

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
MONITOROWANIA WYKORZYSTANIA
FUNDUSZY UNII EUROPEJSKIEJ
W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY
(NR 4)
z dnia 11 lipca 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury (nr 4)

11 lipca 2024 r.

Podkomisja stała do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Grzegorza Pudy (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat stopnia wykorzystania funduszy europejskich z perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014–2020 w zakresie infrastruktury, w szczególności wykorzystania środków w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” (POLiŚ).

W posiedzeniu udział wzięli: **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Zielińska-Heitkötter** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Gabriela Popowicz** dyrektor Biura Funduszy Unijnych PKP PLK wraz ze współpracownikami, **Anna Mróz** dyrektor Departamentu Budżetu i Projektów Unii Europejskiej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Sylwia Cieślak-Wilk** zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

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

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Szanowni państwo, witam serdecznie ponownie.

Może rozpoczniemy, żeby nie przeciągać.

Chciałbym państwa bardzo serdecznie przywitać na naszym kolejnym posiedzeniu podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury Komisji Infrastruktury. Witam przybyłą panią poseł i pana posła, bo widzę, że się pojawiają.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem dzisiejszym tematem posiedzenia będzie informacja na temat stopnia wykorzystania funduszy europejskich z perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014–2020 w zakresie infrastruktury, w szczególności wykorzystania środków w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” (POLiŚ). Przedstawiają: minister Funduszy i Polityki Regionalnej oraz minister Infrastruktury.

W tym miejscu chciałbym również przywitać wszystkich państwa, którzy zaszczytili nas swoją obecnością. Witam serdecznie panią Monikę Michalską, zastępcę dyrektora Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury. Witam serdecznie panią Honoratę Siemińską, naczelnik wydziału w Departamencie Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury. Witam pana Przemysława Sierpnia, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury. Witam pana Jarosława Waszkiewicza, dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury. Witam serdecznie pana Michała Perlińskiego, naczelnika wydziału w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury. Jest pan?

**Naczelnik wydziału w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury
Michał Perliński:**

Jestem.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Jest pan, dobrze.

Przywitam wszystkich, którzy powinni być. Witam serdecznie panią Gabriellę Popowicz, dyrektor Biura Funduszy Unijnych PKP PLK. Witam pana Przemysława Kwietnia, dyrektora Biura Monitorowania Projektów Inwestycyjnych w PKP PLK. Witam serdecznie panią dyrektorkę Katarzynę Zielińską-Heitkötter, zastępcę dyrektorki Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Witam serdecznie panią Monikę Grądkę, zastępcę dyrektorki Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Witam serdecznie pana Pawła Buca, zastępcę dyrektorki Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Witam serdecznie zastępcę dyrektorki Departamentu Koordynacji Wdrażania Funduszy Unii Europejskiej Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, pana Daniela Kotkowskiego. Witam serdecznie pana dyrektora, bardzo mi miło. Witam serdecznie panią Sylwię Cieślak-Wilk, zastępcę dyrektorki CUPT. Witam serdecznie panią Małgorzatę Grzegorzczak, dyrektorkę Departamentu Monitoringu i Programowania CUPT.

Głos z sali:

Nie ma jej.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Nie ma jej? Ale ją przywitaliśmy.

Witam serdecznie panią Annę Mróz, dyrektorkę Departamentu Budżetu i Projektów UE Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Witamy serdecznie także panią poseł, która dotarła. Witam serdecznie panią Katarzynę Materską, doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Czy jest?

Głos z sali:

Nie ma jej.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Ale ją powitaliśmy.

Szanowni państwo, dziękuję za przybycie. Jak zawsze postaramy się sprawnie przeprowadzić nasze posiedzenie. Pogoda sprzyja, aby spędzić ten czas na zewnątrz, ale tu też jest przyjemnie, jak państwo zauważyli.

W związku z tym, że mamy jeden punkt, pytanie do państwa posłów, czy są uwagi do naszego porządku obrad? Nie widzę. Dziękuję serdecznie.

Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Stwierdzam również kworum na posiedzeniu naszej Komisji.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę panią dyrektorkę o zabranie głosu w imieniu panów ministrów i przedstawienie informacji, o której mowa w naszym punkcie.

Proszę bardzo.

Zastępca dyrektorki Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Dzień dobry. Witam bardzo serdecznie, panie przewodniczący, panie i panowie posłowie.

Odnosnie do programu „Infrastruktura i środowisko 2014–2020” przedstawię ogólną, zbiorową informację w zakresie jego realizacji. Dla przypomnienia, program składa się z kilku sektorów, gdzie wspierana jest infrastruktura. Jest to infrastruktura w zakresie transportu, który zapewne będzie dzisiaj najszerzej omawiany, poza tym mamy: infrastrukturę energetyczną, infrastrukturę ochrony środowiska, infrastrukturę ochrony zdrowia i infrastrukturę kultury. Perspektywa finansowa 2014–2020 – data kwalifikowalności wydatków, czyli dzień do kiedy beneficjenci mogli wydawać środki finansowe, upłynęła 31 grudnia 2023 r. Ten ostatni okres, który upływa od końca

zeszłego roku do obecnego momentu, traktujemy jako rozliczanie wydatków, zamykanie projektów, weryfikowanie wniosków o płatność końcową. Stąd, żebyście państwo nie zdziwili się, że nie mówimy o 100%. Często nie wynika to z niezrealizowania, ale z tego, że beneficjenci jeszcze kończą realizację swoich projektów. W tej chwili finalizujemy i rozliczamy tę realizację projektów.

Tak jak wspomniałam na początku, najwięcej będziemy mówić o sektorze transportu, ponieważ w ramach programu „Infrastruktura i środowisko” na ponad 125 mld zł dofinansowania unijnego aż 88 mld zostało skierowanych właśnie na wsparcie sektora transportu. Jeżeli chodzi o zakontraktowanie, to w programie zakontraktowaliśmy 99,5% środków, co nie oznacza, że nie będziemy mieć pełnej kontraktacji, gdyż alokacja jest zależna od kursu euro i wysyłania kolejnych wniosków o płatność – jakimi kursami jest to przeliczane. Mimo że perspektywa się skończyła, to na bieżąco trwa też etap kontraktowania dla projektów, które miały obniżony poziom kontraktacji, więc aneksy do umów są jeszcze cały czas zawierane. Nie zawieramy nowych umów, tego już nie możemy, natomiast możemy aneksować. W kontrze do tych wartości umów podpisanych z Komisją Europejską rozliczyliśmy już ponad 100% środków. Jest to możliwe dzięki temu, że rozliczamy się z Komisją Europejską po procencie z osi priorytetowych, a nie po projekcie. Teraz na bieżąco rozliczamy się z beneficjentami na poziomie krajowym. W tej chwili mamy już rozliczoną pełną alokację programu „Infrastruktura i środowisko” w ramach programu.

Jeśli chodzi o postęp rzeczowy, to – żeby to tak dość obrazowo powiedzieć – w sektorze transportu zostało podpisanych w sumie 611 umów o dofinansowanie na łączną wartość prawie 88 mld dofinansowania unijnego. Zakończyliśmy, czyli już w pełni rozliczyliśmy z tych 611 umów o dofinansowanie prawie 600 umów. Dokładnie 596 umów zostało już rozliczonych, zamkniętych. Bardzo dziękujemy obecnej na sali pani dyrektor Sylwii Cieślak-Wilk z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, które jest naszą instytucją pośredniczącą bezpośrednio z beneficjentami – pracuje z nimi i ich rozlicza. W tym momencie każdy dzień to jest tak naprawdę kolejny zamknięty projekt.

Żeby państwu powiedzieć, na co przełożyły się te kwoty i projekty, to przebudowano lub zmodernizowano 557 km linii kolejowych, 456 km linii kolejowych wyposażono w system ERTMS, zakupiono lub zmodernizowano 4767 pojazdów kolejowych. To w zakresie transportu kolejowego.

W zakresie transportu drogowego w ramach programu wsparto 2167 km dróg, z czego 1832 km autostrad i dróg ekspresowych. W zakresie transportu publicznego wybudowano lub zmodernizowano 159 km linii tramwajowych i linii metra, zakupiono 1080 jednostek taboru pasażerskiego w komunikacji publicznej. Z zakresu transportu śródlądowego zmodernizowano 91 km śródlądowych dróg wodnych.

W ramach sektora energii podpisanych zostało 922 umowy o dofinansowanie na wartość dofinansowania 15,5 mld zł. W ramach tych środków zmodernizowano energetycznie 1813 budynków, wybudowano lub zmodernizowano 1111 km sieci ciepłowniczych, zrealizowano 50 jednostek wytwarzania energii z OZE, wybudowano lub zmodernizowano 178 jednostek kogeneracyjnych. Dodatkowo wybudowano i zmodernizowano 1091 gazociągów przesyłowych i 730 gazociągów dystrybucyjnych.

W ramach sektora środowiska odpisano 849 umów o dofinansowanie o wartości dofinansowania unijnego 15,9 mld zł. W ramach tych środków wybudowano lub zmodernizowano 5616 km kanalizacji sanitarnej, 996 km sieci wodociągowej, wsparto 84 stacje uzdatniania wody oraz wybudowano lub przebudowano 217 oczyszczalni ścieków komunalnych.

W ramach sektora kultury podpisano 144 umowy o dofinansowanie o łącznej wartości wsparcia unijnego 2 mld zł. W ramach tych środków wsparto 450 obiektów dziedzictwa kulturowego. Jeśli mogę chwilowo przerwać, obecnie na płocie Łazienek jest wystawa w ramach dwudziestolecia Polski w Unii Europejskiej, gdzie są przedstawione obiekty sektora kultury, m.in. finansowane właśnie z programu POIiŚ 2014–2020, ale również poprzedniego. Pokazuje to różnorodność tych projektów, które były wspierane.

Ale już wracając, sektor zdrowia – zostało podpisanych 687 umów o dofinansowanie na 4,5 mld zł wsparcia unijnego. W ramach tych środków dostosowano 335 obiektów

do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, wsparto 317 podmiotów leczniczych oraz wybudowano 59 lądowisk dla śmigłowców.

Należy zauważyć, że program „Infrastruktura i środowisko” został wsparty dodatkowymi środkami w ramach programu „REACT-EU”, które zostały włączone do programu jako osobny priorytet. Były to środki, które zostały skierowane do Polski w ramach przeciwdziałania skutkom pandemii, i zostały one przeznaczone na sektory: zdrowia, energetyki, transportu oraz na wsparcie pomocy technicznej. Te środki, które zostały zaangażowane, sumarycznie składają się na 3,45 mld zł dofinansowania unijnego.

W sektorze energetycznym wsparcie zostało skierowane na realizację programu „Mój prąd” oraz na wybudowanie gazociągu Gustorzyn–Wronów.

W ramach sektora zdrowia podpisano 65 umów o dofinansowanie dla oddziałów zakaźnych i pracowni diagnostycznych oraz ponadregionalnych podmiotów lecznictwa w zakresie leczenia chorób układu krążenia, nowotworowych, układu kostno-stawowego, oddechowego, ginekologii, położnictwa, neonatologii i pediatrii. Dodatkowo w sektorze zdrowia podpisano 48 umów na projekty zespołów podstawowej opieki zdrowotnej, stacji sanitarno-epidemiologicznych oraz głównego inspektora sanitarnego, a także zostały wsparte centra krwiodawstwa i krwiolecznictwa oraz podmioty lecznictwa w zakresie transplantologii.

Dodatkowo był jeszcze jako trzeci sektor transportu miejskiego, gdzie zostało podpisanych w sumie 22 umowy na wsparcie transportu publicznego w miastach.

To podsumowanie realizacji całego programu „Infrastruktura i środowisko”.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo dziękuję za sprawne przedstawienie.

Doskonale wiemy, że problemów w tym programie było bardzo dużo, ale i tak ten wynik, o którym wspomniała pani dyrektor – 99% – jest naprawdę sukcesem naszego kraju i trzeba się tym chwalić. Bardzo serdecznie gratulujemy.

Czy przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury chciałby w tym momencie zabrać głos? Chyba że ktoś z posłów ma pytania?

Jeszcze pani dyrektor, tak?

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Mamy jeszcze zestawienie informacji na temat wsparcia z programu „Łącząc Europę” (CEF).

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

To możemy od razu.

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Dobrze, to przedstawi pan dyrektor.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dobrze, to pan dyrektor.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Paweł Buc:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panie i panowie posłowie, krótko przedstawię informację na temat wdrażania instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w Polsce. Instrument CEF wspiera trzy działy: transport, energia i telekomunikacja, przy czym Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej odpowiada za wdrażanie CEF w transporcie. CEF jest instrumentem finansowym centralnie zarządzanym przez Komisję Europejską, a jego celem jest zakończenie budowy sieci TEN-T, czyli Transeuropejskiej Sieci Transportowej, do końca 2030 r. i części kompleksowej tej sieci do 2050 r. W tej perspektywie budżetowej duża część budżetu tego instrumentu jest przeznaczona na cele transportu ekologicznego, czyli np. lądowarki elektryczne, stacje tankowania wodoru, ale CEF Transport finansuje

też systemy zarządzania ruchem, infrastrukturę podwójnego zastosowania i rozwój transgranicznych połączeń z Ukrainą w ramach unijnej inicjatywy „Solidarity Lanes”.

W odróżnieniu od środków polityki spójności środki CEF Transport uruchamiane są bezpośrednio, czyli bez przygotowania dokumentów programowych. Polscy beneficjenci przygotowują wnioski, które są modyfikowane przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej we współpracy z Centrum Unijnych Projektów Transportowych i właściwymi ministerstwami, takimi jak Ministerstwo Infrastruktury oraz Ministerstwo Klimatu i Środowiska, i biorą udział w konkursach przeznaczonych dla wszystkich państw Unii Europejskiej.

Budżet CEF Transport dzieli się na dwie koperty, czyli koperty narodowe i kopertę ogólną. Może krótko opowiem o postępie finansowym w poprzedniej perspektywie finansowej i w obecnej perspektywie finansowej, gdyż instrument „Łącząc Europę” (CEF) ma już 10 lat, w tym roku jest równa rocznica. W pierwszej edycji CEF Transport polska koperta narodowa została wykorzystana w ponad 100%, dokładnie w 101%. Polska uzyskała 4,33 mld euro na łączny budżet całego instrumentu 23,3 mld euro. Dofinansowanie dostało łącznie 68 projektów, natomiast całkowicie rozliczono już 26 projektów, 28 projektów jest w trakcie realizacji, 14 jest w końcowym procesie rozliczania.

Jesteśmy liderami w wykorzystaniu środków z instrumentu CEF, za nami są Niemcy, które w pierwszej edycji wykorzystaly 2,3 mld euro, i Francja. Natomiast z krajów kohezyjnych kolejnym krajem po Polsce są Węgry, które wykorzystaly 1,1 mld euro. W obecnej perspektywie finansowej jest troszeczkę większy budżet, bo 25,8 mld euro, przy czym polscy beneficjenci dostali już dofinansowanie na 44 projekty na łączną kwotę 2,6 mld euro.

W dniu 16 lipca, czyli za kilka dni, będzie rozstrzygnięty kolejny konkurs. Wyniki nie są jeszcze oficjalne, ale liczymy, że kilkanaście polskich projektów dostanie dofinansowanie i tym samym nasza narodowa koperta zostanie wykorzystana już w 100%, mimo że perspektywa budżetowa jeszcze się nie zakończyła.

Jakiego typu projekty najczęściej dostają dofinansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” (CEF)? Dominują tutaj projekty kolejowe. Mamy ze sobą głównego beneficjenta CEF – PKP PLK. Kolejne to jest aż 78% wykorzystania całego budżetu, który wykorzystują polscy beneficjenci. Kolejne projekty to projekty drogowe – 12% – i projekty morskie – 5%. Oczywiście istotny udział projektów kolejowych wynika z polityki Europejskiego Zielonego Ładu, gdyż tego typu transport jest najbardziej wspierany. Z bardziej ekologicznych projektów mamy też w budowie 10 stacji tankowania wodoru oraz 1457 punktów szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych w 265 lokalizacjach.

Jeśli są jakieś pytania, to oczywiście bardzo proszę. Myślę, że na razie większych szczegółów bym nie przedstawiał. Jestem gotowy do udzielania dodatkowych informacji.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo panu dyrektorowi.

Proponowałbym, żeby wypowiedziało się Ministerstwo Infrastruktury. Jeśli państwo posłowie będą mieli pytania, to zgrupujemy je.

Bardzo proszę panią dyrektor o wypowiedź w swoim zakresie rzeczowym.

Zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury Monika Michalska:

Dzień dobry, bardzo dziękuję.

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, króciutko tylko uzupełnię informację, która została przed chwilą przedstawiona przez państwa dyrektorów. Powiem o trzech statystykach, żeby przy programie operacyjnym „Infrastruktura i środowisko” zobrazować, ile zrobili głównie beneficjenci.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad miała 83 projekty z dofinansowaniem ponad 40 mld zł, PKP PLK miało 46 projektów z dofinansowaniem ponad 17 mld zł i jeszcze było PKP SA, które realizowało 12 projektów dworcowych. Wśród tych rozliczonych projektów, o których wspominała pani dyrektor, są też projekty, które

były fazowane z perspektywy 2007–2013. Udało się je szczęśliwie zakończyć i uzyskać funkcjonalność. To połączenie między poprzednimi perspektywami zostało zakończone.

Chciałam jeszcze wspomnieć, że poza programem operacyjnym „Infrastruktura i środowisko” i instrumentem finansowym CEF projekty transportowe były realizowane przez Polskie Linie Kolejowe w ramach programu operacyjnego „Polska Wschodnia”, gdzie było podpisanych 9 umów o dofinansowanie na kwotę wsparcia prawie 2 mld zł. Te projekty również się zakończyły i przechodzą formalny, końcowy etap rozliczenia. To tyle z mojej strony w ramach uzupełnienia.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Są z nami przedstawiciele CUP.T.

Pani dyrektor, czy chce pani coś jeszcze dodać?

Zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych Sylwia Cieślak-Wilk:

Panie ministrze, chyba wszystkie główne informacje o transporcie zostały podane. Może nie będziemy zanudzać państwa statystykami, bo oczywiście posiadam dane na temat szczegółowych wskaźników i cyferek, ale może poczekamy na pytania. Być może są zagadnienia, które szczególnie interesują państwa posłów.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dobrze, dziękujemy bardzo.

W takim razie otwieram dyskusję. Czy szanowni państwo posłowie mają pytania?

Pani poseł, bardzo proszę.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Witam państwa bardzo serdecznie.

Przepraszam za krótkie spóźnienie, ale byłam na innej Komisji. Jesteśmy trochę zabiegani. Natomiast powiem króciutko. Przez wiele lat byłam samorządowcem i chcę powiedzieć, że to, co państwo przedstawiliście jest niezwykle imponujące. Bez wątpienia to kolejny skok cywilizacyjny. Wiem, że jest to zasługa samorządów niezwykle zabiegających o pieniądze, ale również instytucji, bo przecież Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest agendą rządową. Ale ogromny jest również wkład z państwa strony i za to chciałabym bardzo podziękować, bo nigdy wcześniej jako samorządowiec nie miałam okazji spotkać się z tak znakomitym gremium. Proszę państwa, to niezwykła sprawa. Jeszcze raz bardzo dziękuję, bo to nasz wspólny sukces.

Natomiast mam pytanie do pani dyrektor. Mówiła pani o ewentualnych dodatkowych dofinansowaniach realizowanych umów. Rozumiem, że wynikają one chociażby ze wzrostu kursu euro i zwiększamy procent dofinansowania już realizowanych umów, tak? Czasami jest to niezwykła niespodzianka dla tych, którzy już zrealizowali, a tu dostają taki bonus.

Jeszcze raz bardzo dziękuję i mam nadzieję, że kolejna perspektywa będzie również dla nas owocna.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pani dyrektor, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Tak, pani poseł. Dokładnie potwierdzę, że w ramach programu „Infrastruktura i środowisko” – to jest program dwufunduszowy – mamy Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz Spójności. W ramach części Funduszu Spójności takim głównym – użyję bardzo brzydkiego słowa – biorcą tej dodatkowej kwoty, która nam powstaje z rozliczeń unijnych, czasem z rozliczeń w projektach, w których trzeba coś obciąć, jest właśnie sektor transportu publicznego. Te samorzady, które miały u nas

najniższy poziom dofinansowania... Już nie chcę wiedzieć, który aneks CUPT po kolei zawiera, żeby podnieść. Nie dopuścimy do tego, żeby chociaż jeden eurocent uciekł nam sprzed nosa, więc każdego eurocenta przeliczamy w każdym miesiącu. Naprawdę jest to mrówcza praca po stronie Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Nałożyła nam się już nowa perspektywa, ale mimo wszystko nie odpuszczamy tej starej.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Mam jeszcze jedno pytanie, czy dla państwa byłoby problemem, żeby przesłać nam takie zbiorcze zestawienie – ile pieniędzy, na jakie działania? To robi wrażenie. Czasami pytają nas o to mieszkańcy, bo oni są zorientowani w skali mikro, a w skali makro robi to naprawdę ogromne wrażenie. Będę zobowiązana, jeśli będę mogła pochwalić się w naszym imieniu.

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Tak, oczywiście.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Tak? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dobrze, to też przyłączam się do prośby. Jeżeli można by przesłać materiały do sekretariatu, rozesłamy wszystkim posłom do wiadomości.

Bardzo proszę, pan poseł również chce zabrać głos.

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, jestem pod ogromnym wrażeniem tego, co robicie od tych kilkunastu lat, bo tak można powiedzieć. Za to składam wam bardzo serdeczne podziękowania.

Wiem, że wyszła już nowa perspektywa, macie żniwa, ale z tych większych samorządów dociera do nas to, co państwo doskonale pamiętają – kiedyś w pierwszym spocie, czyli pierwszej perspektywie 2004–2006, były takie bardzo fajne środki dla miast na prawach powiatu. Mam tu na myśli przebudowę dróg krajowych. Wiem, że troszkę już tych obwodnic powstało. Niemniej w tej chwili – mówię tu o miastach na prawach powiatu, miastach prezydenckich; jest ich około setki, stu czterestu, mogę się mylić – nie mówię, że wszystkie, ale one borykają się z tym, że infrastruktura samorządowa w największym wydaniu, czy to inżyniersko, czy po śladzie, nie nadąża za dojazdem, zjazdem z obwodnicy czy z jakieś autostrady, magistrali, nie mówiąc już o tym, co będzie się zaraz działo z KPO czy jakimiś dużymi inwestycjami z CEF. Czy będą środki w konkursach? Wiem, że były środki w programie „FEnIKS”, ale one były dość ograniczone. Również jeżeli chodzi o ten aspekt tras tramwajowych, może trolejbusowych, czy jakichś innych szynowych.

Kiedyś, naprawdę dawno temu, pisało się takie wnioski i moje odczucie jest takie, że te największe miasta są traktowane troszkę po macoszu. Mój Poznań nigdy nie miał szans na bycie w programie dla Polski Wschodniej, czy na jakieś inne dodatkowe marzenia, nie mówiąc już o Warszawie. Niemniej sami państwo widzą, że ta polityka spójności ewoluje, i pytanie do państwa jako do ekspertów, którzy mają na co dzień styczność z dokumentami programowymi, czy można coś z tym fantem zrobić? Środki w ramach pieniędzy marszałkowskich, w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych są średnio mniejsze o 30–40% i moja ukochana, ponad milionowa metropolia poznańska będzie miała w tym roku do dyspozycji na całą siedmiolatkę chyba 120 mln euro. Mówiąc wprost, to jest śmiech na sali. A mówi się o dojeździe, CPK i innych rzeczach. Można powiedzieć, że powstają osie, TEN-T, sieci transportowe z każdej strony, a nie ma takiej paczki, która nadążałaby za tym centralnym inwestowaniem w superinfrastrukturę.

Drugi temat – może poproszę o odpowiedź pana dyrektora Kwietnia. Rozmawiamy o liczbie przewozów pasażerskich, towarowych. Doskonale wiemy, że era lokomotyw spalinowych czy pojazdów... Już nie jest w stanie być zakupiona. Mogą to być pojazdy elektryczne albo wodorowe. W kraju jest bardzo duży proces elektryfikacji linii kolejowych. Z tego, co pamiętam, Wielkopolska ma ok. 65%, ok. dwóch trzecich.

Czy państwo zastanawiają się, czy nie spróbować zrobić programu dla PLK, ale też dla innych przewoźników, którzy elektryfikowaliby linie? Doskonale wiemy, że może być taka sytuacja – chociaż raczej jest to sprawa urzędów województw albo dużych związków powiatowo-gminnych – że lokomotywy spalinowe staną z racji wieku, a nie będzie można ich podmienić ani wykupić, bo muszą być albo wodorowe, albo elektryczne. Te pojazdy są oczywiście średnio kilka razy droższe niż te, które obecnie funkcjonowały. To są dwa trendy, z którymi nagminnie się spotykam.

Jeżeli chodzi o Poznań, to przykładowo mogę powiedzieć o drodze Poznań–Wągrowiec. W dwie strony, do trzydziestotysięcznego miasta, podróżuje 1,5 mln ludzi. Niestety w jednej trzeciej jest ona elektryfikowana i już mój przewoźnik, czyli Koleje Wielkopolskie, mają problem, co dalej zrobić, jakie zrobić taktowania czy jakieś inne rzeczy, żeby w ujęciu tygodniowym dowieźć do Poznania te dziesiątki tysięcy osób.

Jeżeli mogę zapytać z ciekawości – w ramach CEF dwa razy był składany projekt na towarową obwodnicę miasta Poznania. Ten temat jest już załatwiony i jest robiony ze środków krajowych. Czy mogą państwo powiedzieć, dlaczego on nie uzyskał dotacji? Aplikacja była składana na 1,5 mld zł.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przyłączając się do podziękowań dla państwa dyrektorów, bo rzeczywiście robi to wrażenie, i bardzo się cieszę, dziękuję za takie miłe słowa na Komisji.

Myślę, że warto zastanowić się, w jakim kierunku będzie ewaluowała polityka spójności. Doskonale wiemy, że w tej chwili w Komisji Europejskiej są różne głosy na temat tego, jak ma wyglądać polityka spójności. Ale z pewnością chcielibyśmy nadal budować drogi.

Mam też bardziej szczegółowe pytanie dotyczące dróg. Jest taka droga i myślę, że większość z państwa ją zna – S1 na odcinku Bielsko-Biała–Dąbrowa Górnicza. Nie wiem, dlaczego, ale wydaje mi się, że państwo mogą znać tę drogę.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Przez Kobiór i Tychy.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Nie, ona nie idzie przez Kobiór. Ona idzie tak trochę bokiem.

Tam jest opóźnienie. Z tego, co pamiętam, ta droga jest współfinansowana ze środków europejskich ze starej i z nowej perspektywy. Pytania są dwa. Po pierwsze: co jest oficjalnym powodem opóźnienia w budowie tej drogi? Bo to jest bardzo ciekawe. Pewnie jest to bardziej pytanie do ministra infrastruktury – co w tej chwili jest oficjalnym powodem, bo to się zmieniało. Jaki jest dzisiaj oficjalny powód tego opóźnienia? Czy ma to wpływ na tę pierwszą umowę, czyli ostatnią w poprzedniej perspektywie finansowej, z której udało się to sfinansować? Jest tak, że z jednej strony mówimy, że udało się wykorzystać ponad 99% środków finansowych, a z drugiej strony są jeszcze środki finansowe, jak właśnie te, które zalegają gdzieś w powietrzu, i trzeba je będzie wykorzystać. Czy to będzie robione – tak jak mówiła wcześniej pani dyrektor – aneksem? Czy tam jest jeszcze bufor czasowy, tzn. liczymy na to, że uda się to jeszcze zrealizować już nie w zakładanym czasie, ale w czasie, który pozwoli nam na wykorzystanie tych środków europejskich?

Może poprosimy panią dyrektor o odpowiedź na pytania, które kierowali posłowie.

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Dziękuję.

Na początku również chciałam bardzo serdecznie podziękować za miłe słowa i wyrazy uznania. Jest nam bardzo miło, że państwo doceniają naszą pracę.

Może zacznę tak generalnie od dróg. W zakresie wsparcia projektów drogowych mamy taki problem, że Komisja Europejska w tej perspektywie, która się kończy, a już na pewno w tej, która się zaczyna, dość mocno ogranicza wsparcie infrastruktury

drogowej. Na etapach negocjacji z Komisją Europejską staramy się negocjować, aby projekty drogowe mogły być jak najszerzej realizowane. Przykładem jest chociażby KPO, gdzie na początku spotkaliśmy się z twardą informacją, że nie, nie wolno w ogóle robić dróg, a po dłuższych negocjacjach coś się udało. Generalnie widzimy, że wsparcie dróg z perspektywy na perspektywę jest coraz bardziej ograniczane. Niemniej staramy się, żeby za każdym razem udało się chociaż trochę dróg zrealizować.

Wracając klamrą od końca, czyli od tego, o co pytał pan przewodniczący. Będę się wspierać panią dyrektor Mróz. Droga S1 została podzielona na cztery odcinki realizacyjne. To, co udało się zrealizować do końca grudnia, zostało zrealizowane w ramach programu „Infrastruktura i środowisko”. Natomiast dalsze odcinki, które są jeszcze w realizacji, będą realizowane z programu „FEnIKS”, więc ten odcinek jest płynnie realizowany pomiędzy dwoma perspektywami. Na temat opóźnień oddam głos pozostałym osobom.

Pan poseł pytał się o elektryfikację linii. Chciałabym podkreślić, że wszystkie projekty, które będziemy realizować, to będzie pełna realizacja nie tylko torów, ale całej infrastruktury, z elektryfikacją linii i wszystkimi elementami towarzyszącymi. Myślę, że PKP PLK jest w stanie wskazać szerzej, jak bardzo zaawansowane są to projekty. W tym zakresie realizowane są inwestycje z elektryfikacji linii. Program wspiera też zakup taboru. W programie „FEnIKS” wspieramy już tylko tabor elektryczny lub wodorowy właśnie ze względu na kwestie środowiskowe i kwestie stanu powietrza. To tak ogólnie.

Może przekazałabym głos Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i Ministerstwu Infrastruktury.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, postaramy się tak na szybko przedstawić szczegółowy plan dotyczący S1...

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Poszerzyłbym jeszcze o tunel. Zapomniałem dodać, że jeszcze tunel.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, proszę nie wykorzystywać swojej pozycji.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Przepraszam bardzo, nie wykorzystuję, pan poseł też zaczął o Poznaniu.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Najpierw o S1, a o tunel jeszcze dopytam – o który tunel chodzi.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Węgierska Górka.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Węgierska Górka, dobrze.

Cały odcinek realizacyjny Kosztowy–Bielsko-Biała jest podzielony na cztery odcinki przetargowe i umowne. Dwa z nich były troszkę wcześniejsze niż dwa pozostałe. Te dwa wcześniejsze to odcinki Oświęcim–Dankowice i Dankowice–Suchy Potok, gdzie przetargi ogłoszono pod koniec 2019 r., wcześniej niż przetargi dla pozostałych dwóch odcinków. Dla pozostałych dwóch odcinków, Kosztowy–Bieruń i Bieruń–Oświęcim, przetargi zostały ogłoszone w 2021 r., więc z praktycznie dwuletnim przesunięciem czasowym.

Ten stan bierze się również ze zróżnicowania w terminach realizacji. Generalnie sytuacja, jaką napotykamy na tych odcinkach, jest taka, że wszystkie odcinki są realizowane w procedurze „projektuj i buduj”. Po etapie projektowania jest etap uzyskiwania decyzji ZRID. Tam, gdzie udaje się szybko i bezproblemowo uzyskać, realizacja następuje oczywiście bez problemu. Tam, gdzie są problemy z uzyskaniem decyzji ZRID – mogą mieć one różne przyczyny; z głowy nie powiem, jaka była przyczyna na tych dwóch mniej zaawansowanych odcinkach – sytuacja tam jest słabsza i realizacja opóźniona.

Dzisiejsze harmonogramy pokazują, że dwa pierwsze odcinki zostaną oddane do ruchu w 2025 r., a pozostałe dwa odcinki mamy raczej na około połowę 2026 r. W 2025 r. to jest

raczej pierwsza połowa, więc tak jak było przesunięcie w przetargach, tak raczej jest też w oddaniu do ruchu. Cała inwestycja ulegnie zakończeniu w 2026 r. Mamy nadzieję, że wtedy będą ostatnie odcinki.

Jeśli chodzi o tunel w Węgierskiej Górze, to oczywiście wykonawca jest i pracuje. Zaawansowanie techniczne budowy tego tunelu to ok. 70%. Jeśli chodzi o budowę odcinków drogowych, to jest ono jeszcze większe. Przyszły rok to termin oddania do ruchu i udostępnienia tego odcinka. Wszyscy nas o to pytają, bo samorządy również czekają z utęsknieniem na oddanie tego odcinka, gdyż obecny ruch prowadzony przez centrum okolicznych miejscowości jest bardzo uciążliwy i niebezpieczny.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Gdyby pan dyrektor był w stanie podać oficjalne powody, to byłbym bardzo wdzięczny.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Można zajrzeć w umowę i zobaczyć konkretnie w kontrakcie, co było przyczyną tych opóźnień.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Panie dyrektorze, wiem, ale w mediach pojawiają się różne powody, więc jakby dało się powiedzieć o jednym powodzie – ogłosić światu, że z tego powodu...

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Tak jest, ogłosimy światu ten jeden powód i przygotujemy szczegółową informację na piśmie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dobrze, to oczywiście tak tytułem wtrącenia.

Czy były jeszcze tematy, o które pytali państwo posłowie?

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Towarowa obwodnica.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Wrócimy jeszcze do regionalizmów – towarowa obwodnica Poznania. Nie da się bez tego. Już została zrealizowana, tak pan poseł stwierdził, ale dlaczego nie uzyskała środków finansowych z CEF?

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Paweł Buc:

Może zacząć. Jeśli nie przedstawię wszystkiego w pełni, to być może uzupełni PKP PLK. Ogólnie rzecz biorąc, wszystkie projekty, które są składane do CEF Transport, muszą mierzyć się z bardzo dużą konkurencją. Gdy składa się wniosek nawet niekoniecznie do puli ogólnej, czyli tam, gdzie jest 27 krajów, tylko do puli kohezyjnej, też jest duża konkurencja. Zawsze przekroczenie liczby i wartości tych projektów w stosunku do możliwości budżetowej danego naboru to jest czasami nawet pięciokrotność, a przynajmniej dwukrotność albo trzykrotność. Po pierwsze jest duża konkurencja. Po drugie z tego, co pamiętam, to ten projekt... Jest pięć głównych kryteriów, według których oceniany jest każdy projekt CEF, i m.in. projekt został oceniony gorzej w kryterium niedostosowania do parametrów sieci TEN-T. Chodziło głównie o zbyt małą prędkość osiąganą na tym odcinku. Być może PKP PLK będzie jeszcze chciało coś uzupełnić.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo proszę, liczymy na to, że PKP PLK będzie chciało uzupełnić.

Dyrektor Biura Funduszy Unijnych PKP PLK Gabriela Popowicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, uzupełnię, choć dużo rzeczy zostało już powiedzianych. Po pierwsze podkreślę tę konkurencyjność konkursów. Po drugie projekt był składany bodajże w ostatniej puli poprzedniego CEF, co jeszcze dodatkowo zwiększyło ryzyko nieotrzymania środków. On uzyskał bardzo dobre opinie, niemniej nie

uzyskał tego maksimum, które pozwoliło załapać się w tej części, która dostaje środki. Rzeczywiście projekt należący do węzła multimodalnego nie wpisywał się tak dokładnie w tę pulę projektów, których Komisja Europejska oczekiwała jako dużych projektów linii TEN-T. Myślę, że to był jeden z powodów, dla których dostał zaniżoną ocenę w tym obszarze.

Podejmowaliśmy kolejną próbę dofinansowania, ale konkurencja również nas ubiegła. Upływ czasu projektu i zmieniająca się rzeczywistość spowodowały, że zmieniły się również uwarunkowania, ponieważ pojawiły się inne projekty i była konieczność dostosowania tej dokumentacji do zmieniającej się sytuacji. Tak się również złożyło, że było to w momencie, kiedy składany był projekt do CEF. CEF ma to do siebie, że ma konkursy na konkretną datę, na którą trzeba przygotować dokładnie takie papiery, bo nie ma możliwości ich uzupełniania, to jest po prostu albo komplet doskonale przygotowanych dokumentów, albo nie podchodzimy do konkursu. Została podjęta decyzja, że projekt zostanie zaadaptowany do tej zmieniającej się sytuacji. Biorąc pod uwagę zaawansowanie przetargowe, nie chcieliśmy czekać na kolejny konkurs. Stąd realizacja ze środków krajowych, bo kontrakt został podpisany i będzie realizowany.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy pan poseł jest usatysfakcjonowany?

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję państwu za te uwagi.

Moim zdaniem była to – tak jak nadmienila pani dyrektor – dość duża próba adaptacji magistrali towarowych do ruchu pasażerskiego. Być może do trzech razy sztuka. Wiem, że wykonawca jest już wyłoniony i ma to zająć rok. Wiem, że koszula jest bliższa ciału, i może jestem egoistą, ale po prostu kocham ten rewir. To jest dopiero północno-zachodnia strona metropolii poznańskiej, a gdyby udało się złożyć jeszcze raz wniosek do CEF i uzyskać w ramach refundacji, to byłoby super. To, co jest w tej chwili zakontraktowane, można byłoby puścić na jeszcze inne i większe potrzeby, które mamy.

Powiem szczerze i nie jest to akurat miłe, że jeżeli chodzi o drogi krajowe w Wielkopolsce, chociażby o S11, to włos się na głowie jeży, dlaczego tak mało zostało zrobione w tej kwestii przez ostatnie kilkanaście lat. Jeżeli mogę państwa prosić jako zwykły poseł z Poznania, to aby liczba inwestycji, którą mogłaby zrobić GDDKiA albo PKP PLK na wszelkiego rodzaju infrastrukturze transportowej, choćby w oparciu o przerzucenie tych środków, które są zaangażowane... I to cieszy. Za to ministerstwu i państwu największe podziękowania.

Jedno z pięciu kryteriów odnośnie sieci TEN-T. Z tego, co pamiętam, Poznań leży w dwóch korytarzach z sześciu, więc moim zdaniem jest to do obrony w drodze analizy ruchu, którą na pewno państwo umieją przeprowadzać jako wybitni specjaliści.

Jest to taka moja prośba i taki apel.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze raz zgłasza się pan dyrektor.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Uzupełniając, jeśli już ta S11 padła. S11 jest oczywiście priorytetem w obecnej perspektywie finansowej i Unii Europejskiej, i rządowego programowania. Wszystkie odcinki są albo na etapie prac przygotowawczych, albo niekiedy już na etapie ogłoszenia przetargu – w szczególności te odcinki prowadzące do Poznania. Tam sytuacja była taka, że projekty nie były wcześniej gotowe, nie były wcześniej przygotowywane, na tej ścieżce umożliwiającej wcześniejszą organizację. Jak już weszły na tę ścieżkę i zostały im przyznane środki na prace przygotowawcze, to teraz już w miarę uzyskiwania przede wszystkim decyzji środowiskowej będą wchodziły postępowania przetargowe. Cały odcinek S11 na obszarze Wielkopolski jest objęty tym priorytetem.

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, a mógłbym poprosić o zarys czasowy?

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Tak, oczywiście. Możemy przedstawić zarys dla każdego odcinka.

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Jeżeli mógłbym prosić. Za jakiś czas – najwyżej za tydzień, dwa. Spokojnie.
Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Oczywiście, jakby pan dyrektor mógł przesłać, to podzielimy się wiedzą z państwem posłami, tak jak w poprzednich sprawach.

Mam jeszcze pytanie, ponieważ pani dyrektor odniosła się do punktów, wskazując, że nie uzyskano maksimum, jeśli chodzi o tę obwodnicę towarową w Poznaniu. Który to był rok?

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Ubiegły.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Rozumiem, że te punkty są ogólnodostępne i moglibyśmy udostępnić panu posłowi taki wykaz punktów – za co i ile ich było?

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Przepraszam, że tak drażę temat. Miasto z dotacji regionalnych z RPO buduje z pięcioma gminami węzły przesiadkowe w oparciu również o współpracę. Jest siedem punktów przesiadkowych, czyli można powiedzieć, że jest to kompatybilny projekt z towarową obwodnicą, którą buduje PLK. To jest ten aspekt powiatowy, lokalny i regionalny. To jest szersza dotacja. Tam pojawiała się jeszcze dotacja z Funduszy Norweskich, ale mogę się mylić.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo proszę, pani dyrektor Zielińska.

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

W ramach skończonego właśnie naboru, do 28 czerwca, miasta składały wnioski na transport publiczny i tam właśnie miasto Poznań złożyło wniosek na punkty przesiadkowe na obwodowej poznańskiej linii kolejowej. Nie pamiętam, ile jest tych punktów przesiadkowych. Wniosek został dopiero co złożony. CUPT dopiero go wstępnie analizuje. Miasto Poznań złożyło wniosek w zakresie transportu publicznego, żeby go zdywersyfikować i bardziej zaangażować transport kolejowy.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Temat dotyczący transportu publicznego ma być jednym z tematów podkomisji, ale nie pamiętam, czy tej podkomisji, czy podkomisji w Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Ale poinformujemy pana posła, bo ten temat też będzie poruszany. Państwo potrzebują trochę czasu, żeby mieć szerszą wiedzę na ten temat.

Natomiast chodziło mi o punktację. Rozumiem, że ta punktacja nie jest tajna i można byłoby panu posłowi dostarczyć...

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Nie chciałbym naciskać.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Panie posle, to nie jest robota, ponieważ punktacja jest chyba w tej chwili ogólnodostępna i wydaje mi się, że...

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Nie znam się na procedurze CEF, broń Boże, więc nie wiem, jak to wygląda.

Dyrektor Biura Funduszy Unijnych PKP PLK Gabriela Popowicz:

Muszę zobaczyć tę punktację.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Jeżeli uda się pani dyrektor, to poprosimy. Wtedy pan poseł będzie wiedział, który obszar dostał mniej punktów i dlaczego się nie udało sfinansować obwodnicy towarowej.

Dobrze, czy są jeszcze, jakieś pytania?

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Jeszcze ostatnia prośba.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo proszę.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Jeszcze nie ostatni głos, bo też będę chciała zabrać.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Korzystając z tego, że jesteśmy w takim gronie – 16 lipca ukaże się kolejna lista CEF. Jeżeli można prosić, żebyśmy kilka dni po ogłoszeniu tych wyników mogli dostać informację, abyśmy mieli ją na następne posiedzenie, ze spokojem, bez zbędnej zwłoki, to będzie miło.

Bardzo dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Paweł Buc:

Panie pośle, oczywiście prześlemy, przy czym 1–2 dni po Komitecie CEF, który zatwierdza te wyniki, staramy się publikować te informacje na stronie internetowej.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

OK. Dobrze. Spojrzę sobie.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Paweł Buc:

Zawsze tam się znajdują, ale oczywiście prześlemy.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Również bardzo dziękuję.

Pani poseł jeszcze...

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Miejmy litość, jest godzina 17.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dobrze.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękujemy. Oczywiście dziękujemy za obecność wszystkich państwa dyrektorów, bo to jest dla nas również duże doświadczenie i wyróżnienie, że państwo zaszczycają nas swoją obecnością.

Cieszymy się, że udaje się sprawnie przeprowadzić te Komisje. Oczywiście planujemy, że do wakacji odbędzie się chyba jeszcze jedno posiedzenie. Jeżeli będzie ono w obszarze polityki spójności, to oczywiście państwa poinformujemy, a jeżeli będzie w innym, to nie.

Jeżeli byśmy się nie zobaczyli, to życzę państwu udanego, spokojnego czasu letniego.

Państwu posłom bardzo serdecznie dziękuję za dzisiejszą obecność, za merytoryczne pytania. Warto przychodzić, warto dowiadywać się. Myślę, że to jest jedna z podkomisji, która w tej kadencji jest naprawdę merytoryczna, i warto w niej brać czynny udział.

Bardzo serdecznie dziękuję.

Zamykam posiedzenie naszej podkomisji.