na początku...

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Przepraszam, panie ministrze. Najpierw poproszę o zabranie głosu przedstawiciela wnioskodawców. Rozumiem, że w imieniu wnioskodawców głos zabierze pan poseł Bogusław Kowalski. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Bogusław Kowalski (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, wystąpiliśmy z wnioskiem o odbycie tego posiedzenia i wysłuchanie informacji ministra infrastruktury, ponieważ bardzo cieszymy się z tego, że polska kolej rozwija się, ale rozstrzygnięty przetarg budzi szczególne zainteresowanie w związku z tym, że wiąże się z nim kilka niejasności. To zainteresowanie jest tym większe, że jest to chyba największy przetarg na zakup taboru kolejowego dla polskich kolei od 1989 r., a przynajmniej tak mi się wydaje.

Okoliczności rozstrzygnięcia tego przetargu wymagają rzetelnej analizy, ponieważ oferta, która wypłynęła w czasie tego postępowania przetargowego, była tylko jedna. Wartość kontraktu, o czym już wspominałem, to kwota ok. 2 mld zł. Ta jedna oferta została przyjęta. W związku z tym chciałbym zadać kilka pytań. Mam nadzieję, że wokół odpowiedzi na te pytania pan minister poprowadzi swoją informację. Biorąc pod uwagę wymagania techniczne, można najogólniej określić, że pojazdy kolejowe dzielą się na dwie grupy. Granicę między tymi grupami wyznacza maksymalna prędkość, która jest określona na 190 km/godz. Poniżej tej prędkości mamy kolej konwencjonalną, a powyżej kolej wielkich prędkości.

Nasza sieć kolejowa, nawet po modernizacji, przewiduje maksymalną prędkość 160 km/godz., z wyjątkiem jednej linii. Jest to linia Kraków – Warszawa – Gdańsk. Na niektórych fragmentach tej linii możliwe będzie osiągnięcie maksymalnej prędkości 200 km/godz. Jest oczywiste, że jeśli w Polsce powstanie tzw. „Y”, czyli kolej wielkich prędkości wraz z nową infrastrukturą, to także tam będzie możliwa większa prędkość maksymalna. Jednak jeśli chodzi o konkrety dotyczące budowy takiej linii, to w tej chwili precyzyjnie trudno jest o nich cokolwiek powiedzieć. Może ona powstać najwcześniej za ok. 12-15 lat. W przewidywalnym horyzoncie czasowym tylko na wybranych odcinkach linii Kraków-Gdańsk możliwe będzie osiągnięcie maksymalnej prędkości 200 km/godz.

Nie byłoby w tym żadnego istotnego problemu, gdyby nie to, że różnica w cenie pomiędzy pojazdami kolei konwencjonalnej, a pojazdami kolei dużej prędkości jest kolosalna. Jest to mniej więcej różnica dwukrotna. Można przyjąć, że jeżeli w ofercie, którą rozstrzygnęło PKP Intercity, koszt jednego pociągu określono na 20 mln euro, to koszt jednego pociągu w technologii konwencjonalnej, a więc poruszającego się z maksymalną prędkością do 190 km/godz. – biorąc pod uwagę przetargi, które w ostatnim czasie były rozstrzygane w innych krajach – kształtuje się na poziomie pomiędzy 10 a 12 mln euro. Decyzja o tym, w jakiej klasie kupować pojazdy, była rozstrzygająca z punktu widzenia kosztów. Powstaje pytanie o motywy, które zdecydowały o tym, że zakupione zostaną pojazdy z wyższej półki, chociaż stan infrastruktury, co już wskazywałem, tylko w niewielkim zakresie pozwala na korzystanie z walorów tego typu pojazdów.

Ekspert obliczyli, że jazda z prędkością 200 km/godz., czyli o 10 km szybciej niż w przypadku kolei konwencjonalnych, na całej trasie z Krakowa do Gdańska daje korzyści w postaci skrócenia czasu podróży o 3 minuty. W tej sytuacji mielibyśmy do czynienia z najdroższymi, najbardziej kosztownymi 3 minutami w historii polskiego kolejnictwa. Te 3 minuty kosztowałyby prawie 1 mld zł. Z punktu widzenia pracy operacyjnej, handlowej, te 3 minuty nie mają dla pasażera żadnego znaczenia. Jednak, przyjmując takie rozstrzygnięcie tego przetargu, zapłacono prawie 1 mld zł więcej, jeżeli weźmiemy pod uwagę cenę pojazdu oraz koszty jego utrzymania, gdyż koszty utrzymania są także prawie dwukrotnie większe dla kolei wyższej klasy. Powstaje podstawowe pytanie o motywy tej decyzji, skoro – jak już powiedziałem – nie możemy wykorzystać walorów droższych pojazdów przy obecnym stanie infrastruktury, a także w najbliższym czasie po jej modernizacji, gdyż ta uwaga dotyczy również sytuacji po zrealizowaniu zaplanowanych projektów modernizacyjnych.

Drugi problem dotyczy opłacalności tej inwestycji. Mamy takie informacje, że podstawą do uzyskania finansowania dla tego projektu było zapewnienie i podpisanie przez Ministerstwo Infrastruktury wieloletniej umowy na dofinansowanie tych przewozów w ramach tzw. przewozów międzywojewódzkich, które – zgodnie z prawem unijnym, a także prawem polskim – są wykonywane w ramach służby publicznej. Przypomnę, że dopłata do przewozów jest przekazywana wtedy, gdy mamy do czynienia z ważnym interesem społecznym. Generalnie można powiedzieć, że dotyczy to tanich połączeń,

zapewniających spójność komunikacyjną, które są udostępniane uboższym grupom społecznym. Powstaje pytanie, dlaczego mają być dopłaty do najbardziej luksusowych przewozów. Jak te dopłaty będą bronił? Jak będzie uzasadniane, że te przewozy są społecznie uzasadnione lub społecznie konieczne?

Jest także trzeci problem, chyba najważniejszy w tej całej sprawie. Chodzi o odpowiedź na pytanie, dlaczego zdecydowano się na pozytywne rozstrzygnięcie tego przetargu, chociaż wpłynęła tylko jedna oferta? Przypomnę państwu, że zgodnie z Prawem zamówień publicznych postępowania przetargowe są organizowane po to, żeby zapoznać się z tym, co jest na rynku, z tym, co rynek aktualnie proponuje i po jakiej cenie. Wtedy można dokonać jakiejś oceny i podjąć jakąś decyzję. W sytuacji, gdy jest tylko jedna oferta, w zasadzie nie ma takiej możliwości. Jesteśmy skazani na to, co zaoferował nam ten jedyny oferent.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę to, że te pociągi nie mogą zostać nam dostarczone i wejść do eksploatacji, jak pierwotnie planowano jeszcze przed Euro 2012, to powstaje pytanie, dlaczego tak się spieszą? Dlaczego w tej sytuacji nie zdecydowano się na powtórzenie tego przetargu i sprawdzenie, czy rzeczywiście nie ma innej alternatywy dla oferty, która wpłynęła? W informacjach przekazywanych zarówno przez spółkę, jak i przez Ministerstwo nie znalazłem żadnego argumentu, który uzasadniałby tak szybkie, tak pospieszne zawarcie umowy w sytuacji, gdy wpłynęła tylko jedna oferta. Przypomnę państwu, że jeżeli wójt lub burmistrz, który ma do wykonania mały odcinek drogi samorządowej, ogłasza przetarg, na który wpływa tylko jedna oferta, to z reguły ten przetarg unieważnia, a przynajmniej bardzo poważnie zastanawia się nad tym, czy przy jednej ofercie może pozytywnie ten przetarg rozstrzygnąć.

Jak już powiedziałem, w tym przypadku mamy do czynienia z największym kontraktem w historii polskiego kolejnictwa w ostatnim ćwierćwieczu. Mamy tu dość kontrowersyjną decyzję z punktu widzenia zamówień publicznych, którą w tej sprawie podjęto. Prosiłbym pana ministra o informację w tym zakresie. Jakiego rodzaju uzasadnienie przyjmowano do poszczególnych etapów realizowanych procedur? Jakiego rodzaju korzyści pan minister spodziewa się w związku z wdrożeniem tego zakupu? Kierujemy te pytania do pana ministra, ponieważ spółka PKP Intercity jest w 100% własnością Skarbu Państwa, a minister infrastruktury wykonuje wszystkie prawa właścicielskie w stosunku do tej spółki. Tyle chciałem powiedzieć tytułem wprowadzenia.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Dziękuję bardzo. Teraz oddaję głos panu ministrowi oraz jego współpracownikom.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, wysoka Komisjo, na początku chciałbym podziękować za taką inicjatywę oraz za zwołanie posiedzenia Komisji na ten temat. Dla nas jest to dobra okazja, żeby przedstawić państwu fakty dotyczące projektu taborowego PKP Intercity oraz jego powiązania z projektami infrastrukturalnymi, które są realizowane w Polsce w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”.

W mojej wypowiedzi będę się odnosił tylko do faktów. Przedstawię państwu wprowadzenie, a następnie pan prezes Malinowski przedstawi prezentację, która daje odpowiedzi na wiele ze zgłoszonych tu istotnych pytań. Jednak zaczniemy po kolei. Jesteśmy na posiedzeniu Komisji, na którym mamy się zajmować sprawą zakupu taboru. Jednak proszę mi pozwolić na to, żebym powiedział nieco więcej na temat infrastruktury, po której ten tabor będzie kursował. Tak się składa, że linie przewidziane do kursowania tego taboru, czyli ciąg Gdynia – Warszawa – Katowice i Kraków, to linie objęte bardzo dużymi inwestycjami, które w tej chwili są realizowane. Odcinek południowy, od Warszawy do Krakowa i Katowic, czyli Centralna Magistrala Kolejowa, od kilku lat znajduje się w procesie modernizacji realizowanej za środki krajowe. W ramach tej modernizacji przebudowywane są obiekty mostowe. Wymieniana jest sieć trakcyjna. Tam, gdzie jest to potrzebne, realizowane jest wygrodzenie linii kolejowej w taki sposób, żeby zapobiec wejściu ludzi lub zwierząt na tory. Przygotowywane są także budowy wiaduktów tam, gdzie w czasie budowy Centralnej Magistrali Kolejowej takich budowli zaniechano.

Jednak przede wszystkim bardzo zawansowana jest tam inwestycja polegająca na wyposażeniu Centralnej Magistrali Kolejowej w Europejski System Sterowania Ruchem ETCS na poziomie 1. Od razu powiem, że jest to tańsza wersja ETCS, która jednak pozwala na jazdę z prędkościami znacznie przewyższającymi 200 km/godz. W Hiszpanii przy systemie ETCS na poziomie 1 pociągi jeżdżą nawet z prędkością 300 km/godz. Jednak jest to tylko pewna dygresja.

Inwestycje prowadzone na Centralnej Magistrali Kolejowej już w niedługim czasie pozwolą na to, żeby na tej linii tabor w postaci lokomotywy z wagonami mógł osiągać prędkość 200 km/godz., a w postaci pociągów zespołowych prędkość 220, a może nawet 230 km/godz. Centralna Magistrala Kolejowa ma długość 224 km. Odetnijmy od niej odcinki dojazdowe do Zawiercia i Grodziska. Możemy przyjąć, że prędkość maksymalna będzie osiągnęta na 200 km. Różnica w czasie przejazdu na tym odcinku przy prędkości 190 km/godz. i 220 km/godz. wynosi nie 3 minuty, ale 9 minut, a przecież mówimy tu tylko o Centralnej Magistrali Kolejowej. Pokazuje to elementarny rachunek, który każdy sam może wykonać. Jest oczywiste, że zostało to także potwierdzone tzw. przejazdami teoretycznymi, czyli programem komputerowym, który oblicza czas przejazdu dla zadanej charakterystyki linii oraz taboru. Padło tu takie hasło, że gdybyśmy kupili tabor konwencjonalny, to różnica w czasie przejazdu nie będzie duża. Na pewno różnica 9 minut to nieco więcej niż 3 minuty, ale powiem państwu, że to jeszcze nie jest wszystko.

Wróćmy jednak do spraw infrastruktury. Jak już powiedziałem, Centralna Magistrala Kolejowa jest w trakcie modernizacji. W tym roku na jesieni rozpoczną się pierwsze jazdy, które mają służyć zbadaniu Europejskiego Systemu Sterowania Ruchem. Przewidujemy, że na przełomie 2012 i 2013 r. pierwsze rozkładowe pociągi wożące pasażerów pojadą z prędkością 200 km/godz. Na początku będzie się to odbywało na odcinku Olśzanowice – Zawiercie, czyli na odcinku liczącym prawie 100 km Centralnej Magistrali Kolejowej. Z czasem ten odcinek wydłuży się. W ciągu 2 lat obejmie on całą Centralną Magistralę Kolejową od Grodziska do Zawiercia.

Stosując nomenklaturę zawartą w dyrektywie o interoperacyjności kolei, Centralna Magistrala Kolejowa stanie się częścią transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości. Mówię to z całą odpowiedzialnością, gdyż będzie to pierwsza linia dużych prędkości w Polsce, która będzie działać jeszcze przed zbudowaniem linii „Y”. Powiem państwu więcej. Żałuję, że stanie się to tak późno. Centralną Magistralę Kolejową zbudowano w latach 70. Przecięcie wstęgi nastąpiło pod koniec 1977 r. Dopiero w 1984 r. pojechały tamtędy pierwsze pociągi pasażerskie z prędkością 140 km/godz. W 1988 r. zwiększono tę prędkość do 160 km/godz. Proszę państwa, od tego momentu upłynęły już 23 lata, a my ciągle jesteśmy na poziomie 160 km/godz. Przyszedł czas, żeby pójść do przodu. Po to realizowana jest ta inwestycja infrastrukturalna. Także po to jest realizowana ta inwestycja taborowa, o której tu mówimy. Te inwestycje są w pełni spójne i łącznie dadzą pewien efekt.

Drugi odcinek rozważany przez nas to ciąg Warszawa – Trójmiasto. W tej chwili jest to największa budowa kolejowa w Polsce. Prowadzone są prace w praktyce na długości całej linii. Jeśli chodzi o Lokalne Centrum Sterowania w Nasielsku, to trwają tam prace wykończeniowe związane z budową obiektów inżynierskich. Lokalne Centrum Sterowania Ciechanów i Lokalne Centrum Sterowania Działdowo to jedna wielka budowa, która trwa już dobre dwa lata. Jeśli chodzi o Lokalne Centrum Sterowania w Iławie oraz o Lokalne Centrum Sterowania w Malborku, to właśnie rozpoczęły się tam roboty, gdyż właśnie zawarte zostały kontrakty. Natomiast, jeśli chodzi o Lokalne Centrum Sterowania w Gdańsku i Gdyni, to roboty trwają tu od marca br. Cała linia jest w budowie.

Proszę państwa, w 2014 r. te roboty zakończą się. Na linii Warszawa – Gdańsk także zostanie zbudowany Europejski System Sterowania Ruchem ETCS, ale tym razem na poziomie 2. Poziom 2 oznacza, że transmisja nie będzie się odbywała przez balise, czyli przez urządzenie znajdujące się w torze. Jest to specjalny transponder, który zapewnia przekaz informacji pomiędzy torem i pojazdem. Na poziomie 2 transmisja odbywa się poprzez system GSMR, czyli z wykorzystaniem rozwiązań telekomunikacyjnych. Proszę państwa, na odcinku Warszawa – Gdańsk, pomimo bardzo trudnej charakterystyki tej linii, spora część trasy będzie przejezdna z prędkością do 200 km/godz. Proszę, żeby

zwrócili państwo uwagę na to, że duże inwestycje infrastrukturalne wymagają takiego taboru, który będzie w stanie wykorzystać cechy tej zmodernizowanej infrastruktury. Mówię o tym z całą świadomością, że jest to pewien przełom w polskim kolejnictwie. Przez cały czas staliśmy u progu kolei dużych prędkości. Teraz mamy w końcu szansę, żeby zrobić pierwszy krok w tym kierunku.

Powiem teraz o opłacalności tego projektu. Od razu o tym państwu powiem, chociaż szczegółów przedstawi państwu prezes Malinowski, kiedy będzie mówił o cenach biletów. Zasada jest taka, że tzw. usługa z górnej półki, bo przecież jest to tabor z górnej półki, ma być dostępna dla społeczeństwa. Oznacza to, że chcielibyśmy, żeby te pociągi były dostępne nie tylko dla ludzi jadących z teczkami na delegację, ale także dla studenta, dla matki z dzieckiem, czy dla pary emerytów.

W związku z tym spółka ma zaoferować miejsca w tych pociągach poza godzinami szczytu za cenę kilkudziesięciu zł. Inaczej mówiąc, opłata będzie taka jak za „interregion”, a przejazd będzie się odbywał w naprawdę cywilizowanych warunkach. To jest służba publiczna. Tak sobie to wyobrażamy. Kolejna kwestia dotyczyła rozstrzygnięcia przetargu. To prawda, że złożona została tylko jedna oferta. Jednak wszystko zależy od wolnej woli dostawców. Nikt nie może nikogo zmusić do składania ofert. Przy okazji warto wspomnieć o tym, że przy tym przetargu została zastosowana dość ciekawa procedura tzw. dialogu konkurencyjnego, o której szerzej powie pan prezes Malinowski. Była to procedura, która pozwoliła na to, żeby dobrze rozpoznać rynek oraz opisać właściwości taboru. W związku z tym specyfikacja była bardzo dopracowana. Jej opracowywanie trwało bardzo długo. W zasadzie rozpoczęło się ono w 2008 r., a studium zakupu taboru było robione w 2007 r. Proszę zobaczyć, że trwało to ponad 3 lata.

Gdybyśmy wtedy anulowali ten przetarg, to nie kupilibyśmy tego taboru. Przy ustalonych wtedy warunkach dostawy ten tabor wejdzie do eksploatacji w całości dopiero w 2014 r. Gdybyśmy ogłosili nowy przetarg, to nie zdążylibyśmy tego taboru zakupić i rozliczyć w horyzoncie finansowania w latach 2007-2013. Jest wiele powodów technicznych, które przemawiają za tym zakupem, a także zwykły rozsądek oraz normalna reguła konsekwencji. Jeżeli już zaczęliśmy coś robić, to zrobmy to do końca. Jako inżyniera kolejowego zawsze bolało mnie to, że wiele przygotowywanych prób unowocześnienia taboru polskich kolei spaliło na panewce. W połowie lat 90. przygotowywany był kontrakt na zakup pociągów. Nomen omen były to pociągi Pendolino, chociaż wtedy firma nazywała się jeszcze Fiat Ferroviaria, a obecnie jest to firma Alstom. Jednak ten kontrakt nie wyszedł. Stało się to w ostatniej chwili.

W końcu lat 90., mniej więcej w 1998 r., przygotowywany był zakup 50 lokomotyw mogących poruszać się z prędkością 200 km/godz. Ten zakup także nie wyszedł. Lokomotywy zostały wyprodukowane przez ówczesny „Adtranz”, dawniej „Pafawag”, a obecnie „Bombardier”. Zostały zbadane na polskich torach. Otrzymały nawet oznakowania Polskich Kolei Państwowych, ale w końcu pojechały do Włoch. Znowu ten kontrakt nie wyszedł. Proszę państwa, trzeciej porażki nikt nam nie wybaczy. Dlatego ten przetarg był tak ważny i musiał dojść do skutku. Tyle chciałem państwu powiedzieć tytułem wstępu.

Jeżeli państwo pozwolą, to teraz chciałbym, żeby pan prezes Malinowski przedstawił prezentację, która przedstawia szczegółowo techniczne.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Szanowni państwo, jak pan minister już zaznaczył, pierwsze prace nad wyborem taboru dla PKP Intercity rozpoczęły się w 2006 r. Pierwsze opracowanie powstało w grudniu 2006 r. Było to opracowanie Politechniki Śląskiej, które wskazywało, że najbardziej trafnym zakupem będzie zakup pociągów zespołowych. W maju 2007 r. konsorcjum Ernest & Young oraz Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, obecnie Instytut Kolejnictwa, wykonały studium wykonalności. Wykonana została wtedy szczegółowa analiza ekonomiczno-finansowa oraz analiza techniczna, które wykazały jednoznacznie, że najlepszym wyborem pod względem ekonomicznym i technicznym jest wybór taboru zespołowego, pociągów zespołowych o prędkości do 250 km/godz.

Te wcześniejsze opracowania potwierdziło również studium wykonalności, które jest załącznikiem o dofinansowanie środkami Unii Europejskiej. Decyzja o zakupie pociągów

zespołowych mogących osiągać prędkość do 250 km/godz. zapadła w październiku 2007 r. Na slajdzie pokazane zostały wyniki tego studium. W pierwszym etapie analizowane były pociągi konwencjonalne, czyli lokomotywy z wagonami, które mogły osiągać prędkość maksymalną 160 km/godz. Analizowano także możliwości wykorzystania elektrycznych zespołów trakcyjnych o prędkości 160 km/godz., pociągów zespołowych o prędkości maksymalnej 250 km/godz., pociągi typu push-pull o prędkości maksymalnej 230 km/godz. – jest to rozwiązanie, które możemy zobaczyć w Austrii – oraz pociągów zespołowych prędkości maksymalnej 250 km/godz. z przechylnym nadwoziem. Jak wskazywał już pan minister, a dodam, że ujęto to w przyjętych przez nas dokumentach strategicznych, strategia modernizacji infrastruktury kolejowej wskazuje jednoznacznie, że powinniśmy pozyskać tabor, który osiąga prędkość maksymalną powyżej 200 km/godz.

Prawdą jest, że tabor – zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności – dzieli się na tabor o prędkości do 190 km/godz., tabor o prędkości do 250 km/godz. – a jest to tzw. druga półka, czyli tabor klasy drugiej – oraz tabor o prędkości powyżej 250 km/godz. – jest to tabor klasy pierwszej. Chciałbym tylko podkreślić, że generalnie producenci oferują tabor, który porusza się z prędkością do 160 km/godz., tabor o prędkości do 250 km/godz. oraz tabor klasy pierwszej. Tak wygląda realna sytuacja na rynku producentów taboru. W związku z tym do dalszej analizy zostały przyjęte 3 warianty dotyczące taboru: pociągi zespołowe, pociągi zespołowe z przechylnym nadwoziem oraz pociągi typu push-pull. Od razu dodam, że pociągi typu push-pull to lokomotywa, która ciągnie wagony. Ostatni wagon ma kabinę sterowniczą, w związku z czym ten wagon może jechać jako pierwszy. Wtedy lokomotywa pcha wagony. Na kolejnym slajdzie widzą państwo kryteria, o których już państwu mówiłem. Są to kryteria, które pozwoliły nam wybrać te 3 warianty, czyli pociągi zespołowe o prędkości do 250 km/godz., pociągi zespołowe z przechylnym nadwoziem, które nosi nazwę „tilt”, o prędkości do 250 km/godz. oraz pociągi push-pull.

Kolejnym krokiem był wybór jednego z tych 3 wariantów. Przed wyborem analizowane były koszty, komfort dla pasażerów oraz rozwiązania techniczne. Istnieje wiele mitów mówiących np. o tym, że pociągi typu push-pull są tanie, a pociągi zespołowe są drogie. Nasz pociąg zespołowy kosztuje 20 mln euro. W przypadku pociągu typu push-pull lokomotywa kosztuje 4,5 mln euro. Jeżeli mówimy o realnych cenach, to tyle zapłaciliśmy za nasze lokomotywy. Nowy wagon pasażerski kosztuje 1,75 mln euro. Takie są realne ceny. Takich wagonów potrzeba co najmniej 7, żeby liczba miejsc była porównywalna do liczby miejsc w naszych pociągach zespołowych. Jeżeli ma to być pociąg typu push-pull, czyli pociąg o zwiększonej manewrowości, to potrzebny jest jeszcze zakup kabiny sterowniczej za ok. 0,75 mln euro. Łączna cena za taki pociąg to ok. 17,5 mln euro. Łatwo jest policzyć, jaka jest różnica przy zakupie tych pociągów.

Powiem teraz o kosztach utrzymania. Koszty utrzymania oraz koszty eksploatacyjne wskazują, że pociągi zespołowe są zdecydowanie bardziej ekonomicznym rozwiązaniem. Dlaczego? Pociąg zespołowy jest o ponad 100 t lżejszy od pociągu klasycznego. Jaki wynika z tego wniosek? My płacimy za klasę linii oraz za ciężar pociągu brutto. W tym przypadku jest to opłata mniejsza o ponad 30 mln zł rocznie za dostęp do infrastruktury. O tyle więcej musimy zapłacić Polskim Liniom Kolejowym za pociąg klasyczny. Jeśli pociąg jest lżejszy, to oczywiście jest, że zużywa on także mniej energii. Z tego powodu mamy kolejne 10 mln zł oszczędności. Jeśli chodzi o koszty utrzymania, to kolejnym mitem jest to, że koszty utrzymania obecnie posiadanego przez nas taboru są mniejsze od kosztów utrzymania pociągów zespołowych. Proszę wziąć pod uwagę taki prosty rachunek. Jeżeli chcemy wykonać naprawę rewizyjną 7 wagonów na tzw. poziomie 4, to koszt naprawy jednego wagonu wynosi 250 tys. zł. Przy obecnych przebiegach musimy wydawać na ten cel na każdy wagon 250 tys. zł rocznie. Naprawa lokomotywy kosztuje 1 mln zł. Tyle płacimy. Taka kwota wynika z umowy.

Umowa na pociągi zespołowe została zawarta w taki sposób, że wykonawca dostarcza nam pociągi „w peron” w pełni wyposażone, przy których wykonane są wszystkie klasy utrzymania, czyli poziomy 1, 2, 3 i 4. Taki pociąg będzie w pełni wyposażony do drogi. Praktycznie koszty utrzymania pociągów zespołowych, a więc pociągów podstawionych „w peron”, kosztuje tyle, co utrzymanie obecnego taboru na poziomie 4. Jest tu

niewielka różnica. Można zapytać, gdzie są pozostałe poziomy? Gdzie jest mycie? Gdzie jest przygotowanie pociągu? Nie jest to nasz wymysł. Do tego doszły już wszystkie kraje europejskie. Inwestują one w tabor zespołowy, a nie w tabor złożony z lokomotywy i wagonów. Austria jest w tym zakresie wyjątkiem. Kiedyś ktoś podjął w Austrii decyzję o zakupie 500 szybkich lokomotyw. Później trzeba było jakoś z tego wyjść. Dlatego wymyślono rozwiązanie dotyczące pociągów push-pull.

Na slajdzie przedstawiono analizę porównawczą poszczególnych rozwiązań. Im lepsze jest dane rozwiązanie, tym wyższy jest obrazujący je słupek. Można zauważyć, że podstawowe różnice dotyczą czynników ekonomicznych – kosztów. Tu pociągi zespołowe otrzymały najwyższą punktację. Te różnice wynikają z tego, o czym już państwu mówiłem, czyli z kosztów utrzymania oraz kosztów eksploatacji. Koszty pociągów zespołowych z wychylnym nadwoziem mają niższą punktację, gdyż koszty ich zakupu są o ok. 10% wyższe. Koszty ich utrzymania także są ok. 10% wyższe. Są to dokładne dane, które otrzymaliśmy w ofercie wykonawcy – firmy Alstom. Widzą państwo kolejną tabelkę, której w tej chwili nie będę omawiał. Przedstawia ona analizę wielokryterijną, która pokazuje, jak konsultant doszedł do danych, które zostały przedstawione w 3 słupkach, które pokazaliśmy państwu na poprzednim wykresie.

Powiem teraz o postępowaniu przetargowym. Przetarg został ogłoszony latem 2008 r. Wybrano procedurę przetargową, którą był dialog konkurencyjny. To właśnie dialog konkurencyjny pozwolił nam na opracowanie jak najlepszej specyfikacji. O tym, że była ona dobra może świadczyć to, że nie było żadnego protestu w sprawie tej specyfikacji. Do przetargu zakwalifikowały się 4 firmy, a wśród nich Alstom, konsorcjum firmy „Bombardier” z firmą „PESA” z Bydgoszczy, konsorcjum firmy „AnsaldoBreda” z firmą „Newag” z Nowego Sącza oraz konsorcjum firmy „Siemens”. Żadna z tych firm nie zgłosiła protestu w sprawie specyfikacji. Jaki stąd wniosek? Oznacza to, że ta specyfikacja była raczej dobra. Ofertę złożyła tylko firma Alstom. Nie było przesłanek prawnych do tego, żeby tej oferty nie wybrać lub ją odrzucić. Procedura przetargowa była kontrolowana przez prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. Wynik kontroli w spółce PKP Intercity został przekazany w dniu 17 maja br. Przeprowadzona kontrola nie wykazała żadnych uchybień.

Powiem teraz kilka słów o kontrakcie. Jak państwo dobrze wiedzą, podpisanie umowy odbyło się w dniu 30 maja 2011 r. Od tego momentu mamy 3 miesiące na potwierdzenie finansowania oraz na wpłacenie zaliczki. Pierwszych 8 pociągów będzie gotowych po 960 dniach od momentu podpisania kontraktu. Później każdy kolejny pociąg będzie gotowy co 2 tygodnie. Na rok przed dostawą pierwszego pociągu na terenie Warszawy zostanie wybudowana hala do utrzymania tych pociągów. Będzie tam zatrudnionych 100 osób. Jest oczywiste, że jest to także część kontraktu, który będzie realizowała firma „Alstom”. Natomiast trzecia część kontraktu dotyczy serwisu i utrzymania pociągów przez 17 lat, czyli do czasu ich pierwszej naprawy głównej, czyli do tzw. poziomu 5. Koszt jednego pociągu to 20 mln euro. Koszt 20 pociągów to 400 mln euro. Koszt budowy zaplecza to 30 mln euro. Ponadto dochodzą opłaty według stawki 1,95 euro za kilometr. Łatwo jest sobie przeliczyć, jakie będą koszty roczne. Możemy je porównać do tego, co wcześniej państwu mówiłem o kosztach naprawy w polskich zapleczach tzw. wagonów długich. O kosztach naprawy takich wagonów należy tu mówić, gdyż tylko one mogą być w jakikolwiek sposób porównywane do pociągów zespołowych. Jeżeli chodzi o finansowanie tego projektu, to 50% kosztów finansowanych będzie ze środków Unii Europejskiej. Pozostałe 50% kosztów pokryje kredyt Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Na kolejnym slajdzie widzą państwo podstawowe parametry pociągów. Chciałbym zaznaczyć, że pociągi firmy „Alstom”, tzw. pociągi Pendolino, są produkowane zarówno w wersji z wychylnym nadwoziem, jak i bez wychylnego nadwozia. Na slajdzie widzą państwo ilości, w jakich takie pociągi zostały wyprodukowane. Te pociągi kursują obecnie w sieciach kolejowych na całym świecie. Pokazujemy państwu także przykładowe zdjęcia przedziałów I klasy oraz tzw. biznes klasy. Powiem państwu jeszcze o kwestiach dotyczących wychylnego nadwozia. Jak już powiedziałem wcześniej, koszty wprowadzenia wychylnego nadwozia spowodowałyby zwiększenie kosztów zakupu taboru o ok. 8%. Jakie są efekty związane z zastosowaniem wychylnego nadwozia? Pociągiem z wy-

chylnym nadwoziem pojechalibyśmy do Trójmiasta o ok. 12 minut krócej, do Krakowa o ok. 5 minut krócej, a do Katowic nie byłoby żadnego skrócenia czasu przejazdu. Mając na uwadze wyniki tych symulacji specyfikacja nie zawierała wymogu konieczności zabudowy wychylnego nadwozia, chociaż była napisana w taki sposób, że można było złożyć ofertę na pociągi bez wychylnego nadwozia, jak i z wychylnym nadwoziem. Jedynym parametrem, który jednoznacznie określał, że może to być zarówno jeden, jak i drugi rodzaj taboru, było przyspieszenie niezrównoważone odśrodkowe, które miało być równe lub większe niż 1 m/s^2 . Dla specjalistów było to całkiem jasne. Ten parametr wskazywał jednoznacznie, że oferent bez groźby odrzucenia oferty mógł przedstawić jedno lub drugie z tych rozwiązań.

Pokazuję teraz państwu już ostatni slajd. Trzy tygodnie przed nami prezes kolei niemieckich pan Grube w obecności ministra transportu Niemiec pana Ramsauera, podpisali kontrakt na dostawę 220 pociągów zespołowych o prędkości 230-250 km/godz. z możliwością rozszerzenia tego kontraktu o 80 pociągów. Wartość tego kontraktu to 6 mld euro. Pociągi wejdą do eksploatacji od 2016 r. Dziękuję za uwagę. Jeżeli będą mieli państwo jakieś pytania, to będę mógł na nie odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Czy jeszcze ktoś z przedstawicieli strony rządowej chciałby zabrać głos? Rozumiem, że nie. To już wszystkie informacje, które rząd chciał przekazać Komisji. W takim razie otwieram dyskusję. Kto z państwa posłów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Waldemar Wiązowski (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Proszę mi wybaczyć to, że będę się wypowiadał w dość ostrych słowach. Mam na uwadze to, że przed godziną odbyła się pod Sejmem manifestacja ludzi zatrudnionych w zakładach pracy, w przemyśle. Gdyby ci ludzie mówili o pociągach Pendolino, to mówiliby o nich jak o gadżetach, bez których w Polsce możemy się obejść. Taka jest rzeczywistość.

W związku z tym mam pytanie. Chcemy wpompować 400 mln euro w zakup gadżetów, na które – moim zdaniem – nawet nas jeszcze nie stać. Według mnie jest to działanie wbrew interesom Polski. Dlaczego? Chyba Ministerstwo Gospodarki, a także Ministerstwo Infrastruktury powinny rozważać, w jaki sposób z modernizacją komunikacji tego rodzaju można byłoby sobie poradzić na własnym rynku. Jeżeli te ministerstwa tego nie rozważały, to bardzo źle. W zasadzie „Pafawag” już w tej chwili nie istnieje, ale jest przecież fabryka wagonów w Bydgoszczy. Przecież jest to kontrakt o wartości 400 mln euro. Są to prawie 2 mld zł. Dlatego pytam, czy polski rząd rozważał możliwość poprawienia naszego taboru oraz szybkości i wygody podróżowania mając na uwadze jakiś program gospodarczy, który dawałby jakieś szanse polskim zakładom pracy oraz polskim pracownikom? Wydaje mi się, że to, co zaproponowano, to rozrzutność, na którą nas nie stać. Jest to chyba sytuacja, do której doprowadzono świadomie po to, żeby polski robotnik nie miał co robić. Nie wiem, ale po prostu pod koniec tej kadencji, a nie tylko tej, aż mnie skręca taka niefrasobliwość, taki brak dbałości o własny zadek, za przeproszeniem. To jest dla mnie nie do przyjęcia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Zgłasza się jeszcze pan poseł Kowalski. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bogusław Kowalski (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, w tej Komisji nie ma nikogo, kto nie chciałby, żeby polskie koleje były nowoczesne, sprawne i żeby były efektywnym elementem systemu transportowego w naszym kraju. Myślę, że w tym zakresie jesteśmy zgodni z tym, co powiedział pan minister, który również wyraził takie pragnienie.

Natomiast wracając do tych trzech pytań, które przedstawiłem w moim wprowadzeniu, to z udzielonych odpowiedzi wynika, że jeżeli chodzi o decyzję o tym, żeby nie kupować pojazdów konwencjonalnych, ale pojazdy dużej prędkości, to jedyny argument, który do tej pory usłyszałem, to argument ambicjonalny. Dotyczy on tego, że wszyscy już mają takie pociągi, a my ich ciągle nie mamy, więc jest już czas najwyższy, żebyśmy je mieli. Jest to, proszę państwa, argument, który jest nie do przyjęcia. Tak nie można

prowadzić polityki inwestycyjnej. Takie podejście jest niepoważne. Jedynym argumentem, jaki moglibyśmy uznać, byłby jakiś argument ekonomiczny, który polegałby np. na tym, że zakup tzw. pojazdów z wyższej półki spowoduje skrócenie czasu przejazdu i ściągnięcie nowego potoku podróżnych, którzy dziś korzystają z samochodów lub samolotów. Rozumiem, że w ten sposób wzmocnilibyśmy kolej. Natomiast, jeżeli kupujemy luksusowe cacka, do których musimy dopłacać ze środków publicznych, żeby polskich podróżnych było stać na kupno biletów, to myślę, że jest to jakieś pomieszanie pojęć. Chciałbym zwrócić panu ministrowi uwagę, że z pieniędzy przeznaczonych na służbę publiczną powinny być dotowane takie połączenia, które np. zagwarantują spójność komunikacyjną kraju lub dostęp dla uboższych grup społecznych. Brak dotacji ze strony ministerstwa spowodował, że PKP Intercity zawiesiło połączenia z takim miastem, jak np. Zamość, który został w ten sposób odcięty od transportu kolejowego. Jeżeli koszty dopłaty do tego cacka mają spowodować to, że będziemy musieli zamknąć ileś połączeń regionalnych lub lokalnych, to rzeczywiście jest to taka polityka, której nie możemy akceptować.

Wysoka jakość przewozów na kolei we wszystkich krajach dotyczy przede wszystkim połączeń komercyjnych. Połączenia TGV oraz inne szybkie połączenia, to połączenia komercyjne, które konkurują z transportem najwyższej klasy, np. z transportem lotniczym. Natomiast te połączenia nie korzystają z dopłat socjalnych. Przecież to, co pan minister ma w budżecie na połączenia międzywojewódzkie, jest dopłatą socjalną. Tak trzeba tę dopłatę traktować. Nie jest to dopłata luksusowa, czy dopłata do luksusu. Nie chodzi o to, żebyśmy mogli jakiejś grupie podróżnych ten luksus zafundować. Bardzo cieszę się z tego, że pan prezes przedstawił nam dane dotyczące przeprowadzonej analizy. Jednak w tej analizie zabrakło podstawowych danych. Nie zawiera ona odpowiedzi na pytanie, dlaczego mają być wykorzystywane nie pojazdy o prędkości maksymalnej do 190 km/godz., ale pojazdy o prędkości powyżej 200 km/godz.? Tak naprawdę jest to dziś fundamentalne pytanie, które dotyczy tego przetargu. Gdybyśmy zakupili także bardzo nowoczesne pojazdy o prędkości maksymalnej do 190 km/godz., to przecież byłby to milowy krok w rozwoju polskiej kolei. Przecież takich pojazdów dziś nie mamy.

Jaka jest dzisiaj średnia prędkość handlowa, z którą realizuje pan przewozy, panie prezesie w PKP Intercity? Proszę nam to powiedzieć panie prezesie. Jaka jest ta prędkość? Jaka jest średnia prędkość?

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Panie pośle, przede wszystkim ten tabor kupujemy...

Poseł Bogusław Kowalski (PiS):

Panie prezesie, zadałem panu konkretne pytanie. Czy może pan na to pytanie konkretnie odpowiedzieć? Ja jeszcze nie skończyłem swojej wypowiedzi.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Jest to uzależnione od tego, której linii to dotyczy.

Poseł Bogusław Kowalski (PiS):

Nie. Pytam pana ogólnie o średnią prędkość w całej sieci. Jaka jest średnia prędkość? Czy jest to średnio 60 km/godz., 70 km/godz., czy 50 km/godz.?

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Trzeba to określić dla konkretnej linii.

Poseł Bogusław Kowalski (PiS):

No dobrze, w takim razie zostawmy to. Na pewno średnia prędkość dla całej sieci mieści się w przedziale, który przed chwilą podałem. Gdybyśmy osiągnęli pułap na poziomie 190 km/godz., to i tak byłby to kolosalny skok do przodu. Rodzi się pytanie o ten 1 mld zł, który podejmując tę decyzję, dodatkowo państwo wydali. Ile wagonów, których zabrakło w kryzysie zimowym, gdyż stały wtedy na bocznicach, można byłoby wyremontować w PKP Intercity za 1 mld zł? W jakim stopniu można za taką kwotę podnieść jakość usług przewozowych w całej sieci, a nie tylko na jednym, wybranym połączeniu?

Proszę państwa, zadaję państwu te pytania nie dlatego, żeby państwu dokuczyć. Zadaję je dlatego, że są to podstawowe dylematy dotyczące polityki transportowej w zakresie kolejnictwa w Polsce. Chcemy kolej unowocześniać. Chcemy w kolej inwestować, ale mamy ograniczoną pulę środków. Musimy te środki racjonalnie wydać stosownie do tego, jakie są możliwości, jakie są potrzeby i jakie są oczekiwania. Proszę mi wierzyć, że ci podróżni, którzy wsiadali do pociągów przez okna w okresie świąt, nie oczekują na pociągi Pendolino. Oni oczekują na minimalny standard, który można byłoby nazwać standardem europejskim. Chodzi o taki standard, który byłby przestrzegany na świecie. W zderzeniu z tym, jak niskie są dziś te standardy w polskim kolejnictwie, nie tylko w Polsce prowincjonalnej, ale także w połączeniach z najważniejszymi ośrodkami, wydaje się, że ten zakup jest zakupem niegospodarnym, nieracjonalnym i nieuzasadnionym.

Nie przekonał mnie pan również w kolejnej sprawie. Chodzi mi o to, dlaczego zdecydowano się na podjęcie decyzji o przystąpieniu do kontraktu, chociaż złożona została tylko jedna oferta? To, że nie było protestów do specyfikacji, o niczym nie świadczy. Prowadzony był dialog konkurencyjny. Jeśli w tym dialogu brały udział 4 firmy, to dlaczego finalnie nie było przynajmniej 2 ofert? Moglibyśmy wtedy mieć przynajmniej jakieś kryteria porównawcze. W tej chwili tak naprawdę nie wiemy tego, czy ta oferta jest ofertą rzeczywiście konkurencyjną i uzasadnioną. Jednak to zostawmy. W świetle podstawowych problemów, które dotyczą strategicznych decyzji, samo postępowanie przetargowe jest już tylko pewnym efektem końcowym. Mogliśmy usłyszeć, że pan minister sprostował moją wypowiedź, mówiąc, że podróż zostanie skrócona nie o 3, ale o 9 minut. Naprawdę są to argumenty, które nie uzasadniają podjęcia takiej decyzji. Okazuje się, że mamy skrócenie podróży o 9 minut za 1 mld zł. Byłoby dobrze, gdyby pan minister podał nam jeszcze przynajmniej datę. Skoro jest pan pewien tego, że na całym odcinku Centralnej Magistrali Kolejowej będzie możliwy przejazd z prędkością 220 km/godz., bo tak pan minister powiedział, to byłoby dobrze, gdyby pan minister jeszcze powiedział, kiedy to będzie. W którym roku taka prędkość handlowa jest zaplanowana i kiedy będzie ona możliwa do osiągnięcia?

Wiemy o tym, że ostatnio rząd chciał zabrać 5 mld zł z inwestycji kolejowych na inwestycje drogowe. W związku z tym uzasadnione jest pytanie, czy ma pan rzeczywiście pieniądze na to, żeby przystosować Centralną Magistralę Kolejową do takiej prędkości? Kiedy taka prędkość zostanie osiągnięta? Może się okazać, że nawet przedstawione przez pana założenia, czyli przyspieszenie przejazdu o te 9 minut także nie będzie możliwe, jeżeli te plany pozostaną tylko planami na papierze. Natomiast umowa na pociągi jest umową realną. Jak powiedział pan prezes, już dziś trzeba wpłacić zaliczkę na realizację tej umowy.

Na dzisiejszym posiedzeniu Komisji nie jest przewidziane głosowanie nad wnioskami. Dlatego dziś nie będę zgłaszał żadnego wniosku. Jednak chcę zapowiedzieć, że na następnym posiedzeniu zaproponuję Komisji Infrastruktury skierowanie wniosku do Najwyższej Izby Kontroli, żeby sprawdziła ten kontrakt nie tylko od strony jego zgodności z prawem. Panie prezesie, na pewno pański uśmiech jest uzasadniony. Jednak chcę panu powiedzieć, że ten 1 mld zł, o którym w tej chwili dyskutujemy, to nasze środki, a nie pańskie. Nasze, czyli społeczne, czy publiczne. Pochodzą one ze środków publicznych, a nie z pańskiej kieszeni. Dlatego prosiłbym, żeby także postarał się pan o pewną troskę, którą staramy się tu wspólnie reprezentować. Na następnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury zaproponuję zbadanie tej całej sprawy nie tylko pod kątem zgodności z prawem zastosowanych procedur, ale także od strony gospodarności i racjonalności tego typu wydatków.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Zgłasza się pan poseł Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Po pierwsze, chciałbym panu ministrowi oraz panu prezesowi podziękować za tę rzeczową prezentację. Nie jestem inżynierem kolejnictwa, ani specjalistą w tym zakresie. Jednak wydaje mi się, że tę prezentację zrozumiałem, gdyż była ona przeprowadzona dość przystępnie. Myślę, że także wszyscy ci, którzy mieli z tymi sprawami kontakt,

np. pracując w administracji, przy odrobinie dobrej woli mogliby tę prezentację zrozumieć i nie powtarzać pierwotnie zadanych pytań, na które przecież już padły odpowiedzi. Chciałbym zaapelować do państwa, żeby tego nie robić. Wiemy, jaki jest charakter tego typu posiedzeń. Wiemy, z jaką intencją najczęściej zwołuje się posiedzenia Komisji w trybie art. 152 regulaminu Sejmu. Jednak zwracam się do państwa, a zwłaszcza do moich przedmówców, żebyśmy szanując istotę tego posiedzenia, czyli poszukiwanie jakiejś obiektywnej prawdy, traktowali to posiedzenie poważnie.

Chodzi mi o to, żebyśmy wszyscy, niezależnie od różniących nas przynależności klubowych potrafili znaleźć w tym, co jest dobre, swój własny udział. Oczekujemy na to, że będzie to jeszcze szybciej i jeszcze lepiej. Jeżeli jednak coś idzie dobrze, a tak jest właśnie w tej sprawie, to proponuję, żeby doszukiwali się państwo swojego udziału w tej sprawie, czy w tym sukcesie, a nie deprecjonowali wszystkiego od „a” do „zet”. Ja także naprawdę chciałbym, żeby w naszym kraju produkowano podobne składy pociągów. Równie dobrze pierwszy z panów posłów, który zabierał głos, mógłby zadać panu ministrowi pytanie, dlaczego Ministerstwo Infrastruktury nie doprowadziło do tego, żeby „LOT” zamiast zamawiać samoloty „Dreamliner” zlecił polskiemu przemysłowi lotniczemu opracowanie i wyprodukowanie prototypowych samolotów o podobnych parametrach.

Polski konsument chce jeździć w warunkach porównywalnych z krajami, które wcale nie są od nas o wiele bardziej zasobne. Jako codzienny użytkownik pociągów mogę potwierdzić, że taka jest istota. Ludzie chcą jeździć w normalnych, dobrych warunkach, a nie przez cały czas dążyć w stronę minimalizmu, który był tu proponowany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Dziękuję. Zgłasza się jeszcze pan poseł Racki.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, można byłoby również sobie zadać także takie pytanie, po co budujemy autostrady? Dajmy lepiej pieniądze na drogi gminne i powiatowe. Wtedy będziemy jeździć furmankami, a nie samochodami, które kupujemy i którym zezwalamy na osiąganie prędkości do 140 km/godz. Dlaczego nie kupiliśmy szynobusu w Poznaniu, lecz w Bydgoszczy? Dlatego, że po roku szynobusy, które kupiliśmy, musieliśmy postawić w krzakach, a na ich remont czekaliśmy ponad rok. Kupuje się to, co jest dobre, co jest sprawdzone i co jest tanie. Zgadza się z tym, co powiedział pan minister.

Wyraźnie powiedziano, że kupuje się określoną liczbę pociągów, które obsłużą konkretną linię. Nie kupuje się tyle pociągów, żeby obsłużyły cały kraj, gdyż wszystkie linie w kraju w dniu dzisiejszym nie są do tego przygotowane. Średnia prędkość handlowa to 60, 40, a w niektórych miejscach nawet 80 km/godz. Ja także jeżdżę taką linią do pracy. Jednak mam nadzieję, że szybkich linii będzie nam przybywać. Oprócz linii Gdańsk – Katowice i Kraków, jest przecież modernizowana także linia Warszawa – Łódź. Jest to linia, która będzie modernizowana dalej. Trzeba również pamiętać o tym, że bardzo zaawansowane są prace nad tzw. linią „Y”. Ta linia ruszy w 2020 r. Mam nadzieję, że wtedy pociągi będą poruszały się po tej linii z szybkością 200 km/godz. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Dziękuję. Mam jeszcze zgłoszenia pani poseł Elżbiety Pierzchały, pana posła Piotra Ołowskiego oraz pana Adriana Furgalskiego. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń. W takim razie do tej listy dopiszę jeszcze siebie. Na tym zamykam listę mówców w tej fazie dyskusji. O zabranie głosu poroszę panią poseł Elżbietę Pierzchałę.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Chciałabym bardzo podziękować panu ministrowi za tę wizję. Istnieje taka zasada, która mówi, że naród bez marzeń nie ma przyszłości. Dlatego właśnie powinniśmy marzyć, np. o tym, żeby kolej była lepsza. Zwracam się do pana posła Kowalskiego. W Polsce mamy niewiele autostrad. Często są to drogi mające po 30-40 km. Czy uważa pan, że z tego powodu ludzie nie kupują takich samochodów,

jak np. Porsche lub innych, które mogą rozwijać prędkość do 300 km/godz.? Ludzie kupują takie samochody i jeżdżą nimi szybko tylko na pewnych odcinkach.

Posel Bogusław Kowalski (PiS):

Kupują je za swoje pieniądze.

Posel Elżbieta Pierzchała (PO):

Dobrze, kupują je za własne pieniądze, a także za pieniądze firmowe. Kupują je bez względu na to, jaka jest średnia prędkość. Dlatego nie możemy ogólnie mówić o średniej prędkości. Powinniśmy mówić o prędkości na określonych odcinkach. Są takie odcinki, na których już dziś możliwe jest osiąganie dużych prędkości. Po co stworzyliśmy fundusz kolejowy? Zrobiliśmy to po to, żeby budować infrastrukturę. Dziś szykujemy infrastrukturę do tego, żeby można było zwiększyć prędkość do 220 km/godz. Czy w tej sytuacji mamy kupować pociągi jeżdżące z prędkością do 190 km/godz.? Jeśli tak się stanie, to będziemy mieli infrastrukturę przygotowaną do tego, żeby jeździły u nas pociągi z prędkością 220 km/godz., ale nie będziemy mieli taboru do tej infrastruktury. Przecież od razu nie kupimy taboru w takich ilościach, żeby jeździł po setkach kilometrów linii. Ten tabor będzie jeździł tylko na pewnych odcinkach. Jednak to już będzie pewna nowoczesność. W ten sposób będą już realizowane pewne marzenia.

Jestem inżynierem kolejowym i popieram pana ministra. Uważam, że bardzo dobrze robimy. Żaden producent krajowy nie doszedł jeszcze do takiego etapu, żeby budować takie pociągi. Dajmy narodowi szansę na to, żeby mógł jeździć takimi pociągami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Dziękuję. Głos zabierze pan poseł Ołowski.

Posel Piotr Ołowski (PO):

W zasadzie zostałem wywołany do wypowiedzi przez pana posła, który mówił o samolotach „Dreamliner”. Muszę przedstawić tylko jedną uwagę. Czasami warto jest kupić coś bardzo nowoczesnego, właśnie dla pasażerów. Chodzi o to, żeby mogli się cieszyć tym, że mogą jeździć takimi pociągami i z takimi prędkościami lub latać najbardziej nowoczesnymi samolotami. Panie ministrze, mam do pana bardzo krótkie pytanie. Padło takie stwierdzenie, że gdyby po tym przetargu nie został podpisany kontrakt, to przy obecnych możliwościach finansowania do takiej transakcji już by nie doszło. Jakie byłyby straty z tego powodu? Na pewno z tego powodu powstałyby jakieś straty.

Mam także drugie, bardzo konkretne pytanie. Mam przed sobą dane na temat możliwości instalacji wychylanego pudła. Podano wysokość opłaty za 1 km i podano, o ile podwyższa ona koszty eksploatacji. Natomiast chciałbym zapytać, ile w składzie, za który płaciliśmy 20 mln euro, kosztowałby pociąg z wychylnym pudłem? To już wszystko. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Głos zabierze pan Furgalski. Bardzo proszę.

Dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych „TOR” Adrian Furgalski:

Dziękuję bardzo. Mam pytanie, które dotyczy sytuacji po 2014 r., gdy pociągi Pendolino już wyjadą na tory. Czy mógłbym już otrzymać odpowiedź na następujące pytanie? Jak będzie wtedy wyglądała oferta PKP Intercity od Warszawy na północ, czy na południe, w porównaniu z tym, co jest w tej chwili realizowane przez pociągi TLK Express, czy Express Intercity? Rozumiem, że ta oferta zostanie ograniczona. Chociaż w pociągach Pendolino ceny będą nieco wyższe, to w godzinach poza szczytem będą one niższe. Czy można już powiedzieć, jaki procent miejsc będzie oferowany na linii Warszawa – Gdynia, czy na linii Warszawa – Kraków będzie oferowany w pociągach Pendolino, a jaki procent w pozostałych pociągach spółki?

Moje drugie pytanie dotyczy zmiany formy zabezpieczenia dla Europejskiego Banku Inwestycyjnego w związku z kredytem, który ma udzielić ten Bank. Jakiś czas temu była mowa o tym, że będzie to kontrakt z Ministerstwem na realizację przez spółkę połączeń międzywojewódzkich. Taka umowa została przedstawiona w Brukseli. Później nastąpiła zmiana. Teraz wiadomo, że będą to gwarancje ministra finansów. Czy jest to spowodowa-

ne tym, że Bruksela np. się z tym guzdrze, a nam jest to potrzebne szybciej? Czy chodzi tu o czas? Czy też w Brukseli były np. jakieś sygnały świadczące o tym, że tego typu umowa może nie uzyskać akceptacji? Podobny przypadek zdarzył się już Hiszpanii.

Mam także trzecie pytanie. Oczywiście, Pendolino ładnie wygląda. Będzie to 20 pociągów. Można powiedzieć, że tak do końca nie czynią one wiosny w ofercie PKP Intercity. Jakie są kolejne plany inwestycyjne, jeśli chodzi nie o modernizację, ale o nabycie składów przez Intercity? Chciałbym także odnieść się do informacji zawartej w materiale PKP Intercity. Ponieważ strony w tym materiale nie są numerowane, więc powiem, że chodzi mi o analizę, w której w trzech słupkach przedstawiono punktację związaną z analizą poszczególnych rozwiązań. Te słupki dotyczą pociągów push-pull, pociągów zespołowych oraz pociągów zespołowych z wychylnym pudłem. Pociągi zespołowe z wychylnym pudłem otrzymały dość dużo punktów w kategorii komfort. Z czego bierze się ta punktacja, a zwłaszcza różnica w ocenie, którą za komfort otrzymały pociągi zespołowe? Z czego przede wszystkim ta różnica wynika? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Zgłosił się jeszcze pan poseł Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie ministrze, trochę przedłużę wątek poruszony przez pana posła Kowalskiego. W Internecie pojawiały się informacje dotyczące sposobu wyboru przedmiotu zamówienia. Powiedzmy, że ten wybór jest już przesądzony, że jednak powinny to być pociągi zespołowe. Jest to słuszny wybór, gdyż w porównaniu z innymi składami są one bardziej skuteczne, także jeśli chodzi o ich sposób poruszania się. Natomiast, jeżeli określimy parametry, to w efekcie końcowym wiemy jedno – cena końcowa, która wynika z przetargów, jakie odbywały się w Europie, w zakresie złożonych ofert waha się o 1-4%. W żadnym przypadku ta różnica nie osiągnęła 5%. W związku z tym nie ma kwestii dotyczącej tego, czy już po przedstawieniu specyfikacji można było ewentualnie osiągnąć jakieś większe oszczędności. Wiadomo, że nie było to możliwe.

Natomiast ważna jest kwestia dotycząca założonych parametrów. Spotkałem się z takimi analizami, które mówiły o tym, że walka o dużą prędkość ma znaczenie w sytuacji, gdy ponad 30% podróżnych przejeżdża odcinek ponad 1000 km. Jeżeli ta odległość jest mniejsza, nie ma takiej potrzeby, a przecież u nas najdłuższa odległość podróży, jeżeli chodzi o jeden przejazd, nie przekracza 800 km. Biorąc ten warunek pod uwagę, Norwegowie zdecydowali się na zakup pociągów osiągających prędkość do 190 km/godz. W związku z tym każdy skład pociągu kosztuje ich poniżej 6 mln euro za jeden, jeżeli chodzi o składy zespołowe. Patrząc na to z takiego punktu widzenia, należy zauważyć, że jest tu bardzo duży skok. Pierwszy rozważany wariant dotyczył pociągów osiągających prędkość 160 km/godz., a następny dotyczył pociągów jeżdżących z prędkością do 250 km/godz. Właśnie stąd bierze się bardzo znacząca różnica cenowa. Z punktu widzenia prawie kompletnych możliwości, istniałaby możliwość kupienia prawie 2,5 razy większej liczby pociągów. Kwestia jest taka, że brakuje nam uzasadnienia takiego wyboru.

Wróć jeszcze do podanego wcześniej przykładu dotyczącego samochodów. Wiadomo, kto kupuje bardzo drogie samochody, których parametry przewyższają dwukrotnie dopuszczalne w Polsce prędkości. Jako kraj nie jesteśmy w takiej sytuacji, żeby obywatele kupowali sobie samochody Porsche z turbodoładowaniem. Są to te pytania, na które musimy sobie tu odpowiadać. Jakie efekty końcowe uzyskamy w tym momencie? Chodzi o takie efekty końcowe, które nie będą się odnosiły tylko do jednej, czy do dwóch linii. Poza główną trasą mamy jeszcze sporo ośrodków, do których dojeżdżają pociągi Intercity. Także do tych ośrodków dojazd powinien być jak najbardziej komfortowy, czyli optymalnie niestresujący dla pasażera. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Dziękuję. Ponieważ nie ma już dalszych zgłoszeń do dyskusji, teraz udzielię głosu sobie. Proszę państwa, jest to bardzo interesująca dyskusja. Kiedy miałem więcej czasu i byłem poza parlamentem, to przy wielu projektach na wstępnych etapach ich studiów wykonalności zastanawialiśmy się nad tym, gdzie najlepiej będzie wydać złotówkę, którą mamy. Czy najlepiej wydać ją na zakup nowego taboru, a jeśli tak, to na jaki, czy

na zwiększenie liczby remontów, a jeśli tak, to co jeszcze można wydusić z pociągów EN57 M? Czy lepiej będzie przeprowadzić mały remont z wymianą siedzeń i odmalowaniem wnętrza za 1 mln zł, czy głęboki remont po 4 mln za sztukę? Ciągle brakowało na to środków.

Odbyliśmy tu bardzo interesującą dyskusję. Niestety, jest tak, że podstawą do przygotowania każdego projektu muszą być rzetelne analizy. Problem polega na znalezieniu średniej ważonej różnych czynników, które o tym decydują. Można powiedzieć, że zarząd PKP Intercity podjął decyzję. Na pewno przed jej podjęciem przeprowadził następującą analizę. Chcemy kupić nowy tabor, gdyż mamy źródła finansowania takiego zakupu. Powiem o nich jeszcze za chwilę, gdyż to źródło wcale nie jest takie pewne i oczywiste. Zbadano potrzeby. Tak to zrozumiałem. Podjęto takie rozstrzygnięcie, że przy wyborze pomiędzy pociągiem z wychylnym pudłem i niewychylnym pudłem racjonalne będzie ze względów ekonomicznych zejście na niższy poziom, gdyż jeszcze nie opłaca się kupić najlepszego taboru. Rozstrzygnięto także, że nie ma żadnych racjonalnych powodów, żeby wybrać pociągi niespółowe zamiast zespołowych. Decyduje o tym prędkość, gdyż pomimo wszystko stawiamy na takie pojazdy, które mogą poruszać się z prędkością przekraczającą 200 km/godz.

Pan poseł Kowalski przedstawił inny sposób myślenia. Uznał, że jesteśmy w innej sytuacji i dziś uzyskamy nową jakość oraz większy i pełniejszy komfort w zakresie obsługi aspiracji pasażera, kiedy zakupimy pociągi klasyczne. Są one dużo tańsze w utrzymaniu i zakupie, więc będzie ich dużo więcej. Ten 1 mld zł przesunięty na zakup tańszego taboru da nam znacznie lepsze efekty. Tak odebrałem wypowiedź pana posła. Chodzi o to, żeby nie tylko na tej jednej linii jeździło te 20 pociągów pomiędzy Gdańskiem a Krakowem i Śląskiem, ale żeby było to coś więcej. Może wtedy nie będziemy jeździć tak szybko, czyli 200 km/godz., ale pojedziemy z przywoitą jak na Polskę prędkością 160 km/godz., a za to będziemy obsługiwać 6 stolic województw. Taki sposób myślenia przedstawiono przy tej analizie.

Przy każdym sposobie myślenia o tej analizie trzeba mieć argumenty przemawiające zarówno za każdym z tych wariantów, jak i przeciw. Pierwszy mówca zwrócił uwagę na jeszcze jeden wariant. Mówił o tym, że w ramach polityki transportowej trzeba uwzględnić dostępne możliwości produkcji krajowej i skierować przynajmniej część tych środków, które mamy na zakup, w tym kredytów oraz środków Unii Europejskiej, w stronę miejscowych, krajowych źródeł wytwarzania. Wiadomo, że może to być „PESA”, albo „Newag”. Jednak pamiętajmy o tym, że przecież „Bombardier” z Wrocławia jest czołowym światowym producentem pudeł. W związku z tym i tak może się okazać, że wiele kupionych poza Polską pudeł zostało zbudowanych we Wrocławiu. Właśnie na takim poziomie trzeba przeprowadzić te rachunki. Jeżeli dodamy do tego jeszcze, że w tym zakupie mają być wykorzystane środki Unii Europejskiej, to mamy problem dotyczący tego, jak w przewozach konkurencyjnych udzielić zgody Komisji Europejskiej swojemu podmiotowi gospodarczemu. I tu pojawia się dodatkowa argumentacja, która mówi o tym, że poza godzinami szczytu będzie to usługa o charakterze powszechnym, czy publicznym, w ramach poprawy skomunikowania. Tym dość wąskim argumentem próbujemy uzyskać akceptację Komisji Europejskiej na to, żeby 50% środków na ten zakup pochodziło z dotacji Unii Europejskiej, a pozostałe 50% z kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Jeżeli tego kredytu nie będzie gwarantowała odpowiednia umowa, to może zagwarantuje go minister finansów, w zależności od tego, co uda się nam uzyskać.

Chcę powiedzieć, że podobna dyskusja o decyzji podjętej przez PKP Intercity odbyła się w Internecie na różnych portalach. Warto dodać, że temperatura i jakość debaty prowadzonej w Internecie była znacznie gorsza niż na tej sali. W Internecie od pochwał do oskarżeń i orzeczenia o karze śmierci dla tych, którzy podjęli taką decyzję, był tylko jeden krok. Niektórzy nawet chcieli, żeby kupić od Japończyków tabor z wychylnym pudłem, jaki stosują dla kolei super dużych prędkości. W związku z tym, po pierwsze, chciałbym podziękować wnioskodawcom za to, że możemy dziś odbyć to posiedzenie Komisji. Uważam, że w tej wielkiej debacie społecznej środowiska kolejowego, także pewne elementy naszej debaty mogą być twórcze i ważne. Można powiedzieć, że decyzja w tej sprawie już zapadła. Żadna ze stron nie zaskarżyła rozstrzygnięcia tego przetargu. To

też jest wiele mówiący sygnał. Firmy, które nie złożyły oferty na pociągi z wychylnym pudłem, nie zaskarżyły rozstrzygnięcia, zgodnie z którym wybrano wariant dotyczący pociągów zespołowych bez wychylnego pudła.

W związku z tym mam następujące pytania. Po pierwsze, czy rząd podjął już decyzję w formie uchwały Rady Ministrów o zabranii części pieniędzy przeznaczonych na drogi? Taka decyzja została podjęta przez rząd na początku roku. Jednak wtedy były to tylko decyzje intencyjne. Wiadomo, że była o tym mowa w wypowiedziach publicznych, łącznie z tym, że rząd wysłał ministra właściwego do spraw kolei, żeby przekonywał, iż te inwestycje są bardziej racjonalne niż inwestycje na polskich drogach. Czy jest taka decyzja, czy jej nie ma? Czy rząd kontynuuje ten scenariusz? Jeżeli takiej decyzji nie ma, to znaczy, że tej decyzji już nie powinno być. Wiemy o tym, że Komisja Europejska potrzebuje co najmniej pół roku na rozpatrzenie wniosku. Mamy już koniec czerwca. W tej sytuacji, o ile chcemy spółkę wykorzystywać w sposób finansowy sensu stricto, to przesuwanie tych środków jest ryzykowne z punktu widzenia możliwości ich wykorzystania przez polską przestrzeń gospodarczą.

Powiem teraz o drugiej sprawie. Myślę, że jest to sprawa dużo ważniejsza niż dyskusja o zakupie i modernizacji, które prowadziła PKP Intercity. Co jest z wielkim kontraktem dla przewozów regionalnych w tym zakresie, skoro obecny tu pan minister infrastruktury Andrzej Massel publicznie i raczej słusznie zauważył, że raczej nie zanoszą się na to, żeby możliwy był mega przetarg i mega zakup w postaci wspólnego i solidarnego działania wszystkich samorządów? Przypomnę państwu, że przy procesie przekazywania samorządom, jedną z marchewek w tym procesie było zabezpieczenie tego, jako nadzwyczajnego priorytetu w obszarach wykorzystania środków unijnych. Stawialiśmy to jako główne zadanie dla przekazywanej samorządom spółki „Przewozy Regionalne”. Miało to odmienić rzeczywistość polskich kolei. Mówimy o określonych kłopotach taborowych spółki PKP Intercity. W podobny sposób z punktu widzenia potrzeb, jakości usług oraz kosztów funkcjonowania działają „Przewozy Regionalne”. Teraz jeszcze dochodzi tam problem kolejnych inicjatyw samorządowych w zakresie własnych kolei regionalnych i kolei aglomeracyjnych.

Jak w takim razie należy wykorzystywać środki unijne, żeby nie przepadły w obecnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej, jeżeli – delikatnie mówiąc – pójdzie to jako wariant zdecentralizowany? Na jakim jest to etapie? Na co możemy liczyć ze strony samorządów? Na pewno pamiętają państwo, że kiedy spotykaliśmy się i mówiliśmy o konfliktach pomiędzy „Przewozami Regionalnymi” i PKP Intercity, albo ocenialiśmy to, co zostało zrobione, ciągle wracałem do tego, jaką gigantyczną rolę spełnia resort infrastruktury w zakresie koordynacji, inicjowania i pilnowania tego procesu. Z różnych powodów, m.in. z powodu braku mechanizmów ustawowych, które wpisaliśmy dla resortu dopiero po usamorządowieniu, zbliżamy się do tego, że mamy w tym zakresie poważne zagrożenie.

Trzecia sprawa to wyjaśnienie potwierdzenia tego finansowania. Czy w dalszym ciągu mamy to finansowanie na poziomie życzeń? W tej sali lub może w innej sali na tym samym piętrze półtora roku temu usłyszeliśmy, że Komisja Europejska we wstępnych uzgodnieniach ustnych czy pisemnych przyznała w ramach tego scenariusza przyznanie środków na zakup tego taboru. Od tego czasu, o ile dobrze liczę, upłynęło już półtora roku. Zmienił się nie tylko wiceminister do spraw kolei, ale także prezes zarządu PKP Intercity, a problem jest nadal otwarty. Tak należy rozumieć decyzję ministra finansów o tym, że w razie czego przejmie gwarantowanie tego kontraktu. Na koniec zadam jeszcze jedno, już ostatnie pytanie. Myślę, że bardzo zasadne jest pytanie o to, co będzie poza tym kontraktem, jeśli chodzi o Intercity? Wiemy już, że ta spółka nie znajdzie się na giełdzie, a w związku z tym nie pozyska pieniędzy na modernizację, odnowę taboru i rozbudowę zaplecza oraz swojego potencjału, jeśli chodzi o kwestie związane z taboru z giełdy, co planowaliśmy kilka lat temu. Tyle szanowni państwo z mojej strony.

Jak już powiedziałem, mamy już wstępne decyzje. Jesteśmy już po jakimś etapie podejmowania decyzji. Dzisiejsza dyskusja pokazuje bardzo wyraźnie, w jak bardzo w dalszym ciągu złożonym otoczeniu jest ten, kto podejmuje decyzje z tego obszaru. Nie jest ważne to, czy jest to spółka samorządowa, tramwajowa, czy transportowa. Zawsze przy

podejmowaniu decyzji występują tego typu napięcia. W związku z tym nie jest tak, że wniosek grupy posłów oraz wystąpienie pana posła Kowalskiego jest odbieraniem marzeń. To jest pytanie o to, jak powiązać marzenia, które są potrzebne, a nawet niezbędne, z realnością i pozytywnym rachunkiem, żeby wszystko się zgadzało, a przy tym, żeby mieć ten tabor na wczoraj, a nie na pojutrze.

Bardzo proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Massel:

Dziękuję bardzo wszystkim osobom zabierającym głos w tej dyskusji. Postaram się odpowiedzieć na te pytania tak jak potrafię. Pierwsze pytanie dotyczyło udziału przemysłu krajowego w produkcji tych pojazdów. Moją odpowiedź zacznę od tego, że w procedurze dialogu konkurencyjnego uczestniczyły różne podmioty – zarówno podmioty krajowe, jak i zagraniczne. Raz jeszcze powtórzę, że nikt nikogo nie możemy zmusić do złożenia oferty. Złożona została tylko jedna oferta i to przez podmiot zagraniczny. Jednak ten podmiot zagraniczny pewną część zamówienia, niezbędną do wykonania tych pojazdów, będzie realizował w Polsce. Udział polskich poddostawców w tym kontrakcie można szacować na 15-20%. Na pewno nie jest to dużo. Jednak będzie to okazja do tego, żeby w tej dziedzinie zebrać również doświadczenia w naszym kraju.

Odnosząc się do pytań zadanych przez pana posła Kowalskiego, powiem, że śmiem się nie zgodzić ze stwierdzeniem, iż padły tu argumenty emocjonalne. Były to jednak argumenty techniczne. Kolej dużych prędkości jest całym systemem, który wymaga, żeby w składających się na ten system podsystemach zostały spełnione określone warunki. Ten system bardzo znacząco różni się od systemów kolei konwencjonalnych. Mamy w Polsce realizować kolej dużych prędkości. Do tego zobowiązuje nas uchwała Rady Ministrów z grudnia 2008 r., która mówi, że szkieletowa sieć kolei dużych prędkości ma się składać ze zmodernizowanej Centralnej Magistrali Kolejowej na linii Warszawa – Kraków i Katowice oraz z linii „Y” Warszawa – Łódź – Wrocław i Poznań. Wprowadzenie standardu prędkości 220-230 km/godz. na Centralnej Magistrali Kolejowej będzie naprawdę stanowiło realizację idei kolei dużych prędkości w Polsce. Będzie możliwość zebrania doświadczeń eksploatacyjnych przy prędkościach, które będą większe niż obecne 160 km/godz. Nie jest sztuką pojechać szybciej w czasie jazdy doświadczalnej. Niecałe dwa lata temu jechałem na Centralnej Magistrali Kolejowej z prędkością 235 km/godz. przy badaniach lokomotywy „Husarz”. Było to wspaniałe przeżycie.

Natomiast sami państwo widzą, ile lat musi upłynąć, żeby każdy pasażer, który kupi bilet, mógł coś takiego przeżyć. Musimy patrzeć na to realnie. Wprowadzanie standardu kolei dużych prędkości także musi następować stopniowo. Na Centralnej Magistrali Kolejowej będzie to prędkość 220-230 km/godz. natomiast na linii „Y” będzie to 300 km/godz., a może nawet więcej. Jest to naturalny rozwój. Musimy również oswoić polską kadrę inżynieryjno-techniczną np. z eksploatacją nawierzchni kolejowej, czy sieci trakcyjnej przy takich prędkościach jazdy. Są to dla nas bezcenne doświadczenia. Naprawdę nie lekceważyłbym tego, że chcemy pojechać z prędkością powyżej 200 km/godz. W tym naprawdę nie ma niczego dziwnego. Jest to normalna sprawa. W coraz większej liczbie krajów na całym świecie jeździ się już z dużo większymi prędkościami. Nie trzeba się tego wstydzić. Z tego trzeba być dumnym.

Była tu mowa o spójności komunikacyjnej kraju. Sugerowano, że połączenie północ – południe nie jest ważne dla tej spójności. Moim zdaniem jest ono bardzo ważne. Jeżeli pociągiem Pendolino pojedziemy z Warszawy do Trójmiasta w czasie 2,5 godz. to chyba ma to duże znaczenie, gdyż zapewnia szybki dojazd z głównego portu morskiego Rzeczypospolitej Polskiej do stolicy. Czy to nie jest ważne? To jest ważne. Czy nie jest ważne to, że dojazd do stolicy z Krakowa będzie trwał 2 godziny? To jest ważne. Proszę państwa, to jest ważne dla spójności komunikacyjnej kraju. Z tego powodu jest również ważne to, że z Krakowa do Gdańska będzie można przejechać w 4,5 godziny. Przecież w tej chwili, na skutek prowadzonych robót, jedziemy na tej trasie przez 10 godzin. W najlepszych czasach jechało się z Krakowa do Gdańska 6 godzin i 20 minut. Proszę zobaczyć, że proponujemy, żeby przejazd z Krakowa do Gdańska trwał 4,5 godziny.

Może nie jest aż tak źle, jak wszystkim się wydaje. W czasie dyskusji mówiono o Zamościu. Śpieszę poinformować, że od 1 marca br. ponownie pociągi spółki PKP Intercity docierają do Zamościa. Od kilku dni docierają do Zamościa również pociągi spółki „Przevozy Regionalne” z Lublina i to w dość krótkim czasie przejazdu. Po raz pierwszy pociąg z Lublina do Zamościa jedzie krócej niż 2 godziny. Nigdy wcześniej nie udawało się dojechać pociągiem z Lublina do Zamościa w tak krótkim czasie, nawet pomimo dwóch zmian kierunku jazdy w Rejowcu i Zawadzie. Może więc nie jest aż tak źle.

Padło pytanie, dlaczego nie wybrano prędkości 190 km/godz. Odpowiem na to pytanie w taki sposób, że taka prędkość to w pewnym sensie byt wirtualny. Tak się składa, że producenci taboru produkują tabor do prędkości 160 km/godz., albo tabor zgodny ze specyfikacją TSI HS klasy 2 lub 1. Klasa druga to tabor mogący rozwijać prędkość do 250 km/godz. chociaż czasem jest to prędkość do 220 lub do 230 km/godz. Natomiast w klasie 1 mamy tabor osiągający prędkość 300, 320, 350, albo nawet 360 lub 380 km/godz. takie prędkości mają konstruowane obecnie pojazdy. Szczercze mówiąc, nie znam oferty producenta taboru, który oferowałby prędkość 190 km/godz. Jest to tym bardziej istotne, że chyba prędkość 190 km/godz. wchodzi już do przedziału dużych prędkości, więc musiałaby to być prędkość 189 km/godz., a przecież w praktyce nikt nie ustali takiej prędkości maksymalnej dla pociągu. Dlatego w najlepszym przypadku w praktyce byłaby to prędkość 185 km/godz.

Mówiono o sprawie podniesienia jakości w całej sieci. Zgadzam się z panem posłem, że nie możemy koncentrować się tylko na tym jednym połączeniu. W tej chwili prace modernizacyjne infrastruktury kolejowej są prowadzone na bardzo wielu odcinkach. Powiem więcej. Zależy nam na tym, żeby jeszcze w tej perspektywie finansowej ująć dodatkowo pewne projekty rewitalizacyjne. Będą to nie tylko wielkie projekty modernizacyjne, ale również rewitalizacyjne. Prowadziliśmy na ten temat rozmowy z Komisją Europejską. W czasie tych rozmów, w czasie których rzekomo miałem przekonywać Komisję Europejską o tym, jakie dobre są nasze drogi, a jakie złe koleje, udało mi się przekonać ją, że jesteśmy w stanie przygotować projekty rewitalizacyjne, na które kiedyś – podobno – nie było zgody. Okazało się, że jest na to zgoda Komisji. Mało tego. Komisja bardzo zachęca nas do ich realizacji.

Pytali państwo, dlaczego przy tylko jednej ofercie została ona zaakceptowana. Mówiłem już wcześniej o tym, że nie było protestów. To jedna sprawa. Natomiast drugą sprawą jest to, że przeprowadzona została kontrola tego postępowania przez Urząd Zamówień Publicznych. Ta kontrola potwierdziła, że wybór oferty został dokonany prawidłowo. Oznacza to, że przewoźnik zachował wszelką przezorność, która jest niezbędna przy tego rodzaju działaniach. Pytali państwo, kiedy na całej Centralnej Magistrali Kolejowej będzie osiągnięta prędkość 220 km/godz. Taka prędkość będzie osiągnięta wtedy, kiedy w eksploatacji znajdą się pierwsze pojazdy Pendolino. Będzie to na przełomie 2013 i 2014 r. Wtedy będzie już działał system ETCS. Zmodernizowana będzie już infrastruktura Centralnej Magistrali Kolejowej. Wtedy pojedziemy z taką prędkością na Centralnej Magistrali Kolejowej.

Pan poseł Ołowski zapytał, co by się stało, gdybyśmy nie podpisali tego kontraktu. Jest oczywiste, że ponieśliśmy stratę. Strata polegałaby na tym, że nie wykorzystaliśmy środków z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, które zostały zaalokowane na zakup tego taboru. Moim zdaniem jest się o co bić, gdyż nie jest to wcale mała kwota. Nie jesteśmy w stanie przygotować kolejnego przetargu. Można byłoby dyskutować o tym, czy nie powinny to być np. pociągi z wychylnym pudłem. Osobiście uważam, że powinien to być tabor z wychylnym pudłem. Jednak mam świadomość, że jest to kwestia ocenna. Mamy krótszy czas jazdy i nieco większy komfort na skutek redukcji przyspieszeń na łukach, za nieco większą cenę, zarówno jeśli chodzi o koszt zakupu, jak i koszty utrzymania. Mniej więcej to się równoważy. Gdybyśmy w tej chwili zrezygnowali z zakupu taboru, to przykro jest o tym mówić, ale popełnilibyśmy okrutny sabotaż na naszej kolei. Byłby to kolejny powód do tego, żeby się z nas śmiać, więc nikt odpowiedzialny czegoś takiego nie zrobi.

Pan Furgalski pytał o to, jaka oferta jest planowana przez PKP Intercity po wejściu do eksploatacji tego taboru. Będzie obowiązywała taka zasada, że na odcinkach obsłu-

giwanych przez ten tabor, czyli na liniach Warszawa – Kraków, Warszawa – Katowice oraz Warszawa – Gdynia, pociągi będą kursowały co godzinę. Inaczej mówiąc, będzie to 15 par połączeń dziennie. Część pociągów z Gdyni będzie jechała do Katowic, a część do Krakowa, a więc będą także relacje bezpośrednie, które pozwolą na maksymalne wykorzystanie tego taboru. Chodzi o to, żeby ten tabor jeździł, a nie stał na stacjach postojowych. Należyty stan tego taboru ma zapewnić kontrakt dotyczący jego utrzymania, zawarty z producentem.

Powiem teraz o formie zabezpieczenia. W wypowiedziach szanownych państwa na ten temat pojawiły się pewne nieścisłości. Podstawowym zabezpieczeniem jest umowa o służbie publicznej, czyli tzw. kontrakt PSC, zawarty na 10 lat. Natomiast dodatkowym zabezpieczeniem, jakiego żądał Europejski Bank Inwestycyjny była tzw. umowa wsparcia. Po bliższej analizie projektu takiej umowy wsparcia okazało się, że zgodnie z obowiązującym prawem jej podpisanie nie jest możliwe. Wtedy sięgnęliśmy po inne, a jak się okazało znacznie bardziej atrakcyjne rozwiązanie, jakim była dodatkowa gwarancja ze strony Skarbu Państwa. W tej sprawie doskonale współpracuje z nami minister finansów. Ta gwarancja zostanie udzielona jeszcze w lipcu br.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Przepraszam, panie ministrze, niech pan nam odpowie na następujące pytanie. Od której godziny do której obowiązywać będzie umowa służby publicznej? Natomiast od której godziny do której odbywać się będą klasyczne przewozy komercyjne? Jak będzie to ułożone w rozkładzie dnia? Jak chcecie obronić to rozwiązanie przed Komisją Europejską?

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Massel:

Za chwilę przejdziemy do cen biletów. Wtedy o tym powiemy. Zadano jeszcze inne pytania, na które chciałbym teraz odpowiedzieć. Zgadza się z tym, że 20 zespołów kolei Pendolino nie załatwia sprawy wyposażenia w tabor naszych przewoźników kolejowych. Chciałbym poinformować, że w ramach rewizji listy indykatywnej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, nasz przewoźnik PKP Intercity zgłosił dodatkowe projekty taborowe obejmujące modernizację wagonów pasażerskich do prędkości 160 km/godz., które będą służyły w połączeniach TLK. PKP Intercity zgłosiło także projekt zakupu wagonów piętrowych w układzie ciągnionym przez lokomotywę. Nie są to wagony typu push-pull. Są to po prostu wagony ciągnięte przez lokomotywę, które będą przeznaczone na linie z bardzo dużymi potokami podróżnych. Przede wszystkim trafiają one na linię Warszawa – Łódź, gdyż na tej trasie ciągle brakuje miejsc. Zespoły trakcyjne pierwotnie kupione na tę trasę po prostu okazały się za ciasne.

Wyręczając prezesa PKP Intercity, informuję państwa, że w dniu dzisiejszym otrzymaliśmy w tej sprawie formalny wniosek. Przekazujemy ten wniosek do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Zakładamy, że ten projekt również ma szansę na sfinansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Pytano, dlaczego oceniono, że komfort jazdy w pociągach z wychylnym nadwoziem jest większy niż w pociągach konwencjonalnych. Wynika to z łagodzenia przyspieszeń przy przejazdach przez łuki. Mniej więcej 70% przyspieszenia działającego na poziomie podłogi wagonu jest niwelowane. Inaczej mówiąc, gdybyśmy w wagonie bez wychylnego pudła mieli przyspieszenie na poziomie np. $1,8\text{ m/s}^2$, to w wagonie z przechylnym nadwoziem przyspieszenie byłoby na poziomie $0,5\text{--}0,6\text{ m/s}^2$. Proszę zauważyć, że mniejsze przyspieszenia działające na pasażera oznaczają większy komfort.

Odniosę się jeszcze do pytań zadanych przez pana przewodniczącego Tchórzewskiego. Zasugerował pan, że warunkiem sensowności wprowadzenia kolei dużych prędkości jest to, żeby odpowiednio duży procent pasażerów podróżował na odległość powyżej 1000 km. Odpowiedziałbym na to w taki sposób. Jeszcze kiedy uczyłem się kolejnictwa, mówiono mi, że optymalna odległość dla kolei dużych prędkości to 300-500 km. Doświadczenia francuskie z linii Paryż – Marsylia, na której pociąg pokonuje 750 km w 3 godziny pokazują, że ta efektywna odległość nieco się wydłużyła. Jest to już 750 km. Powiem państwu o doświadczeniach chińskich, chociaż wiem, że w tej chwili nie jest modne mówienie o doświadczeniach chińskich. Jednak powiem o tym obiektywnie, gdyż tam te odległości są większe. Przykładem może być linia Guangzhou – Wuhan, gdzie odległość

jest bliska 1000 km. Jest to dokładnie 968 km. Pociąg przejeżdża tę odległość w czasie 3 godziny i 16 minut. Pokazuje to, że efektywna odległość dla kolei dużych prędkości wydłuża się. Niedawno dowiedzieliśmy się, że od wczoraj, czy od dziś ruszają przewozy na trasie Pekin – Szanghaj. Jest to odległość 1318 km, którą pociąg pokona w czasie 4 godz. 48 minut przy założeniu, że pociąg będzie oszczędzał energię, w związku z czym będzie jechał z prędkością tylko 300 km/godz. początkowo planowano, że pojedzie z prędkością 350 km/godz. na pewno są to trochę inne realia niż u nas.

W warunkach europejskich odległość wzorcowa dla kolei dużych prędkości to 300, 500 i 700 km. Takie odległości mamy także w naszym pięknym kraju. Podawali państwo przykład norweski. Rzeczywiście Norwegowie wybrali tabor konwencjonalny. Jednak wynika to przede wszystkim z tego, że tamtejsze linie kolejowe są bardzo kręte. Często są to linie górskie, prowadzone po półkach skalnych lub w tunelach. Tam rzeczywiście kupno taboru dużych prędkości byłoby ekstrawagancją, zwłaszcza jeżeli weźmiemy pod uwagę to, że budowane są tam tylko króciuteńkie odcinki łączące, natomiast generalnie linii dużych prędkości tam się nie buduje.

O taborze dla innych ośrodków już państwu mówiłem. Powiedziałem już, że także inny przewoźnik przygotowuje taki program taborowy. Nie sposób przecież w nieskończoność łątać w ramach napraw rewizyjnych te same stare wagony. Pan poseł Piechociński słusznie pytał, ile jeszcze można wyciągnąć z zespołu EN57. Można wyciągnąć jeszcze bardzo dużo, tyle tylko, że w pewnym momencie w takim zespole części z oryginalnego zespołu EN57 już prawie wcale nie będzie. Będzie to całkiem nowy zespół. Pytali państwo, czy rząd podjął już decyzję o przeniesieniu środków z dróg na kolej. Jak państwo wiedzą, taka decyzja została podjęta w grudniu ubiegłego roku. Taka decyzja została zakomunikowana.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Panie ministrze, teraz nie opowiadamy o tym, co ktoś by kupił, gdyby był ministrem. Teraz odpowiadamy na pytanie o to, czy rząd podjął taką decyzję. Wiemy, że były wypowiedzi w tej sprawie.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Massel:

Nie było formalnego wniosku.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

W takim razie nie ma uchwały Rady Ministrów. Czy resort rozwoju regionalnego przygotował taki wniosek formalny na posiedzenie Rady Ministrów, czy nie?

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Massel:

Nie będę się wypowiadał w imieniu resortu rozwoju regionalnego. Wiem, że taki wniosek miał być złożony. Z tego, co wiem, do tej pory nie został jeszcze złożony. W tej sprawie trzeba byłoby się zwrócić np. do pana ministra Zdzieblo. Na pewno pan minister udzieli informacji na ten temat.

Pytali państwo, co będzie z kontraktem taborowym dla „Przewozów Regionalnych”. Pan przewodniczący słusznie przypomniał, że zakup taboru dla „Przewozów Regionalnych” został uwzględniony w Programie Regionalnym Infrastruktura i Środowisko. Był to również element porozumienia z marszałkami województw zawartego w ramach tzw. usamorządowienia. Natomiast trzeba sobie powiedzieć, że marszałkowie województw, oceniając swoją sytuację finansową oraz oceniając warunki dokonania tego zakupu w ramach projektu przygotowanego przez „Przewozy Regionalne”, mieli w tej sprawie spore wątpliwości. Część województw po prostu nie wyraziła na to zgody. Staraliśmy się wspierać zarówno przewoźnika, jak i marszałków województw, skłaniając ich do tego, żeby ten kontrakt został zrealizowany. Moja wizja tego, w jaki sposób teraz jest to możliwe do rozwiązania, jest taka, że część taboru będzie kupiona przez „Przewozy Regionalne” wspólnie z województwami, które zdecydują się podpisać umowy wieloletnie z przewoźnikiem. Natomiast część taboru zostanie kupiona przez województwa. Chodzi tu o 4 województwa z południowej Polski, w tym o województwa świętokrzyskie, śląskie, małopolskie i podkarpackie. Te województwa chcą kupić tabor w ramach tzw. grupy zakupowej, bez umowy wieloletniej, jako zabezpieczenia, natomiast z zaangażowaniem

środków krajowych, tzn. środków z dotacji budżetowej, jaką te województwa otrzymują, a także ze środków własnych.

Mogę powiedzieć, że pomożemy zarówno „Przewozom regionalnym”, jak i tym województwom, które chcą złożyć wnioski taborowe. Resort rozwoju regionalnego zgodził się na uelastycznienie warunków zakupu tego taboru. Inaczej mówiąc, cała alokacja środków będzie wykorzystana zarówno przez przewoźników, jak i przez jednostki samorządu terytorialnego. W związku z tym będzie można pozyskać ten tabor. Proszę państwa, żeby uniknąć wątpliwości Komisji Europejskiej w sprawie naszego kontraktu taborowego, Inicjatywa JASPERS bardzo wnikliwie przeanalizowała zakup taboru oraz umowę wieloletnią. W wyniku działania Inicjatywy JASPERS do umowy został przygotowany aneks, który określa m.in. istotne elementy jakościowe. W Polsce nie mamy dobrych doświadczeń np. w egzekwowaniu od przewoźników usług należytej jakości. Zbyt mało wiemy o miarach, które w takim przypadku można zastosować, a także o kryteriach. W tym zakresie uzyskaliśmy sporo podpowiedzi od Inicjatywy JASPERS. Po dodaniu tego aneksu umowa została zaakceptowana przez Inicjatywę JASPERS. Jest to bardzo istotna przesłanka dla Komisji Europejskiej do tego, żeby to finansowanie nam zapewnić.

Pytali państwo także o przyszłość spółki PKP Intercity. Wiedzą państwo o tym, że ta spółka była przygotowywana do prywatyzacji. W 2008 r. wyniki tej spółki zaczęły się pogarszać. W 2009 r., a zwłaszcza w 2010 r., spółka osiągnęła dno. Miała bardzo słaby wynik. Można powiedzieć, że wtedy spółka balansowała nad przepaścią, a jeszcze do tego nie posiadała zasobów do wykonywania przewozów. W grudniu ubiegłego roku w ruchu było tylko 1000 wagonów. Dla informacji podam, że teraz, w pierwszych dniach wakacji, w ruchu jest prawie 1300 wagonów. Proszę, żeby zauważyli państwo to, że m.in. dzięki zaangażowaniu pana prezesa Malinowskiego ta spółka podnosi się. Zakładamy, że po umiarkowanie negatywnym wyniku w tym roku, gdyż zakładamy, że spółka osiągnie stosunkowo nieduży wynik ujemny, w przyszłym roku spółka zacznie już przynosić zyski. Wtedy będzie można rozmawiać o prywatyzacji. Przecież nie można sprzedawać spółki, która jest w złym stanie, gdyż wtedy raczej za dużo za taką spółkę nie uzyskamy.

Przepraszam, że moja wypowiedź była aż tak długa, ale chciałem odnieść się do państwa wypowiedzi. Dziękuję za możliwość przekazania państwu tych informacji.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Dziękuję. Jeżeli pan poseł Kowalski zgłosi jakiś formalny wniosek o kontynuację tego tematu, to wtedy wrócimy jeszcze do tej sprawy na posiedzeniu Komisji. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że na tym będziemy mogli zakończyć dzisiejsze posiedzenie Komisji. Jednak poproszę jeszcze państwa o chwilę cierpliwości. Myślę, że mam dość ważny sygnał, który chciałbym zaprezentować nie tylko Komisji, ale przede wszystkim kierownictwu resortu oraz spółki. Dziś uczestniczyłem w ważnym posiedzeniu na temat tego, czy energetyka i to nie tylko kolejowa, da kolejom dużych prędkości odpowiedniej jakości prąd. Na tym posiedzeniu spotkali się ludzie zajmujący się sprawami od nauki aż po technikę, a w tym przedstawiciele Polskich Linii Kolejowych oraz operatora. Było tam kilku ludzi naprawdę biegłych w zakresie stanu energetyki w dużych ośrodkach miejskich. Mam dla pana ministra taką sugestię, żeby razem z kierownictwem PKP SA oraz PLK poprosić resort gospodarki i stosownych operatorów energetycznych o dokonanie na szczeblu polityczno-urzędniczo-operacyjnym pewnego bilansu dostępności energii w dużych węzłach kolejowych.

Sugeruję to dlatego, że w bilansie energetycznym kolej jest liczona oddzielnie, miasta są liczone oddzielnie, gospodarka liczy się oddzielnie, a energetyka i plany energetyczne także liczą się oddzielnie. Zdarza się, że tak jak jest wszędzie, w życiu te harmonogramy nie zawsze są realizowane. Może to być powodem dużych napięć. Zobaczmy, co będzie na końcu tej drogi, gdy kompetentni eksperci przeanalizują sytuację związaną z awarią na Dworcu Centralnym w Warszawie. Myślę jednak, że jest to zapowiedź wyzwań, które w tym obszarze przed nami stoją. Jest to np. pytanie o to, gdzie w Polsce powinna powstać pierwsza elektrownia napędzana gazem? Wychodzi na to, że powinna ona powstać w pobliżu Łodzi. Nagle pojawia się to jako problem. Mówię o tym w kon-

tekście kolei dużych prędkości, czy odpowiedniego poboru energii w Warszawie, gdzie już niedługo dojdzie druga linia metra oraz Stadion Narodowy wraz z przyległościami. Ustawia to te kwestie zupełnie inaczej dla osób biegłych w tym temacie.

Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszych obrad. Dziękuję państwu za udział w obradach. Prosimy o przesłanie prezentacji do sekretariatu Komisji, żebyśmy mogli przekazać ją posłom. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.