

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 271)
z dnia 16 września 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 271)

16 września 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, i posła **Stanisława Lamczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli modernizacji wybranych linii kolejowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Karolina Wirszyc-Sitkowska** pełniąca obowiązki dyrektora Wielkopolskiej Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Poznaniu wraz ze współpracownikami, **Marcin Mochocki** członek zarządu – dyrektor ds. realizacji inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami.

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

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Centrum)**:

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pełniącą obowiązki dyrektora Wielkopolskiej Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Poznaniu, panią Karolinę Wirszyc, wraz ze współpracownikami: panią Sylwią Zakrzewską, doradcą ekonomicznym, oraz panem Przemysławem Gradem, również doradcą ekonomicznym.

Bardzo serdecznie witam reprezentację Ministerstwa Infrastruktury, na razie zaocznie, ale za chwilę będzie pan minister Piotr Malepszak, podsekretarz stanu w MI, wraz ze współpracownikami. Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie, w szczególności pana Przemysława Sierpnia, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa.

Niezwykle serdecznie witam reprezentację PKP PLK SA, w szczególności pana prezesa Marcina Mochockiego, członka zarządu – dyrektora ds. realizacji inwestycji, panią Jolantę Pawluk, zastępcę dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji, pana Daniela Filipkowskiego, zastępcę dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji, i panią Beatę Barską, głównego specjalistę w tymże centrum. Bardzo serdecznie witam pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, oraz pana Daniela Biernacika, wiceprezydenta Związku Zawodowego Maszynistów.

Szanowni państwo, przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli modernizacji wybranych linii kolejowych. Przedstawia prezes Najwyższej Izby Kontroli.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę. Stwierdzam, że porządek został przyjęty.

Przystępujemy do realizacji. Bardzo proszę przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli o zaprezentowanie informacji o wynikach kontroli modernizacji wybranych linii kolejowych. Pani dyrektor, udzielam pani głosu.

Pełniąca obowiązki dyrektora Wielkopolskiej Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Poznaniu **Karolina Wirszyc-Sitkowska**:

Bardzo dziękuję.

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki i posłowie, szanowni państwo, kontrola została podjęta z inicjatywy własnej Najwyższej Izby Kontroli po przeprowadzonej analizie informacji pojawiających się w przestrzeni publicznej, w tym interpelacji poselskich, wskazujących na problemy i opóźnienia w realizacji projektów inwestycyjnych ujętych w „Krajowym programie kolejowym”.

Skontrolowaliśmy osiem przedsięwzięć kolejowych o dużym znaczeniu dla funkcjonowania transportu kolejowego, których łączny koszt modernizacji wyniósł blisko 8,5 mld zł.

Inwestycje te realizowane były w latach 2017–2024, współfinansowano je ze środków unijnych. Zbadaliśmy cały proces inwestycyjny, od planowania i przygotowania, przez realizację robót, aż po nadzór nad inwestycjami. Takie ukierunkowanie kontroli służyło sprawdzeniu, czy inwestycje były właściwie i rzetelnie przygotowane, realizowane oraz nadzorowane.

Kontrolą objęliśmy inwestycje realizowane zarówno bezpośrednio przez centralę PKP PLK SA, jak i przez trzy spośród pięciu regionalnych centrów realizacji inwestycji PKP PLK SA. To są m.in.: prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie o wartości ponad 2,9 mld zł; prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław–Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempin, o wartości blisko 1,4 mld zł; prace na linii E75 na odcinku Sadowne–Czyżew, wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne, o wartości blisko 1,1 mld zł; modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek–Gubin na odcinku Zbąszynek–Czerwieńsk, II etap, o wartości ponad 160 mln zł.

Oceniliśmy, że realizacja wszystkich ośmiu skontrolowanych inwestycji kolejowych nie przebiegała w sposób prawidłowy. Zaniedbania i błędy na etapie ich przygotowania doprowadziły do wielomiesięcznych opóźnień i wzrostu kosztów ich realizacji. Kontrola ujawniła powtarzający się mechanizm przy ich realizacji, polegający na tym, że zaniedbania już na etapie przygotowania inwestycji powodowały konieczność dokonywania zmian w trakcie realizacji, które następnie doprowadziły do konieczności wykonywania robót dodatkowych. Zgłaszane były roszczenia wykonawców, wydłużenie terminów realizacji inwestycji oraz zwiększenie ich kosztów. To właśnie ten związek między jakością przygotowania dokumentacji planistyczno-przetargowej dla inwestycji budowlanych a późniejszym przebiegiem inwestycji jest jednym z zasadniczych ustaleń naszej kontroli.

W konsekwencji żaden z kontrolowanych projektów inwestycyjnych nie został ukończony zgodnie z pierwotnymi założeniami co do terminów i zakresów rzeczowych określonymi w umowach. Wprawdzie uzyskano efekty założone w „Krajowym programie kolejowym” w kontekście tych inwestycji – tj. podniesienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz zwiększenie prędkości dla pociągów pasażerskich i towarowych – jednakże zostały one osiągnięte z wieloletnimi opóźnieniami, sięgającymi nawet pięciu lat.

Przechodząc do najważniejszych ustaleń kontrolnych, w pierwszej kolejności chciałabym zwrócić uwagę na jakość przygotowania programów funkcjonalno-użytkowych będących kluczowym dokumentem techniczno-prawnym w procesie planowania i przygotowania przedsięwzięć inwestycyjnych. Stwierdziliśmy, że w pięciu inwestycjach opracowano je nierzetelnie. Nie uwzględniono w nich pełnego lub precyzyjnego zakresu niezbędnych robót budowlanych lub zawarto nieaktualne uwarunkowania co do stanu infrastruktury kolejowej. Skutkowało to koniecznością wprowadzenia poprawek, uzgodnień lub zmian w trakcie projektowania i budowy, co z kolei powodowało m.in. zgłaszanie roszczeń finansowych wykonawców za prace nieujęte w programie funkcjonalno-użytkowym, ale niezbędnych do realizacji.

Taki skrajny przypadek nierzetelnego przygotowania programu funkcjonalno-użytkowego dotyczył modernizacji linii kolejowej nr 358 Zbąszynek–Gubin. Określone w tym dokumencie założenia projektowe nie pozwalały na osiągnięcie zakładanych celów rewitalizacji linii kolejowych, gdyż przyjęto wariant przewidujący jedynie miejscową wymianę nawierzchni torowej. W konsekwencji, aby osiągnąć cele projektu dotyczące zwiększenia prędkości docelowej pociągów do 120 km/h, w trakcie realizacji inwestycji konieczne było rozszerzenie zakresu prac i kompleksowa wymiana szyn na całej modernizowanej linii. Wiązało się to jednak z powtórным wykonywaniem części robót zrealizowanych już na tym odcinku i poniesieniem ponad 19 mln zł nieuzasadnionych kosztów oraz przedłużeniem czasu realizacji inwestycji o prawie osiem miesięcy.

W innej inwestycji w programie funkcjonalno-użytkowym nie uwzględniono rzeczywistego stanu technicznego urządzeń elektroenergetycznych, co wymagało przeprowadzenia ponownego przeglądu tych urządzeń, a następnie opracowania nowej dokumentacji technicznej i zlecenia dodatkowych robót. Wpłynęło to na wydłużenie terminu realizacji inwestycji o prawie pięć miesięcy.

Kolejny przykład dotyczy wskazania w programie parametrów nośności obiektów mostowych. Przyjęte założenia zostały zakwestionowane przez wykonawcę i konieczne było uzyskanie dodatkowej opinii technicznej co do zastosowania właściwej metody obliczeniowej nośności. W efekcie rozpoczęcie robót nastąpiło dopiero ok. 18 miesięcy po przekazaniu placu budowy.

W innym przypadku na etapie opracowania koncepcji nie przewidziano budowy zbiorników retencyjnych, które miały powstać w wyniku inwestycji. Roboty te zostały następnie zlecone jako dodatkowe za blisko 7 mln zł, a inwestycja została wydłużona o ponad dwa lata.

Te przykłady pokazują, jakie konkretne konsekwencje dla przebiegu inwestycji miały błędy występujące już na etapie przygotowania programów funkcjonalno-użytkowych. Z kolei konsekwencją omyłkowego błędu w programie, polegającego na nieuwzględnieniu w nim prac budowlanych dotyczących odwodnienia, które wykaczały poza zakres uzyskanego pozwolenia na budowę, było zgłoszenie przez wykonawcę roszczeń z tytułu utraty przez niego korzyści finansowych ze względu na brak możliwości realizacji tych robót, które zostały uznane przez spółkę, w kwocie blisko 850 tys. zł.

Na etapie przygotowania czterech inwestycji spółka nie dochowała należytej staranności przy uzyskiwaniu decyzji administracyjnych stanowiących podstawę do rozpoczęcia prac projektowych i budowlanych. Wnioski do organów wymagały wielokrotnego uzupełnienia, a zmiany zakresu przedsięwzięć powodowały konieczność pozyskiwania nowych decyzji środowiskowych, co wpływało na przesunięcia terminów uzyskania decyzji lokalizacyjnych i pozwoleń na budowę. W konsekwencji opóźnień pojawiły się jeszcze przed rozpoczęciem zasadniczych robót. W skrajnym przypadku opóźnienia poprzedzające rozpoczęcie robót sięgały nawet czterech lat.

Ujawniono również, że w trzech inwestycjach spółka nierzetelnie monitorowała proces uzyskiwania przez wykonawców decyzji niezbędnych do realizacji robót. W szczególności nie egzekwowała od nich terminowego złożenia wniosku o ich wydanie, co powodowało przedłużenie terminów na wykonanie prac. Pomimo niewywiązania się wykonawców z obowiązku terminowego przedłożenia tych dokumentacji spółka zaniechała naliczenia kar umownych w kwocie ponad 27,7 mln zł i nie dochodziła kwoty ponad 500 tys. zł za nieuzasadnioną zwłokę w przekazywaniu tych dokumentów.

Przechodząc już bezpośrednio do etapu wykonania robót, należy wskazać, że ich realizacja przebiegała ze znacznym opóźnieniem w odniesieniu do pierwotnych założeń. Spowodowane to było m.in. kumulacją prac budowlanych z różnych branż wykonywanych w tym samym czasie i miejscu oraz utrudnieniami w prowadzeniu dalszych robót. Terminowej realizacji prac nie sprzyjały również pojawiające się kolizje urządzeń i sieci podziemnych niezainwentaryzowanych na mapach, które wymagały przeprowadzenia uzgodnień z nadzorem autorskim i inspektorem nadzoru danej branży oraz właścicielami danej sieci lub obiektu. Powodowało to wstrzymanie prac i miało wpływ na przedłużenie czasu realizacji poszczególnych etapów inwestycji. Na wydłużenie czasu realizacji inwestycji wpłynęło również niezapewnienie przez wykonawców wystarczającej liczby personelu oraz sprzętu w odniesieniu do planowanego zakresu robót i możliwości ich prowadzenia.

W przypadku kolejnej inwestycji niewłaściwie reagowano na działania nierzetelnego wykonawcy...

Zauważamy, że nie pokazuje się cała prezentacja. Myślę, że to nie będzie duże utrudnienie. Nie wiem, z czego to wynika, ale będę starała się bardzo dokładnie państwu opowiedzieć, co chcemy pokazać również na prezentacji.

Niezasadnie kontynuowano z nim współpracę przez ponad dwa lata pomimo kolejnych okoliczności wskazujących na zagrożenie terminowego i nienależytego wykonywania robót budowlanych. Już po pięciu miesiącach od podpisania z nim umowy roszczenia zgłaszane przez podwykonawców przekraczały 5% kwoty kontraktu tego wykonawcy w związku z niewywiązaniem się przez niego z płatności na rzecz podwykonawców. Wykonawca w kolejnych pięciu miesiącach nie zapewnił wymaganego zasobu kadrowego i sprzętu do prowadzenia przewidzianych umową robót budowlanych ani nie dysponował wystarczającymi środkami do dalszej realizacji prac.

Ponadto wystąpił bez uzgodnienia z inwestorem do wojewody o wstrzymanie rozpatrywania wniosku o wydanie pozwolenia na budowę dla realizacji części prac. Pomimo wezwania inżyniera kontraktu odmówił on wycofania tego wniosku. Spowodowało to opóźnienie w uzyskaniu pozwolenia na budowę i realizacji kontraktu, a niewłaściwe zabezpieczenie przez niego placu budowy w okresie obowiązywania umowy doprowadziło do 31 kradzieży infrastruktury kolejowej o szacunkowej wartości przekraczającej 12,5 mln zł.

Pomimo pojawiających się od dwóch lat licznych sygnałów i okoliczności wskazujących, że wykonawca ten nie dawał rękojmi terminowego i należytego wykonania zadania, spółka

odstąpiła od umowy dopiero na siedem tygodni przed upływem terminu jej zakończenia. Dopiero po dwóch latach spółka podjęła wobec niego działania zmierzające do wyegzekwowania roszczeń na kwotę 17,2 mln zł, pomimo że wykonawca ten znajdował się w trudnej sytuacji finansowej. Takie działania były zdecydowanie spóźnione, gdyż z uwagi na niewypłacalność wykonawcy wzrosło ryzyko bezskutecznej egzekucji tych należności. Przypadek ten pokazuje, że skuteczny nadzór nie polega wyłącznie na zidentyfikowaniu ryzyk inwestycyjnych związanych z tym wykonawcą, lecz powinno prowadzić do odpowiednio szybkiej reakcji inwestora.

Jednym z najbardziej wymiernych skutków ujawnionych nieprawidłowości i problemów stwierdzonych w toku kontroli były opóźnienia w realizacji inwestycji oraz wzrost ich kosztów. Jak już wcześniej wskazałam, żadna z ośmiu skontrolowanych inwestycji nie została zakończona zgodnie z pierwotnymi założeniami umownymi dotyczącymi terminu i zakresu realizacji. Skala opóźnień była przy tym bardzo zróżnicowana, wynosiła od 269 do ponad 1800 dni. Oznacza to, że w najbardziej skrajnym przypadku zakończenie inwestycji przesunęło się o niemal pięć lat. W części projektów opóźnienia miały charakter wieloletni i wpływały na termin, w którym infrastruktura mogła przynieść zakładane efekty.

Tym samym cele „Krajowego programu kolejowego” – dotyczące przede wszystkim poprawy bezpieczeństwa oraz zwiększania prędkości pociągów – w przypadku tych inwestycji zostały osiągnięte z opóźnieniem wynoszącym, tak jak już wspomniałam, niemal pięć lat. Opóźnienia miały jednocześnie istotny wymiar finansowy, gdyż łączny koszt tych inwestycji wzrósł o blisko 497 mln zł, czyli o 5,8%, w stosunku do pierwotnych założeń. Co istotne, zdecydowana większość tego wzrostu – blisko 398 mln zł, 80% – była związana właśnie z wydłużeniem czasu realizacji.

Na tę kwotę składało się m.in. 282 mln zł zwiększonych kosztów ogólnych wykonawców (do tych kosztów zaliczamy koszty ubezpieczeń, koszty utrzymania zaplecza budowy wraz z wyposażeniem, koszty mediów, sprzątanía biur, ochrony zaplecza, wynajmu, zarządu, w tym koszty administracyjno-gospodarcze, wydziałowe, utrzymania personelu i wynagrodzenia, koszty utrzymania mieszkań służbowych, podróży służbowych, delegacji), a 115,6 mln zł wynikało z wysokiej inflacji i wzrostu cen związanych m.in. ze skutkami agresji Rosji na Ukrainę. Pozostałe blisko 99 mln zł przeznaczono na roboty dodatkowe, których konieczność ujawniono na etapie projektowania i prac budowlanych, przy czym 29,7 mln zł poniesiono z winy spółki wskutek nierzetelnego określenia przez spółkę dla pięciu inwestycji zakresu robót na etapie prac przygotowawczych.

Funkcjonujący w spółce system informatyczny EPM do monitoringu i raportowania postępów prac oraz identyfikacji ryzyk nie spełniał funkcji, do której był przeznaczony. Zawarte w nim dane dotyczące realizowanych inwestycji często nie odpowiadały stanowi faktycznemu, ponieważ nie były na bieżąco aktualizowane. Co szczególnie istotne, część ryzyk inwestycyjnych identyfikowano i ujmowano w tym systemie dopiero w momencie ich ujawnienia, co nie sprzyjało optymalnemu zarządzaniu inwestycjami. Tymczasem istotą zarządzania ryzykiem jest jego identyfikacja przed materializacją zagrożenia.

Stwierdziliśmy również, że wdrażane w spółce procedury, narzędzia i mechanizmy mające wspierać sprawne zarządzanie projektami inwestycyjnymi nie zapobiegły nierzetelnemu przygotowaniu oraz nieterminowej realizacji inwestycji kolejowych. Pomimo dysponowania informacjami wskazującymi na zagrożenia, związane m.in. z niskim postępem prac, nie podejmowano w spółce skutecznych działań zaradczych w celu minimalizacji potencjalnych zagrożeń inwestycyjnych, technicznych, prawnych oraz kontraktowych.

Reasumując, spółka nienależycie wywiązywała się z obowiązku inwestora na etapie prac przygotowawczych. Błędy i zaniedbania występowały zarówno przy opracowywaniu założeń projektowych, jak i przy kompletowaniu dokumentacji projektowo-technicznej, w tym przy uzyskiwaniu wymaganych decyzji administracyjnych. Doprowadziło to do znacznych opóźnień w rozpoczęciu inwestycji, wzrostu kosztów oraz utrudnień w trakcie realizacji robót. Konieczne były zmiany projektowe, dodatkowe uzgodnienia, wystąpiła również konieczność wykonywania robót dodatkowych, zostały zgłoszone roszczenia przez wykonawców i w konsekwencji wystąpiła konieczność aneksowania umów i przesunięcia terminów realizacji tych inwestycji. Jeżeli jednocześnie monitoring nie pełnił funkcji wczesnego ostrzegania, a działania zaradcze w celu minimalizacji potencjalnych zagrożeń inwestycyjnych były niewystarczające, to ostatecznym skutkiem był wzrost kosztów i wielomiesięczne opóźnienia oraz późniejsze osiągnięcie efektów, dla których inwestycja została podjęta.

Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia kontrolne, jak również zidentyfikowany powtarzający się mechanizm przy przygotowaniu inwestycji, sformułowaliśmy skierowany do zarządu PKP PLK wniosek o podjęcie działań organizacyjnych i zarządczych zapewniających rzetelne planowanie i przygotowanie projektów inwestycyjnych w celu zminimalizowania ryzyka opóźnień realizacji inwestycji oraz optymalizacji ich kosztów. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamezyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Proszę o zabranie głosu pana prezesa PLK, pana Marcina Mochockiego.

Członek zarządu – dyrektor ds. realizacji inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:

Dzień dobry. Marcin Machowski, PKP PLK, członek zarządu ds. realizacji inwestycji. Za chwilę wyświetli się nasza krótka prezentacja. Wykorzystując chwilę na włączenie prezentacji, postaram się dość szybko opowiedzieć krótkie wprowadzenie.

PKP PLK zdecydowaną większość swoich inwestycji prowadzi w trybie modernizacji istniejącej infrastruktury, czasem infrastruktury istniejącej w danym miejscu ponad 100 lat. W związku z tym w wielu miejscach wiąże się to z niedoskonałą dostępnością map infrastruktury, położenia sieci, położenia urządzeń danych branż. Jednocześnie PKP PLK realizuje – przynajmniej w mojej opinii – zdecydowanie najbardziej skomplikowane inwestycje w infrastrukturze, dotyczące największej liczby branż, porównując choćby z infrastrukturą energetyczną czy z infrastrukturą drogową, poza tradycyjnymi rzeczami takimi jak prace przy obiektach inżynierskich, prace ziemne, tzw. prace cywilne w infrastrukturze kolejowej.

Mówimy jednocześnie o pracy przy wysokich napięciach, o tworzeniu instalacji energetycznych, podstacji, sieci trakcyjnej, wreszcie systemów, które występują wyłącznie na kolei, czyli systemów sterowania ruchem kolejowym. W zdecydowanej większości przypadków – przy jednoczesnym zachowaniu ruchu kolejowego i prowadzeniu tych prac w dużym reżimie bezpieczeństwa związanym z tym, żeby w czasie prowadzenia prac modernizacyjnych, polegających z zasady na budowie nowej linii kolejowej w miejscu starej linii kolejowej, jednocześnie prowadzić te prace i zachować odpowiednie funkcjonowanie systemów, żeby można było na bieżąco prowadzić ruch.

Częste zmiany na kontraktach wynikają z jednej strony właśnie z tych uwarunkowań prowadzenia inwestycji w infrastrukturze istniejącej od dziesiątek lat, z drugiej strony ze zmieniających się uwarunkowań realizacji, tak jak zmieniające się uzgodnienia gestorów, których sieci przecinamy, licząc z setkami kolizji. Często te wymagania już na etapie prowadzenia prac potrafią ulegać dość istotnym zmianom. To wreszcie współpraca z organami administracji publicznej. Jako inwestor funkcjonujący w całym kraju stykamy się z organami administracji publicznej, funkcjonującymi także w dużym kraju. Widzimy, że stosowanie tych samych przepisów prawa w różnych miejscach wiąże się z odrębnymi wymaganiami, co powoduje choćby to, że nawet dokumentację projektową w różnych miejscach trzeba przygotowywać w różny sposób, żeby uzyskać na koniec tę samą decyzję, czyli na przykład decyzję lokalizacyjną czy decyzję dotyczącą pozwolenia na budowę.

Wreszcie, przy wprowadzaniu zmian wynikających z takich czy innych uwarunkowań na kontrakcie – czy są to zmiany związane z błędami projektowymi, czy są to rzeczy wynikające na przykład z tego, że pomiary geologiczne przygotowane na poziomie dokumentacji projektowej z natury rzeczy nie mierzą każdego metra gruntu i wymagają na przykład wprowadzenia dodatkowych środków wzmocnień, żeby uzyskać odpowiedni efekt nośności – rzeczy te wprowadzane są na kontrakt na mocy obowiązujących przepisów Prawa zamówień publicznych, które w pełni pozwalają na wdrażanie zmian na kontrakcie. To choćby art. 455 ustawy – Prawo zamówień publicznych.

Oczywiście wprowadzanie takich zmian na istniejący kontrakt zawsze wiąże się ze specyficznymi uwarunkowaniami związanymi przede wszystkim z negocjacjami wyłącznie z jednym wykonawcą, czyli tym wykonawcą, który jest na placu budowy. Z tego powodu PKP PLK dość mocno rozwija swój własny dział kosztorysowy, żeby właśnie na takie sytuacje i takie negocjacje być przygotowane.

W wystąpieniu Najwyższej Izby Kontroli padła też informacja o potencjalnym opóźnieniu związanym z odstąpieniem od umowy. Odstąpienie od umowy z wykonawcą każdy inwestor traktuje jako absolutną ostateczność i żaden rozsądnie zachowujący się inwestor nie dokonuje

takiego odstąpienia przy pierwszej nadarzającej się okazji, gdyż proces ten wiąże się z istotnymi perturbacjami we wdrożeniu ostatecznego dobra, jakim jest dostarczenie danego efektu infrastrukturalnego. Nie znaczy to, że jako inwestor od takiego środka uciekamy, bo w przypadkach, w których taka współpraca jest już nieuzasadniona bądź widzimy, że wiązałaby się z prawdopodobnie nierozwiązanymi efektami prac danego wykonawcy bądź wiąże się z nienależytą starannością takiego wykonawcy, takie działania prowadzimy. W ciągu ostatnich lat było to widoczne choćby na jednej z umów projektu Podłęże–Piekielko czy w zakresie nadzoru autorskiego w ramach modernizacji śląskiego węzła kolejowego.

Przechodzę już do prezentacji. Widzę, że się wyświetla, ale w sumie nie mam jak nią sterować.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Już to organizujemy. Bardzo proszę, oto berło.

Członek zarządu – dyrektor ds. realizacji inwestycji PKP PLK SA Marcin Mochocki:

Oczywiście z wielką starannością przejrzelismy, przeanalizowaliśmy całość raportu Najwyższej Izby Kontroli. Z niektórymi wnioskami z tego raportu jako organizacja pozwoliliśmy sobie się nie zgodzić w ramach dialogu z NIK. Pewna część z zastrzeżeń została wycofana na etapie dialogu z NIK. NIK uznała za zasadne, żeby część zachować w finalnej wersji raportu.

Tak jak z niektórymi wnioskami czy poszczególnymi punktami jako organizacja nie zgadzaliśmy się, tak z wieloma systemowymi spostrzeżeniami NIK nie sposób się nie zgodzić. Wiele okoliczności prowadzenia inwestycji faktycznie prowadzi do tego, że w czasie realizacji inwestycji rosną koszty. W czasie realizacji inwestycji zmienia się czas realizacji danego projektu. Przypomnę, że w zasadzie jako jedyna branża infrastrukturalna... Harmonogramy realizacji inwestycji przez PKP Polskie Linie Kolejowe, jeśli chodzi o dane fazy, są właściwie nieprzesuwalne albo bardzo mało przesuwalne, bo, prawdę mówiąc, jak ktoś prowadzi budowę nowej drogi, to zewnętrzny odbiorca średnio widzi, czy ten termin otwarcia nowej drogi przesunął się o tydzień czy o dwa tygodnie. Poszczególne elementy infrastruktury, poszczególne fazy prowadzenia inwestycji są natomiast wprowadzane na wiele miesięcy przed ich zakończeniem na potrzeby tworzenia rozkładu jazdy. Rozkład jazdy tworzony jest pod istnienie danej infrastruktury, która bardzo często jeszcze jest wytwarzana w czasie konstrukcji takiego rozkładu jazdy. W związku z tym z pracami często trzeba zdążyć na dzień i godzinę.

Z wnioskami systemowymi wskazanymi przez NIK jak najbardziej zgadzamy się i wiele punktów, które jeszcze przed raportem jako działania systemowe zostały wdrożone w PKP Polskich Liniach Kolejowych, zostało dodatkowo wzmocnionych kolejnymi spostrzeżeniami systemowymi wskazanymi przez NIK. Do takich elementów należy zarządzanie roszczeniami i karami umownymi, gdzie – w nawiązaniu do ustaleń przekazanych już w czasie prezentacji przez NIK – w ramach działań wewnętrznych PLK wprowadzono nowelizację procedur rozwiązywania sporów inwestycyjnych. Przygotowano nowy sposób rejestracji roszczeń kontraktowych. Wprowadzono instrukcję zobowiązującą do każdorazowego dochodzenia kar umownych, jeśli takie kary umowne są faktycznie należne. To ciągła aktualizacja i optymalizacja instrukcji i warsztaty wdrożeniowe dotyczące danych zagadnień, przygotowanie i realizacja inwestycji oraz postępowania o udzielenie zamówień publicznych.

Oczywiście zamówienia publiczne to duży osobny rozdział. Zapewne widzieliście państwo, że wczoraj miała miejsce konkluzja procesu zamówień publicznych, który trwał ponad 20 miesięcy z uwagi na liczne wzajemne krzyżujące się odwołania wykonawców w procesie, wyroki Krajowej Izby Odwoławczej, a później wielomiesięczne oczekiwanie na wyroki właściwych sądów. Na szczęście konkluzja tego procesu nastąpiła wczoraj i podpisano umowę na realizację kolejnego odcinka Rail Baltiki.

Spostrzeżeń Najwyższej Izby Kontroli nie będę powtarzał, gdyż bardzo obszernie zaprezentowane zostały w czasie prezentacji. W ramach działań w spółce wprowadzono aktualizację metodyki zarządzania projektami. Już ponad półtora roku temu, 1 stycznia 2025 r., sporządzono kompleksową nowelizację metodyki zarządzania projektami. Zmieniono procedurę nadzoru nad realizacją inwestycji. Wprowadzono standardy w zakresie raportowania tzw. TIP-ów – system informacji o ryzykach i zagrożeniach na poszczególnych projektach, które w zasadzie w dwutygodniowych cyklach są omawiane na szerokich naradach z zespołami projektowymi.

Ciągle trwa proces optymalizacji sposobu zamawiania zarówno usług budowlanych, jak i usług projektowych. Często są to elementy, które są uzgadniane z rynkiem poprzez mechanizm forum inwestycyjnego, czyli mechanizm bieżącego dialogu zarówno z firmami budowlanymi,

jak i z dostawcami usług intelektualnych działających na polskim rynku, czyli przede wszystkim firm projektowych i firm nadzoru inżynierskiego, gdzie widzimy bieżące problemy i wyzwania, wiążące się na przykład ze starzejącą się kadrą inżynierów w Polsce.

Nadzór nad realizacją inwestycji, tak jak wspominałem, metodyka zarządzania projektami, wzmocnienie zarządzania ryzykami poprzez spotkania nadzorujące i spotkania monitorujące oraz cały system raportowania ryzyk, który jest materiałem służącym prowadzeniu ciągłego nadzoru przez centralę nad projektami realizowanymi przez poszczególne pięć regionów inwestycyjnych w całej Polsce, znakomite wzmocnienie kwestii bieżącej obsługi i bieżącego zasilania systemu monitorującego EPM w faktyczną bieżącą informację o wszystkich ryzykach, tak naprawdę ciągła praca z ludźmi, żeby wytwarzać i wzmacniać kulturę dzielenia się problemami w organizacji, a nie chować problemy i czekać, co się z nimi stanie, bo później po prostu znacząco trudniej je rozwiązać – nad tym wszystkim na bieżąco pracujemy. Optymalizujemy te procesy, szkolimy ludzi w zakresie zarządzania projektami, a jednocześnie jako centrala spółki rozwijamy zarówno narzędzia monitoringu, jak i narzędzia nadzoru i kontroli.

O nieprawidłowościach w zakresie dokumentacji projektowej na wstępie trochę już powiedziałem, natomiast całkowicie zmodernizowaliśmy zespół oceny dokumentacji w spółce, zmieniliśmy zasady jego funkcjonowania, poszerzyliśmy zakres ekspertów branżowych uczestniczących w procesie odbioru dokumentacji projektowej. Sukcesywnie wdrażamy – co w organizacji działającej w trybie ciągłym jest trudniejsze niż w organizacji tworzącej projekty od zera – metodykę BIM pozwalającą na sprawniejsze zarządzanie procesem inwestycyjnym i wcześniejszą identyfikację, a przez to możliwość zarządzania ryzykami, niezidentyfikowanymi kolizjami czy po prostu błędami w dokumentacji projektowej.

Jednym z elementów wskazanych przez Najwyższą Izbę Kontroli było opóźnienie w ewidencji środków trwałych. Krótko mówiąc, chodzi o proces księgowy, który po zakończeniu inwestycji powoduje, że wytworzone aktywa i wytworzone środki trwałe są wprowadzane na ewidencję środków trwałych spółki, przez co przechodzą ewidencyjnie ze środków trwałych w budowie na środki trwałe, co z kolei uruchamia proces innego traktowania tych środków, choćby na potrzeby amortyzacji i sporządzania sprawozdania finansowego. To proces, który zmieniamy od wielu miesięcy, który w ramach istniejących kontraktów i tych istniejących, już wytworzonych środków trwałych polega na zmianie wewnętrznych regulacji i zmianie działów odpowiedzialnych za wdrożenie ewidencji środków trwałych. To przejęcie większej odpowiedzialności za ten proces przez pion inwestycyjny, co sukcesywnie wdrażamy. Wiele miesięcy temu przygotowaliśmy kompleksową analizę poprzez interdyscyplinarny zespół ds. optymalizacji tego procesu, który wypracował na bieżąco wdrażane rekomendacje.

Jednocześnie pracujemy nad rozwiązaniem dla nowych kontraktów, żeby ten proces był, po pierwsze, ustandaryzowany w całej spółce. Takiej standaryzacji nie było. To znaczy, że pomiędzy inwestycjami na przykład sposób zaewidencjonowania – przepraszam za uproszczenie – słupa konstrukcji wsporczej sieci trakcyjnej był inaczej traktowany na poszczególnych inwestycjach, co oczywiście też nie wpływało na tempo i optymalizację tego procesu. To działania służące temu, żeby był jednolity podział i klasyfikacja środków trwałych dla inwestycji w całym kraju. Jednocześnie jest zwiększenie obowiązków inżyniera kontraktu w zakresie ewidencjonowania środków trwałych – na bieżąco w czasie realizacji inwestycji – co w średnim terminie powinno skutkować tym, że ewidencja środków trwałych będzie dokonywana na bieżąco w czasie kończenia inwestycji.

To jest podsumowanie kilku działań systemowych, które wiążą się z rekomendacjami i wskazaniami, które zostały uwzględnione w raporcie Najwyższej Izby Kontroli. Wiele z elementów, które wpływają na sposób, prędkość i efektywność procesu inwestycji, leży na styku tych inwestycji z tzw. światem zewnętrznym, z urzędami, z organami administracji publicznej, z pewnymi niedoskonałościami w funkcjonowaniu wybranych przepisów czy problemami w interpretacji przepisów.

Jest dość powszechne, że różne urzędy różnie interpretują ten sam przepis. Sami też uczestniczymy w kilku procesach, które mają służyć wypracowaniu kolejnych zmian, kolejnych optymalizacji procesu inwestycyjnego. Już nie w ramach akurat tej kontroli, ale w ramach bieżącej współpracy z NIK dzielimy się wszystkimi naszymi spostrzeżeniami, uwagami i rekomendacjami co do tego, gdzie proces inwestycyjny w Polsce można optymalizować i poprawiać, wierząc, że jako jeden z większych inwestorów publicznych w Polsce, działający na terenie całego kraju, mamy dość bogate spostrzeżenia w zakresie tego, gdzie poprawić działania w zakresie

funkcjonowania nas jako organizacji, jak również funkcjonowania styku procesu inwestycyjnego pomiędzy inwestorem a światem zewnętrznym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie prezesie. Bardzo proszę o zabranie głosu pana ministra Piotra Malepszaka, który jest z nami.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Aspekt dodatkowy, który chciałbym poruszyć, właściwie wskazując nie tyle zastrzeżenia NIK, bo tutaj ten aspekt nie był poruszany, co kwestie, które w procesie inwestycyjnym bardzo mocno nas interesują, jeśli chodzi o jakość robót inwestycyjnych.

Odkryliśmy, jak bardzo jakość robót inwestycyjnych, niedochowanie pewnych reżimów technologicznych określonych w budowie toru kolejowego i wszystkich elementów z tym związanych komplikuje ruch kolejowy, biorąc pod uwagę skalę wzrostu ruchu kolejowego. Chciałbym zasygnalizować, że kwestie, które pojawiły się szczególnie po doświadczeniach z naszą Zakopianką... To jest linia z Krakowa do Zakopanego, ta inwestycja była prowadzona kilka lat temu, oddawana w latach 2021–2023. Gdy pojawiły się ekstremalne zjawiska pogodowe, szczególnie wysokie temperatury, proces ujawniania poważnych problemów z jakością bardzo mocno przyspieszył, skutkując oczywiście okresowym zamykaniem linii czy dużymi opóźnieniami pociągów.

Dlatego ten aspekt – dzisiaj nieporuszany, ale bardzo istotny z perspektywy codziennego funkcjonowania kolei i codziennego pasażera – traktujemy bardzo poważnie, starając się wyłapywać w ramach prowadzonego nadzoru, żeby ten proces inwestycyjny zakończył się jakością, za którą płacą podatnicy, biorąc pod uwagę, że płacimy za to miliardy z publicznych pieniędzy.

To tyle w kwestii uzupełnienia informacji dotyczącej tego, jak całościowo, w bardzo wielu aspektach należy poprawiać proces inwestycyjny w PKP PLK. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Otwieram dyskusję.

Bardzo proszę, kto z pań posłanek i panów posłów chciałby zabrać głos w debacie? Bardzo proszę o zgłoszenia. Myślę, że pan przewodniczący Stanisław Lamczyk z pewnością zechce zabrać głos, tak że bardzo proszę, panie przewodniczący.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie ministrze, szanowni państwo, pan minister i pan prezes poruszyli sprawy bardzo istotne. Czym innym jest modernizacja linii, gdy linie buduje się od nowa. Mam okazję mieszkać przy w zasadzie budowanej teraz od nowa linii nr 201. Obserwuję te prace. Wiem, jak to wszystko się odbywa. Przy modernizacji dużo rzeczy się nie widzi i rzeczy wychodzą dopiero później, po jakichś odkrywkach. Poza tym zauważyłem, że jakość projektów jest różna. Nie zawsze projekty są dobrze zrobione. W tych miejscowościach tunele, które były, trzeba było powiększyć, trzeba było zwiększyć przepustowość, bo nie były dostosowane, ale taki projekt otrzymaliśmy.

Cieszę się z tego, że sprawy systemowe, które NIK poruszył, były wdrożone, były akceptowane. Sprawa kadry, którą pan prezes poruszył, to natomiast bardzo istotna sprawa. Tych kadr nie ma. Inwestycje kolejowe nie były realizowane i kierunki kolejowe na politechnikach zaczęły wygasać. Zrobiła się w zasadzie 20-letnia luka. Teraz, gdy te inwestycje są, kadry brakuje, brakuje inspektorów nadzoru. To wszystko, o czym mówię, jest efektem tego, że tych inwestycji kolejowych nie było przez ileś lat.

Wdrożenie metodyki BIM też jest bardzo istotne w całym systemie, bo należy wprowadzać różnego rodzaju elementy. Aspekt inwestycyjny jest bardzo istotny, co właśnie poruszył pan minister. Jedyna inwestycja kolejowa, która była realizowana... Wiem, że Pomorska Kolej Metropolitalna na początku zrealizowała 20 km i tej inwestycji nie było, natomiast teraz jest dużo tych inwestycji, to są setki kilometrów. Należy cieszyć się z tego, że te wszystkie projekty są realizowane. Wydaje mi się, że takie przesunięcia... Oczywiście słuszne są te uwagi, które są, ale trudno to upilnować przy całym toku inwestycyjnym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan poseł Krzysztof Habura.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Byłem samorządowcem przez 17 lat, przeżyłem kilka, może kilkanaście kontroli NIK i muszę powiedzieć, że zawsze miałem mieszane uczucia. Z jednej strony obawiałem się rezultatów, wyników kontroli, ale z drugiej strony zdawałem sobie sprawę z tego, że te kontrole niosą wiele pozytywów. Z jednej strony pokazują, co robimy nie tak, co powinniśmy robić inaczej, a z drugiej strony poprzez pewne rekomendacje wytyczają nam kierunek działania i powodują, że w przyszłości unikamy tych błędów, które robimy, a być może jeszcze większych błędów, które z różnych przyczyn moglibyśmy popełniać.

Istotne jest to, żeby podejść do takich kontroli z pełnym zrozumieniem, żeby wyciągać wnioski, żeby na podstawie rekomendacji wprowadzać mechanizmy, pewne działania, które będą dla nas po prostu bezpieczne, pozwolą nam uniknąć szeregu błędów i realizować inwestycje właśnie tak, jak one powinny być. Kiedy były przedstawiane wyniki, ktoś mógł powiedzieć: „Boże drogi, tych nieprawidłowości jest dużo”, ale ten nie robi błędów, kto nic nie robi, a tam, gdzie drwa rąbią, wióry lecą. To jest rzecz ludzka, że pewnych rzeczy w pewnych przypadkach nie da ustrzec, jakieś błędy się popełnia.

Dobra kontrola – a z taką oczywiście mamy do czynienia, bo nie może być inaczej, jak kontroluje Najwyższa Izba Kontroli – pozwoli tych błędów uniknąć. Widzę pełne zrozumienie ze strony PKP PLK. Ten trudny proces inwestycyjny... To bowiem naprawdę trudny proces inwestycyjny, poczynając od przetargów, poprzez rozstrzygnięcia, dokumentację, nadzór, wykonanie, jak mówił pan minister, to jest ten finalny produkt – to wszystko później decyduje o tym, jak ten proces inwestycyjny wypadnie. Ważne jest to, co w jego wyniku powstanie. Jeżeli jest dobry produkt, to znaczy, że nawet te ułomności po drodze nie były tak istotne, żeby tego ostatecznego celu nie osiągnąć, a widzę, że dyrekcja, ministerstwo podeszło do tego z pełnym zrozumieniem i wdraża pewne mechanizmy naprawcze, które, jak sądzę, spowodują, że przy następnej kontroli zastrzeżeń będzie jeszcze mniej i wszyscy będziemy zadowoleni i szczęśliwi z tego, że wszystko dobrze się toczy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? To jeszcze pozwolę sobie na kilka słów, zanim oddam głos panu ministrowi, żeby ustosunkował się do kwestii, które zostały podniesione.

Myślę, że bardzo ważną działalnością Najwyższej Izby Kontroli, za którą też bardzo serdecznie dziękuję, jest to, że starają się państwo okiem obiektywnego inwestora czy obiektywnego przedstawiciela inwestora – w tym przypadku społeczeństwa – przyjrzeć się działaniom realizowanym przez instytucje państwowe, spółki specjalne itd., dlatego że jest to w interesie obywateli, w interesie finansów publicznych. Jest to robione profesjonalnie, tak że jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję za to, co państwo robią, robiąc to, tak jak mówię, w interesie publicznym.

Myślę, że większość z wniosków, które były podniesione, i przykładów obrazujących to, jak to działało w przeszłości, została już skonsumowana. Jako Komisja Infrastruktury, na bieżąco kontrolując działalność wielu agend – bo to nie tylko kwestie kolejowe, drogowe, lotniskowe czy, szerzej, lotnicze, ale też sprawy związane choćby z ochroną przeciwpowodziową – i widząc wiele różnych aspektów, które mogą być lepiej zorganizowane, nie wahamy się bowiem mówić i podnosić tego podczas posiedzeń Komisji.

Myślę, że z tego wszystkiego można wyciągać wnioski. Widzę po PKP PLK, że te wnioski są wyciągane. Wiadomo, że jak coś się dzieje, jeżeli ktoś jest ekspertem i podejmuje decyzje, to błędy na różnych polach zawsze mogą się zdarzyć. Problemem jest, jeżeli decyzje podejmuje ktoś, kto nie jest ekspertem, kto w to czy inne miejsce trafił, bo musiał. Wtedy może to rodzić komplikacje. Co więcej, jeżeli procedury powodują, że wpadamy, tak jak na przykład przy tunelu w Łodzi... Niby wszystko miało zagrać, ale nic nie zagrało. Można mieć różną ocenę, ale generalnie doszliśmy do katastrofy. To nie jest tylko ten przykład. Jeżeli popatrzymy na inwestycje związane z GPRS, z przystankami...

Wiele przykładów można byłoby wymieniać, wymieniać, wymieniać, natomiast to, co jest w tym wszystkim dobre, to to, że mamy dokument Najwyższej Izby Kontroli i że wcześniej w ramach oceny dotychczasowych działań dużo dobrego zadziało się w PKP PLK. Tak naprawdę chodzi nam o to, żebyśmy budowali sprawnie i w dobrej cenie dobrą infrastrukturę, żeby służyła ludziom jak najdłużej. Myślę, że to, co jest w tym wszystkim ważne, to to, żebyśmy nie tracili celu publicznego z pola widzenia. Owszem, są kwestie biznesowe, techniczne, technologiczne itd., natomiast *summa summarum* jest to działalność w interesie publicznym.

Chcę też docenić i na ręce pana ministra i pana prezesa przekazać wyrazy docenienia, dlatego że za każdym razem, kiedy rozmawiamy, mamy do czynienia z profesjonalnym podejściem. Myślę, że to jest generalna różnica w stosunku do tego, z czego wychodziliśmy. Jednak jest weryfikacja, jest kontynuacja. Wszyscy też wiemy, że infrastruktura to jest kontynuacja, jakaś sztafeta, podejmuje się decyzje, potem się realizuje, natomiast to, co jest, myślę, ważne i co warto zauważyć, to to, że przy tej kontynuacji jest refleksja, jest pewien moment, w którym następuje zmiana w sprawach, które zostały zweryfikowane jako te, które trzeba poprawić, żeby osiągnąć lepszy efekt, a później widzimy, że wdrażane zmiany przynoszą korzyści. Widzimy to też w nowych postępowaniach, które się toczą. W nowych robotach, które się toczą, widać poprawę jakości.

Niektórzy może się zżymają, że tak głośno i dobitnie doceniam pana ministra, pana prezesa i PKP PLK, ale chcę powiedzieć, że to jest jednak duża wartość, jeżeli możemy rozmawiać w wymiarze profesjonalnym i widzieć efekty tych rozmów. Myślę, że tego po prostu oczekują od nas obywatele, nie tego, co się dzieje czasem na sali plenarnej. Akurat od Komisji Infrastruktury oczekują bardzo konkretnego, merytorycznego, specjalistycznego podejścia i skupienia się na celach biznesowych państwa, a celem biznesowym państwa w tym przypadku jest tworzenie infrastruktury i połączeń, które wiążą się z infrastrukturą, po to, żebyśmy lepiej odpowiadali na potrzeby obywateli. To jest cel, który realizujemy.

Jako szef Komisji Infrastruktury – choć myślę, że mogę mówić w imieniu wszystkich państwa posłów – bardzo cieszę się, że po stronie rządowej, po stronie spółek, instytucji, a także po stronie Najwyższej Izby Kontroli mamy rzeczowych partnerów, bo wtedy posuwa się sprawa do przodu.

Jeszcze raz dziękuję i bardzo proszę, panie ministrze, panie prezesie, o refleksję końcową. Pani dyrektor, jeżeli będzie potrzeba komentarza ze strony Najwyższej Izby Kontroli, to oczywiście pozwolę sobie w dalszej kolejności przekazać głos również pani dyrektor.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Kluczowa kwestia w procesie inwestycyjnym, do której bardzo poważnie podeszliśmy w ostatnich latach, to element planowania. Dzisiaj w infrastrukturze kolejowej borykamy się z coraz większym problemem braku przepustowości infrastruktury zbudowanej 5, 10, 15, 20 lat temu. Dzisiaj największym elementem inwestycyjnym, który zaczyna być coraz bardziej podkreślany i realizowany, jest poprawa tego, co kiedyś zbudowaliśmy. Dlatego ważne jest, żeby wyciągnąć wnioski i planować z myślą o tym, że mamy coraz lepsze analizy mówiące, jaki będzie ruch w naszym kraju przy populacji, która będzie się zmieniać, jak ten ruch będzie się kształtował. Ważne, żeby kształtować tę infrastrukturę, szczególnie infrastrukturę o najwyższej wartości, najwyższych kosztach, którą już dzisiaj modernizujemy za 50 mln zł za kilometr. Taki świeży przykład to Rail Baltica i wczoraj podpisany kontrakt na odcinek Białystok–Ełk na 5 mld zł: niecałe 100 km i 50 mln zł za kilometr głębokiej modernizacji z rozbudowy linii.

Wszystkie nowe elementy, szczególnie tunelowe, takie jak tunel w Łodzi, takie jak inne elementy, gdzie te koszty są jeszcze wyższe, idą na poziom 150–200 mln zł za kilometr. To wszystko musi być dobrze zaplanowane, żeby później już do tego nie wracać, żeby tej infrastruktury nie musieć uzupełniać po dwóch, trzech, pięciu latach jej użytkowania, tylko po prostu wiedzieć, że mamy odpowiedni zapas przepustowości tej infrastruktury i ona będzie służyć na lata.

To ten element planowania. Drogowcy też mieli swoje historie. Najczęściej były one związane z rozszerzaniem dróg z dwóch pasów w jedną stronę do trzech pasów w jedną stronę. Są inne tego typu przykłady, generalnie skutkujące tym, że wprowadzamy kolejne komplikacje, bo coś musimy rozbudowywać po krótkim okresie, a w światku kolejowym i na liniach kolejowych to jest trudniejszy proces, dlatego że wtedy utrudnienia są większe niż w kwestiach drogowych. Co chcemy zbudować i dla kogo, to jest kluczowe, pierwsze, podstawowe pytanie, które pojawia się w PLK w planowaniu inwestycji i później w procesie przygotowania.

Jeszcze raz wspomnę o kwestiach czysto realizacyjnych. One oczywiście pojawiają się na etapie przygotowania inwestycji. Musimy coraz bardziej wymagać technologii zmechanizowanych, technologii wysokiej wydajności, żeby to nie był Czesiu i Maniek, dwie łopaty i pożyczona koparka, tylko żeby to była robota zmechanizowana sprzętem wysoko wydajnym, poczynawszy od tego, czy przywracamy utracone parametry jakiejś infrastruktury po wielu latach – moglibyśmy podać wiele takich przykładów – czy też zupełnie na nowo budujemy coś zupełnie nowego. To technologia realizacji skutkująca czasem realizacji, minimalizacja utrudnień szczególnie na liniach o największym ruchu i cała masa różnego rodzaju zagadnień czysto kolejowych, które idą w kierunku powiedzenia wykonawcy: „Na realizację tego będziesz miał jeden miesiąc, a nie trzy miesiące, jak to praktykowaliśmy przez wiele lat, bo będziesz pracował zmechanizowaną metodą, a nie metodą pożyczonych koparek i dwóch łopat na budowie”, mówiąc obrazowo.

Mieliśmy wiele takich inwestycji. Najpierw zamykało się tor, nic się nie działo, rozbierało się tor, nic się nie działo, jeździliśmy jednym torem. Dzisiaj nie możemy już sobie pozwolić na tego typu – tak to określam – dłubaninę, bo trochę cofaliśmy się w rozwoju w stosunku do tego, co robiliśmy w światku kolejowym w latach 70. i 80., kiedy znacznie szybciej działaliśmy na sieci, która była wtedy silnie obciążona ruchem towarowym.

Jest wiele różnych aspektów, które już wewnętrznie w PLK też musimy przepracować, jeśli chodzi o poprawianie dokumentacji, która gdzieś przeleżała, ma kilka lat, którą trzeba uzupełnić o aspekty czysto funkcjonalne, takie jak brakujące tory dodatkowe, jakieś brakujące rozjazdy, dla poprawy funkcjonalności, dla poprawy przepustowości. Jest i ten aspekt, który wielokrotnie omawialiśmy. Im bardziej specjalistyczna robota, tym większe wymagania dotyczące wykonawcy i doświadczenia wykonawcy. Pierwszy tunel łódzki to jest jednak bardzo bolesna lekcja, z której koniecznie trzeba wyciągnąć wnioski.

Posel Barbara Oliwiecka (Centrum):

Poznań i Warszawa też.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Poznań–Warszawa to trochę inne zagadnienie, bardziej chodzi o efekt końcowy dla pasażera. Ale z tunelu łódzkiego, gdzie nie mieliśmy doświadczonego gracza na budowie... A patrzemy na inne przykłady, jak chociażby na tunel pod Pisarzową na trasie z Krakowa do Nowego Sącza. Profesjonaliści z doświadczeniem w tym obszarze – 10 miesięcy i przebiecie czterokilometrowego tunelu pod górą. To są bardzo pozytywne przykłady. Niestety cały czas będzie sporo robót, gdzie muszą być gracze, którzy wiedzą, jak to zrobić. Kolejny przykład w obszarze kolejowym to będzie inwestycja drugiego tunelu łódzkiego dla kolei dużych prędkości.

O jakości już powiedziałem. Rosną prędkości na torach, rośnie ruch kolejowy. Aspekt jakościowy musi być bardzo poważnie traktowany, a w naszych przepisach kolejowych mamy bardzo dobrze opisane to, jakiej jakości wymagamy, tylko na koniec czy w trakcie tej inwestycji w ramach nadzoru trzeba po prostu tych kwestii pilnować, trzeba mierzyć, jak nam to budują, bo niestety od czasu do czasu na różnych inwestycjach wychodzą mankamenty jakościowe, które później skutkują tym, że długo nie uzyskujemy parametrów docelowych infrastruktury, za którą zapłaciliśmy.

To, Wysoka Komisjo, dodatkowe wątki inwestycyjne, nad którymi bardzo mocno pracujemy. Podkreślam aspekt planowania. Jak dobrze zaplanujemy, to później, nawet jeśli proces inwestycyjny z różnych względów się wydłuży – natrafimy na jakieś problemy geologiczne, będą jakieś problemy z wykonawcami... Najważniejsze, żebyśmy wiedzieli, co budujemy, dla kogo, pod jaki ruch, i tego procesu pilnowali, w szczególności żeby nikt tego nie zmieniał, starając się czasem ograniczać swoje koszty realizacji inwestycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Teraz patrzę na pana prezesa. Nie było chyba pytań, prawda, panie prezesie?

To bardzo proszę, Najwyższa Izba Kontroli i pani dyrektor. Bardzo proszę.

Pełniąca obowiązki dyrektor delegatury NIK w Poznaniu Karolina Wirszyć-Sitkowska:

Bardzo dziękuję. Ja króciutko.

W imieniu prezesa Najwyższej Izby Kontroli, pana Mariusza Haładyja, moim i mojego zespołu chciałabym podziękować za współpracę zarówno w trakcie realizacji kontroli, jak i po jej ukończeniu. Dziękujemy za stały dialog prowadzony ze spółką. Cieszymy się, że kontrola

przysłużyła się podjęciu działań zaradczych, zarządczych, które mają wzmocnić przygotowanie realizacji inwestycji, bo to była największa bolączka. Pan prezes NIK wprowadził nowe podejście do kontroli. Jej celem ma być wskazanie kierunków, zbadanie obrazu kontrolowanej jednostki, pomoc, wnioski, rekomendacje, aby spółka działała lepiej i sprawnie. Myślę, że w tym przypadku nam się to udało. Jeszcze raz dziękuję za otwartość i dialog.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie pani dyrektor dziękuję. Dziękuję za informacje i przedstawienie wyników kontroli.

Jeszcze o głos prosiła pani posłanka. Nie?

Posel Barbara Oliwiecka (Centrum):

Po Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Już po Komisji. Pan poseł też nie? Rozumiem.

Bardzo serdecznie dziękuję państwu za udział w posiedzeniu Komisji. Dziękuję pani dyrektor i współpracownikom z Najwyższej Izby Kontroli. Dziękuję panu ministrowi, współpracownikom z ministerstwa. Dziękuję panu prezesowi i współpracownikom ze spółki PKP PLK. Bardzo dziękuję państwu posłom za otwartość i aktywność na posiedzeniu. Dziękuję naszemu wspaniałemu sekretariatowi i współpracownikom Kancelarii Sejmu. Brawa dla wszystkich, bo wydaje mi się, że było to merytoryczne, bardzo w naszym stylu, budujące posiedzenie Komisji.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Serdecznie państwu dziękuję.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury i informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Dobrego popołudnia.