

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 7)
z dnia 8 stycznia 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury (nr 7)

8 stycznia 2025 r.

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

– informacja ministra infrastruktury na temat realizacji „Krajowego programu kolejowego do 2030 r. (z perspektywą do roku 2032)” w zakresie projektów i wykorzystania środków z Unii Europejskiej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Michalska** zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu i **Przemysław Sierpień** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Buc** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Gabriela Popowicz** dyrektor Biura Funduszy Unijnych w PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej oraz **Izabela Fortuniak** ekspert ds. komunikacji Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów.

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

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dzień dobry. Witam serdecznie państwa posłów. Witam serdecznie szanownych gości.

Przede wszystkim, ponieważ jest to pierwsze spotkanie naszej podkomisji w tym roku, chciałem życzyć, aby ten rok był rokiem spokoju, żeby był lepszy niż poprzedni i trochę gorszy niż przyszły, żebyśmy mieli do czego w życiu dążyć. Bardzo się cieszę, że udaje nam się spotykać w ramach naszej podkomisji tak często.

Dziś na spotkaniu chciałem serdecznie przywitać zaproszonego gości, panią dyrektor Joannę Lech, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Witam serdecznie panią Małgorzatę Grzegorczyk, dyrektor Departamentu Monitoringu Programowania, równie w CUPT, pana zastępcę dyrektora Przemysława Sierpnia, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, oraz panią Monikę Michalską, zastępcę dyrektora Departamentu Strategii Transportu w Ministerstwie Infrastruktury, Honoratę Siemińską, panią Gabrielę Popowicz, pana dyrektora Łukasza Waśniewskiego, pana dyrektora Tomasza Lewandowskiego, pana dyrektora Michała Wrońskiego, pana dyrektora Pawła Buca, panią naczelnik Monikę Stope, i ekspert do spraw komunikacji, Związek Ogólnopolski Projektantów i Inżynierów, panią Izabelę Fortuniak. Tak? Jest pani? Ale zapowiedziała się, może jeszcze dotrze. Zapowiedział się prezes zarządu Jakub Majewski, Fundacja ProKolej. Witam serdecznie.

Szanowni państwo, w pierwszym momencie, kiedy ustalaliśmy nasz harmonogram, tworzyliśmy tę podkomisję, więc zwracam się do państwa, przede wszystkim posłów – jeżeli mają jakieś pomysły dotyczące wprowadzenia w tym roku, oprócz tych tematów, które oczywiście były i są aktualne, do naszego harmonogramu, to przyjmujemy takie propozycje ze strony państwa posłów i chętnie je rozpatrzymy. Wiemy doskonale, że nasza podkomisja spotyka się

dosyć często, więc nie boimy się żadnych tematów i chętnie jako przewodniczący te tematy również przyjmę. Bardzo proszę, jeżeli państwo macie takie tematy...

Tymczasem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia zgodnie z przedstawionym porządkiem będzie informacja ministra infrastruktury na temat realizacji „Krajowego programu kolejowego do 2030 r. (z perspektywą do 2032 r.)” w zakresie projektów i wykorzystania środków Unii Europejskiej. Czy są jakieś uwagi do porządku? Nie widzę. W takim razie przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Bardzo proszę pana dyrektora, jeżeli dobrze rozumiem, o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Przemysław Sierpień:

Dzień dobry. Przemysław Sierpień, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa.

Na prośbę ministerstwa PKP PLK jako realizator „Krajowego programu kolejowego” przygotowała prezentację, w której. Przedstawimy podsumowanie perspektywy 2014–2020, czyli jak wygląda wykonanie POIiŚ, POPW, CEF oraz jakie projekty nie zostały zakończone. Ponadto prześlemy informacje na temat perspektywy 2021–2027, czyli jak wygląda stan realizacji FEnIKS, funduszy europejskich dla „Polski Wschodniej” oraz dla CEF, jak wygląda kontraktacja oraz certyfikacja wydatków. Ponadto przedstawimy, jakie postępowania przetargowe rozpoczęto w 2024 r. oraz jakie są planowane na rok 2025 postępowania przetargowe.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Ja jeszcze mam tylko jedną prośbę. Otóż ponieważ część naszych szanownych posłów zgłaszała mi już potrzebę opuszczenia sali trochę wcześniej, w związku z czym mam taką propozycję, że jeżeli udałoby się to skoncentrować, pogrupować to na takie dosyć... bez szczegółów, tak ogólnie. Jeżeli będzie taka potrzeba oczywiście, to będziemy mogli ogłosić przerwę i kontynuować posiedzenie w terminie późniejszym lub jeżeli się uda, to zakończymy dosyć sprawnie to dzisiejsze posiedzenie – w związku z tym, że mamy punkty jeszcze dosyć istotne na sali plenarnej.

Przepraszam bardzo, że tak się wtrąciłem. Jeżeli jest taka ze strony państwa posłów prośba, to myślę, że możemy tym razem...

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

Prezentację oczywiście przekazaliśmy, więc będzie można później obejrzeć.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

Jeśli pani dyrektor może zabrać głos i przedstawić...

Dyrektor Biura Funduszy Unijnych w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Gabriela Popowicz:

Dziękuję bardzo. Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, pozwolę sobie zaprezentować prezentację w telegraficznym skrócie, zwracając uwagę na najważniejsze punkty, mając na względzie, że można je pogłębić później w spokoju w prezentacji. Temat dzisiejszej prezentacji to wykorzystanie funduszy unijnych w zakresie infrastruktury – w zakresie infrastruktury na potrzeby podkomisji.

Projekty unijne w perspektywie szeroko pojętej... Tak jak państwo wiedzą, przygotowanie projektów zaczyna się dużo wcześniej, przed uruchomieniem perspektywy. I podobnie jest z rozliczaniem projektów. Trwa ono również po formalnym zakończeniu programów. Tutaj jest taki slajd statystyczny, informujący o projektach POIiŚ, „Polski Wschodniej” oraz CEF i stanie ich realizacji na koniec 2024 r., czyli 32 projekty na 45 z POIiŚ mamy formalnie zakończone. Jeszcze trwają takie ostatnie procedury, ale to już są projekty, które fizycznie dostają płatności końcowe, czyli terminalne.

Kolejne projekty są fazowane i etapowane – czyli te, które skorzystały z procedury przejścia na kolejną perspektywę. Mówię o tym właśnie dlatego, że przy dyskusji o FEnIKS te projekty będą się pojawiały. W przypadku „Polski Wschodniej” takie projekty zakończone to jest pięć projektów i cztery o charakterze niefunkcjonującym, czyli kolejnym wariantcie możliwości realizacji projektu jeszcze po formalnym okresie zakończenia terminu kwalifikowalności.

Projekty CEF są wciąż jeszcze... Część została zakończona, a dla części jeszcze trwa procedura rozliczania zgodnie z możliwością – do końca przedłożenia raportu końcowego.

Jak państwo widzą, jest dofinansowanie projektów na poziomie 20,9 mld w przypadku POIiŚ, dla „Polski Wschodniej” – 1,86 mld i CEF – 18,5 mld. Mogę teraz powiedzieć, że te projekty zostały rozliczone w 100%. Złożyliśmy wnioski o płatność na ponad 100% i rozliczamy je sukcesywnie, potwierdzając, że wykorzystanie alokacji jest na poziomie 100%.

Kolejne slajdy są już takim bardziej doszczegółowieniem tego, o czym przed chwilą powiedziałam, więc pozwolę je sobie ominąć. Tu mamy 14 projektów POIiŚ, które mają tak zwane pierwsze fazy lub pierwsze etapy. Ich kontynuacja będzie w FEnIKS albo rzeczywiście zakończyły się już na koniec 2024 r., pozyskując wszystkie niezbędne oczekiwane przez instytucje zezwolenia.

„Polska Wschodnia” jest w tym samym układzie. Te cztery projekty, które są jeszcze w trakcie, to prace na linii kolejowej Skarżysko Kamienna, Działdowo – Olsztyn, tak zwany trójstyk w zakresie prac projektowych i linia nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk – prace przedprojektowe. Ale te projekty też będą miały swoją kontynuację w nowym programie „Polski Wschodniej”.

Podsumowanie perspektywy CEF – tak jak mówiłam, na 28 projektów 8 jest już całkowicie rozliczonych, 4 są w trakcie oceny i w 2025 r. zakładamy złożenie 16 raportów końcowych stanowiących rozliczenie projektów.

Tu są jeszcze projekty, które są w trakcie gry i kontynuowanych jest troszeczkę po 2024 r. dla ostatnich rozliczeń. W rzeczywistości w większości tych projektów zakończyły się prace budowlane. W części dotyczy to już kwestii administracyjnych oraz przedstawiania i pozyskiwania zezwoleń.

Płynnie przejdę zatem do kolejnej perspektywy, która też już jest rozpędzona – projekty CEF2. Już złożonych zostało pięć projektów do koperty kohezyjnej. W kopercie ogólnej złożyliśmy dodatkowo dwa projekty. Trzeba podkreślić, że różnica jest taka, że składając projekty do koperty ogólnej, powiększamy pulę środków, które Polska ma przyznane w ramach koperty. Złożyliśmy dodatkowo dwa projekty w ramach mobilności wojskowej i uczestniczymy w partnerstwie z kolegami z Ukrainy w projekcie tak zwanych korytarzy solidarnościowych, gdzie beneficjentem głównym, prowadzącym jest CUPT, a my jesteśmy współpartnerami.

W ostatnim rozdaniu tych dostępnych środków, którego konkurs został ogłoszony we wrześniu zeszłego roku i termin składania jest w styczniu, planujemy złożenie czterech projektów na linię C-E20 Skierniewice – Czachówek Wschodni. Jest to uzupełnienie do projektu, który nie dostał finansowania z uwagi na przekroczenie puli. Podobnie projekt 408: Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce i 409, czyli Szczecin Gumieńce – granica państwa. E75 – odcinek Knyszyn – Osowiec, czyli też brakujący odcinek linii. Jest jeszcze projekt ETCS do naboru ERTMS

To tyle, jeśli chodzi o wykonanie i plany. W przypadku projektu CEF kontraktacja i wykończenie idzie w swoim trybie zgodnie z ogłoszonymi przetargami. W przypadku projektów FEnIKS złożyliśmy już dość pokaźną grupę wniosków o dofinansowanie. To są projekty kontynuowane z poprzedniej perspektywy, czyli linia C-E65: Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo, etap pierwszy, ale faza druga. To jest taki dość długi tytuł. Na udrożnienie łódzkiego węzła kolejowego również faza II. Linia 38: Elk – Giżycko, faza II. Linia 202: Gdynia Chylonia – Słupsk, faza II. Tu już zostały złożone wnioski o dofinansowanie i podpisane umowy o dofinansowanie pod koniec roku i złożona certyfikacja, czyli wnioski o płatność również.

Procedowane są także wnioski o dofinansowanie złożone w zeszłym roku do CUPT. Linia kolejowa nr 8, odcinek Warka – Radom, faza II. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowych, etap IIb, część wiaduktowa. Prace na linii 201: Maksymilianowo – Kościerzyna i 229 na odcinku Glinisz – Kartuzy, faza II.

Planujemy jeszcze w tym roku złożyć sześć wniosków o dofinansowanie w najbliższym czasie i prace nad tymi projektami trwają. To jest ten na samym końcu, czyli pracy na linii C-E65, odcinek Nakło Śląskie – Kalina. Później planowane jest poprawa bezpieczeństwa, etap czwarty; prace na linii średnicowej etap IIa; prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk, etap IIb, czyli kontynuacja prac z poprzedniej perspektywy. Projekt ERTMS GSM-R, faza II i zabudowa systemu ERTMS. Takie są plany na ten rok.

Jeśli chodzi o „Polskę Wschodnią”... Jeszcze mamy ambitne plany złożenia projektów aglomeracyjnych, czyli to jest dodatkowa pula środków, o które będziemy się starać. To są cztery projekty aglomeracyjne. Dwa już zostały złożone na obszarze Śląska, czyli prace na liniach kolejowych, 140 i 169 na odcinku Orzesze Jaśkowice – Tychy oraz na linii kolejowej 179: Tychy – Bieruń Stary. Te projekty złożyliśmy w ostatnich dniach grudnia, a dwa jeszcze są w przygotowaniu. Termin składania jest do końca stycznia, czyli prace na linii kolejowej 143 na odcinku Wrocław Psie Pole – Sołtysowice oraz linia kolejowa nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową i budową nowych przystanków kolejowych.

Jeśli chodzi o „Polskę Wschodnią”, to też już mamy jeden sukces za sobą, czyli złożony wniosek o dofinansowanie i podpisaną umowę o dofinansowanie dla prac na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg – Sandomierz – Ocice – Padew. To jest tak zwany trójstyk, dla którego prace projektowe były w poprzedniej perspektywie. Planujemy kolejne wnioski o dofinansowanie dla linii 108, 68 i 8 – to są też realizacje prac dokumentacyjnych z poprzedniej perspektywy.

Jeśli chodzi o programy regionalne, to tutaj mamy mniejszą liczbę projektów. Są realizowane w uzgodnieniu z urzędami marszałkowskimi. Mówię o budowie odcinka linii kolejowej do stacji Modlin, rewitalizacji linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Gołańcz – granica województwa oraz budowie linii łączącej Bełchatów z linią 131.

Jeśli chodzi o samą certyfikację środków do CUPT, to w przypadku FEnIKS wykonanie do 31 grudnia było na poziomie niemal 1 mld zł, a prognoza wykonania w 2025, czyli rozliczenie pobranych zaliczek oraz refundacji, jest na poziomie 1 mld...

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

To jest procent?

Dyrektor biura w PKP PLK SA Gabriela Popowicz:

Tak, do 23... To jest suma tych dwóch projektów. Jest to wypadkowa uruchomienia przetargów, ale też podpisywania umów o dofinansowanie. Stąd tu bierzemy już pod uwagę tylko te projekty, gdzie będą podpisane umowy o dofinansowanie.

W przypadku „Polski Wschodniej” rok 2024 jest zerowy, dlatego że umowa dla tego trójstyku podpisana została w ostatnich dniach grudnia. Czyli nie mieliśmy szansy na certyfikację, a wykonanie na 2025 jest na poziomie ok. 240 mln.

Jeszcze kilka słów na temat postępowań przetargowych, które zostały wszczęte w 2024 r. Myślę, że jest to trochę odpowiedź na wcześniejsze, takie ukryte pytanie dotyczące poziomu certyfikacji, bo żeby była certyfikacja, to muszą być przetargi i wykonanie. W 2024 r. przede wszystkim wszczynane były przetargi dla projektów CEF2 na poziomie ok. 1 mld. FEnIKS – wszczęto przetargi na poziomie 6,6 mld, które będą teraz generować wydatki. „Polska Wschodnia” to 2,85 mld – wszczęto przetargi o łącznej wartości, tak jak mówiłam, 2,85 mld. To są przetargi duże, skomplikowane, cieszące się zainteresowaniem, a jak się cieszą zainteresowaniem, to też i proces wyboru wykonawcy i podpisania umowy wydłuża się. W przypadku CEF Military Mobility wszczęto zostały przetargi o łącznej wartości 450 mln. Projekty regionalne na poziomie 0,26 mld w przypadku jednego województwa.

Plany na 2025 rok to kontynuacja projektów CEF, FEnIKS i „Polski Wschodniej”. Do najcenniejszych, największych w przypadku CEF zaliczamy odcinek Białystok – Ełk, chyba świeżutko ogłoszony, i roboty na linii kolejowej 12: Skierniewice – Czachówek Wschodni. W przypadku FEnIKS to linia 201 głównie i przebudowa stacji Warszawy Wschodniej, a w przypadku „Polski Wschodniej” projektowanie linii kolejowej 68 na odcinku Stalowa Wola – Rozwadów plus roboty dla odcinka Grodzisko Dolne – Przeworsk Gorliczyna. Te przetargi i zakresy wiążą się z koniecznością uwzględnienia terminu realizacji programów, czyli do 2029 r. I to z mojej strony wszystko. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo serdecznie dziękuję, pani dyrektor, za przedstawienie syntetycznego materiału. Oczywiście państwo posłowie te informacje będą mieli na swoich mailach.

Czy są jakieś pytania? Widzę, są pytania. Może zaimam głos... Pani poseł też, chyba...

Ja mam pytanie. Na jednym z pierwszych slajdów, na którym pokazywano, ile procent środków finansowych... I takie lekkie porównanie z CEF i z FEnIKS było... W tym CEF

było 13 do 15. Tam była taka dosyć duża różnica. Z czego ona wynika, że w FEnIKS czy tam w POIiŚ jesteśmy w stanie zrealizować... Jakbyśmy mogli wrócić do tego slajdu. Ale chodzi po prostu tylko o porównanie. Gdyby pani dyrektor mogła wytłumaczyć, bo w POIiŚ jest taka wysoka realizacja, a w CEF – z tego slajdu przynajmniej wynika – niska.

Dyrektor biura w PKP PLK SA Gabriela Popowicz:

Realizacja jest wciąż wysoka, również w CEF, tylko każdy z tych programów ma trochę inne zasady realizacji. W przypadku CEF te 15 projektów to jest 15 projektów, które zostały już zakończone od początku realizacji, czyli otrzymały już płatności końcowe, zostały rozliczone, wysłane zostały raporty końcowe do CINEA, czyli tej instytucji zarządzającej. 13 projektów, które... W późniejszym czasie mieliśmy kilka dogrywek do CEF. One relatywnie później się uruchomiły i ich realizacja wciąż jeszcze trwa w niektórych przypadkach.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

To tak połowa mniej więcej. Bo jest 15 do 13, tak? Dobrze pamiętam ten slajd?

Dyrektor biura w PKP PLK SA Gabriela Popowicz:

Tak.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Może go wyświetlimy?

Dyrektor biura w PKP PLK SA Gabriela Popowicz:

Ja nie mam możliwości, musiałabym panią poprosić o uruchomienie... Nie mam możliwości sterowania...

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

No dobrze, to zanim wyłączymy ten slajd, żeby nie przedłużać... Jeszcze widziałem, że państwo posłowie się zgłaszali. To może też w międzyczasie...

Mamy to... Już mamy. Chodzi o ten. Jeżeli porównujemy wykorzystanie w POIiŚ, to zakończonych jest 32, a niefunkcjonujących czy w realizacji jest pięć. W przypadku CEF jest prawie pół na pół. O tę różnicę mi chodzi. „Polska Wschodnia” jest też tak mniej więcej po pół.

Dyrektor biura w PKP PLK SA Gabriela Popowicz:

W przypadku projektów POIiŚ istnieje możliwość uruchomienia realizacji od samego początku, kiedy projekt jest wprowadzony na listę. Jeśli projekt jest wprowadzony na listę, znajduje się w „Krajowym programie kolejowym”, ma w pewien sposób zabezpieczone finansowanie i może zostać uruchomiony od razu. W przypadku projektów CEF występujemy w konkursie i uruchomienie procesu następuje dopiero w momencie, kiedy mamy decyzję Komisji Europejskiej, czyli jakby z automatu następuje przesunięcie w realizacji tych projektów. Część z tych projektów – to prawda – była uruchamiana wcześniej, ale po drodze pojawiały się różnego rodzaju okoliczności, które hamowały ich realizację, czyli mieliśmy po drodze pandemię, wojnę i duży wzrost kosztów. Stąd te projekty są po prostu realizowane dłużej, są też większe i myślę, że...

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo dziękuję.

Państwo posłowie się zgłaszali. Nie wiem, kto najpierw. Pani poseł może?

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Oczywiście finansowanie infrastruktury, a szczególnie kolejowej, ma kapitalne znaczenie, bo od tego zależy przede wszystkim komfort naszego życia, mówiąc krótko. Jak patrzę na te wskaźniki, które państwo pokazujecie – w ogóle gratuluję, że to idzie dosyć sprawnie – mam takie jedno pytanie. W związku z tym, że za chwilę... Już jesteśmy beneficjentem środków z KPO. Czy państwo nie widziecie takiego zagrożenia? Ponieważ nam się tutaj skupia sporo działań. Czy państwa zdaniem z tym sobie po prostu poradzimy? Ponieważ nie wyobrażam sobie, żebyśmy jakiegokolwiek środka mieli stracić, a czasu jest coraz mniej, szczególnie jeśli chodzi o środki z KPO. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan poseł się zgłasza.

Posel Bartosz Zawieja (KO):

PKP PLK miesiąc temu podpisało umowę na modernizację poznańskiego węzła kolejowego. Jeżeli mógłbym poprosić na maila zakres i harmonogram realizacji – bo tam jest to wielo-etapowo, tam są konsultacje, konkurs architektoniczny, połączenie z KDP... Po prostu jeżeli mógłbym poprosić... To nie teraz, bo wiem, że to jest bardzo duży temat.

Jeżeli chodzi o linię Wągrowiec – Gołańcz, na jakim etapie jest ta inwestycja, ewentualnie kiedy to zostanie oddane do użytku, jeśli państwo mają taką wiedzę? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Mamy dwa pytania. Jedno to zagrożenie KPO i drugie tematy związane z Poznaniem. Bardzo proszę. Czy CUPT, czy ministerstwo?

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

My nie widzimy na ten moment zagrożenia, jeśli chodzi o realizację KPO. Kolejne umowy PKP PLK z CUPT podpisuje, są wypłacane środki, zarówno zaliczki, jak i refundacje. W 2023 r. wypłacono 336 mln, w zeszłym roku 381 mln i tutaj pracę postępują. Oczywiście zakres, harmonogram odnośnie do stacji w Poznaniu wysłamy i harmonogram dla tej linii w Wielkopolsce również. To jest ten projekt, który wskazaliśmy właśnie, że w zeszłym roku ogłoszono postępowanie przetargowe.

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Prosiłbym właśnie o ten drugi aspekt i pierwszy... Bo mamy w przyszłym tygodniu dość duże spotkanie z władzami województwa i z samorządowcami. Jeżeli mógłbym poprosić, żeby tak do piątku... Bez szczegółów, po prostu ramowo, jakieś założenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pani dyrektor się zgłasza.

Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych Joanna Lech:

Chciałam tylko przekazać informacje dotyczące kontraktacji i zawierania umów z PLK w zakresie KPO, ponieważ wszystkie umowy, które są finansowane z KPO, które realizuje PLK, podpisywane są z CUPT. Ten proces zawierania umów jest bardzo intensywny. Też wszelkie zmiany, o jakie wnioskują PLK w projektach, w związku ze zmianami w spółce, są przez nas uwzględniane. Widzimy, że projekty faktycznie mają napięte harmonogramy, natomiast w tym momencie na zdecydowaną większość umów w ramach KPO mamy już podpisane umowy. PLK ma do dyspozycji 10,7 mld, jeśli chodzi o infrastrukturę liniową, oraz 1,5 mld na cyfryzację transportu. W tym momencie w zasadzie wszystkie umowy możemy uznać za zawarte. Są realizowane przez PLK. Jak się zakończą, to zobaczymy w połowie 2026 r.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo dziękuję pani dyrektor.

Mam jeszcze tam pytanie dotyczące przebiegu inwestycji linii kolejowej na odcinku Będzin – Zebrzydowice. Dokładnie mi chodzi o Będzin. Wiemy, że ta inwestycja w tej chwili cały czas przebiega, są prowadzone prace. Ale ostatnio mieszkańcy Będzina przyszli do mnie z pytaniem, czy prawdą jest, że przystanek kolejowy, który miał usprawnić poruszanie się pomiędzy Będzinem a Katowicami, nie będzie zlokalizowany w Będzinie, tylko w Sosnowcu, dokładnie – Sosnowiec Śródula. Jeżeli to tak jest, to trochę jakby omijamy sens całego projektu – 1,3 mld, przypomnę.

Może ktoś z Ministerstwa Infrastruktury albo z PKP? Przypomnę projekt nazywa się Będzin... Później Katowice... Ogólnie to odcinek Będzin – Zebrzydowice, jedna z największych inwestycji w południowej Polsce. Pierwszy przystanek ma być zlokalizowany nie w Będzinie, a w Sosnowcu.

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

Musimy sprawdzić. Odpowiemy jednocześnie, przekazując ten materiał dotyczący Wielkopolski. Razem z tym materiałem.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Oczywiście. Czy to prawda, że ten przystanek ma być zlokalizowany nie w Będzinie, a w Sosnowcu Śródułi? To takie pytanie.

Bardzo proszę, jeszcze pani przewodnicząca Kołodziejczak.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Jeszcze mam jedno pytanie. Proszę państwa, w ostatnim czasie – ja nie jestem specjalistą od kolei – doszły do nas niezwykle niepokojące informacje dotyczące rozpoczętego projektu cyfryzacji i tego zatrzymania realizacji. I co dalej? Czy w środkach, które teraz wydatkujemy, ten projekt będzie realizowany? Czy on będzie zakończony? Bo też wiem, że ogromna ilość pieniędzy poszła. Wiem, że były problemy z firmą wykonawczą. Ale czy moglibyśmy, jeżeli państwo możecie nam odpowiedzieć na to pytanie, uzyskać jakąś informację na ten temat? Dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

W tym zakresie możemy tylko odpowiedzieć, że w tej chwili w sądzie polubownym przy Prokuraturii Generalnej trwa mediacja między PLK a wykonawcą. Są klauzule poufności, więc jak te mediacje wyglądają, wiedzą przedstawiciele, którzy mają upoważnienie do ich prowadzenia, a informacji na ten temat nie mogą przekazywać na zewnątrz. Zatem trwa mediacja między zamawiającym a wykonawcą.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy są inne pytania? Ja już nie mam. Informacje otrzymam. Strona społeczna jeszcze ma jakieś pytania? Pan prezes? Nie. Też nie ma.

W takim razie bardzo serdecznie państwu dziękuję i trzymamy kciuki za dalszą bardzo dobrą realizację. Myślę, że tu, jak wszyscy siedzimy, wiemy, że zapowiedzi Ursuli von der Leyen co do propozycji centralizacji środków przynajmniej z tych programów operacyjnych nie są dla Polski korzystne. Mówię już nie jako przewodniczący, ale jako były minister, bo rozkładałem z obecnymi ministrami. Jest takie samo stwierdzenie, jeżeli chodzi o te środki, więc mam nadzieję, że uda się w obecnej perspektywie i w przyszłej ten status quo zachować.

Bardzo serdecznie państwu dziękuję za obecność, państwu posłom jeszcze raz... Jeżeli pani poseł będzie miała propozycję do nowego harmonogramu, to oczywiście przyjmujemy.

Państwu dziękuję za dzisiejsze przyjęcie zaproszenia i za obecność.

Zamykam posiedzenie podkomisji.