

X kadencja



# KANCELARIA SEJMU

## Biuro Komisji Sejmowych

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ  
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ  
(NR 62)  
z dnia 3 kwietnia 2025 r.**



---

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 62)

3 kwietnia 2025 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Szymańskiego (Konfederacja)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- **informację na temat wpływu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego na gospodarkę morską – rozwój infrastruktury portowej w kontekście obsługi zwiększonego ruchu towarowego, integracja transportu intermodalnego oraz potencjalne korzyści dla polskich portów i przemysłu stocznioowego.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Iwona Zalewska-Malesa** dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego, **Piotr Rachwalski** członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Rafał Banaszkiewicz** dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA, **Robert Kubiak** kierownik Działu Koordynacji Obsługi Kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.

W posiedzeniu udział wzięła pracownica Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

## **Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam zaproszonych gości.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat wpływu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego na gospodarkę morską – rozwój infrastruktury portowej w kontekście obsługi zwiększonego ruchu towarowego, integracja transportu intermodalnego oraz potencjalne korzyści dla polskich portów i przemysłu stocznioowego. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznaję, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. O zabranie głosu proszę pana ministra Arkadiusza Marchewkę.

## **Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:**

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, w zastępstwie pana ministra Macieja Łaski chciałbym przedstawić informacje dotyczące realizacji działań związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym i wpływu tych działań na zwiększenie możliwości i potencjału polskich portów morskich. Oczywiście wydawałoby się, że sprawy te są zupełnie od siebie niezależne, kiedy mówimy o porcie morskim i lotnisku, ale z drugiej strony patrząc na realizację działań kolejowych, jest tam wiele punktów wspólnych, które będą również dawać możliwości zwiększenia potencjału polskich portów właśnie przez realizację przede wszystkim inwestycji, które są inwestycjami kolejowymi. Zanim przedstawimy prezentację dotyczącą szczegółów projektu, który realizujemy, pozwólcie państwo, że przekażę na początku, tytułem wprowadzenia, poszczególne informacje, które dotyczą realizacji w ciągu ostatniego roku działań związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego przez nasz rząd.

Chcę państwu powiedzieć, że Rada Ministrów przyjęła program wieloletni CPK na lata 2024-2032. Na realizację tego przedsięwzięcia została przeznaczona kwota 131,7 mld zł. Są to koszty, które będą dotyczyć realizacji prac przygotowawczych i projektowych oraz już ostatecznych prac budowlanych. W tej części przede wszystkim znajdują się inwestycje kolejowe, które wyniosą 76,8 mld zł, oraz inwestycje lotniskowe, których wartość wyniesie 42,7 mld zł.

Co wydarzyło się od grudnia 2023 r., kiedy przejęliśmy odpowiedzialność za realizację procesu? Po pierwsze, zostało zrealizowane dokapitalizowanie spółki Centralny Port Komunikacyjny kwotą 5,4 mld zł. W grudniu ubiegłego roku było to 3,5 mld zł, a w marcu tego roku –

jest to świeża sprawa – 1,9 mld zł. Po drugie, rozpoczął się program dobrowolnych nabyć. Mamy już zrealizowanych 1200 ha pod przyszłe lotnisko. Poza tym w styczniu tego roku rozpoczęto właśnie program dobrowolnych nabyć w części dotyczącej programu kolejowego. Co więcej, w styczniu 2025 r. wydano decyzję lokalizacyjną dla lotniska, które będzie centralnym punktem całego przedsięwzięcia. Z kolei w kontekście realizacji inwestycji kolejowych mieliśmy już zrealizowane takie działania jak ogłoszenie przetargów na budowę tuneli kolei dużych prędkości w Łodzi czy też zatwierdzenie wariantów inwestorskich dla inwestycji kolejowych. W kontekście realizacji części związanej z budową lotniska mogę powiedzieć, że mamy decyzję lokalizacyjną i pozwolenie na budowę dla linii wysokiego napięcia. Ponadto odebrano projekt budowlany terminala lotniska, dworca kolejowego i węzła przesiadkowego. W ciągu ostatniego roku działania związane z realizacją Centralnego Portu Komunikacyjnego nabrały tempa i są konsekwentnie realizowane, po to, żeby w 2032 r. cały projekt został oddany do użytku pasażerom zainteresowanym korzystaniem właśnie z tego miejsca. To tytułem wprowadzenia.

Z punktu widzenia realizacji działań, które będą oddziaływać bezpośrednio na gospodarkę morską czy wprost na porty, kluczowe jest działanie związane z budową linii kolejowych, o których za chwilę państwu opowiemy. Są przedstawiciele spółki CPK. Jest ze mną pani dyrektor Iwona Zalewska-Malesa, która jest dyrektorem Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw CPK, są przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych. W ciągu najbliższych kilku, kilkunastu minut dołączy do nas pan prezes Piotr Rachwański, członek zarządu spółki. Pozwólcie państwo, że przekażę głos przedstawicielom spółki CPK w celu przedstawienia szczegółowych informacji na podstawie prezentacji, która została przygotowana dla Komisji.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Proszę bardzo.

**Pełniący obowiązki dyrektor Biura Strategii i Planowania, Projektowania i Inżynierii Podprogramu Kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Michał Jasiak:**

Dziękuję bardzo. Dzień dobry państwu. Nazywam się Michał Jasiak. Jestem dyrektorem Biura Strategii i Planowania, Projektowania i Inżynierii Podprogramu Kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego.

W krótkiej prezentacji chciałbym nieco rozwinąć wątki, które pan minister miał okazję przedstawić, jak też uszczegółowić działania, które prowadzimy jako spółka.

W zakresie zabezpieczenia finansowania i określenia jednoznacznego kierunku działań, które jako spółka podejmujemy w zakresie realizacji inwestycji kolejowych, chciałbym zaznaczyć, że zasygnalizowany już obowiązujący program wieloletni, przyjęty przez obecny rząd na przełomie zeszłego i obecnego roku, przewiduje finansowanie w ramach inwestycji kolejowych wynoszące niecałe 80 mld zł. Finansowanie to skupione jest przede wszystkim na działaniach przygotowawczych oraz realizacyjnych w zakresie robót budowlanych dla linii kolei dużych prędkości na odcinku Warszawa-Łódź-Wrocław-Poznań – jest to 480 km nowych linii kolejowych – oraz na kontynuacji prac przygotowawczych i projektowych dla pozostałych 880 km innych linii kolejowych. Działania, które w zakresie studialnym były podjęte dla projektów w poprzednich latach, są w naturalny sposób kontynuowane. Natomiast jednocześnie zakres inwestycji na bazowym odcinku Warszawa-Łódź-Wrocław-Poznań został przeanalizowany i dostosowany do aktualnych, bieżących potrzeb związanych z planowanym rozwojem rynku kolejowego tak, żeby jak najlepiej wpisać się w jego oczekiwania.

Warto tutaj odnotować, że nowy program wieloletni zapewnił zwiększenie finansowania na realizację projektu linii Y o 15 mld zł. Wynika to z faktu, że w poprzednio obowiązującym dokumencie wiele inwestycji, które były wpisane do realizacji z konkretnymi latami, zakładało realizację tych inwestycji w formule partnerstwa prywatno-publicznego. Oznaczało to, że finansowanie było zapewnione jedynie w ograniczonym zakresie, natomiast w pozostałym zakresie niezbędnym do realizacji inwestycji niezbędne było pozyskanie kapitału prywatnego, co w aktualnie obowiązującym programie wieloletnim zostało zmodyfikowane. Zwiększono finansowanie przede wszystkim skupiając je na odcinku bazowym linii Y, zapewniając możliwości jego pełnej realizacji w zakładanych terminach bez wykorzystywania środków z kapitału prywatnego. Natomiast jednocześnie zaznaczono, że będzie możliwość kontynuacji tych prac czy też będą realizowane dalej prace przygotowawcze, o których wspomniałem.

Kolejnym działaniem, które prowadzimy jako spółka na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury we współpracy z Polskimi Liniami Kolejowymi i Instytutem Rozwoju Miast i Regionów, jest tak

zwany projekt zintegrowanej sieci kolejowej. Jest to działanie, które ma na celu uzupełnienie, uszczegółowienie pewnych deficytów dotychczasowego podejścia określonego w koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego, które wskazywały na to, że kształt linii kolejowych niezbędnych do realizacji był w bardzo ograniczonym stopniu skonsultowany z branżą i z rynkiem, a także w ograniczony sposób wynikał z analiz oraz liczb, które są niezbędne do stwierdzenia, że dana inwestycja ma zostać zrealizowana w danym konkretnym miejscu. Zintegrowana sieć kolejowa ma za zadanie uzupełnić owe deficyty. W związku z tym jest to projekt, który z jednej strony bardzo mocno opiera się na konsultacjach, a z drugiej strony zakłada podejmowanie decyzji w oparciu o analizy i liczby. Celem projektu – może pokazać – jest opracowanie docelowego kształtu sieci linii kolejowych, programu budowy dróg krajowych i autostrad, tylko że dla kolei. Takiego programu w ostatnich latach, niektórzy mówią, że nawet od czasów II wojny światowej, Polska nie miała. Jest to działanie niezbędne, żeby rzetelnie i racjonalnie zaplanować dalsze inwestycje, które będą realizowane po zakończeniu prac nad linią Y. Zakładamy, że będzie się to opierało o prognozy i liczby z wykorzystaniem pasażerskiego modelu transportowego, który jako spółka posiadamy dla wykonywania prognoz w horyzoncie 20-30 lat. Będzie to obejmowało również już zrealizowane i realizowane inwestycje przez Polskie Linie Kolejowe, będzie to obejmowało także prace przygotowawcze realizowane przez Centralny Port Komunikacyjny.

Natomiast co do samego Y, jeszcze wracając do pierwszego etapu budowy nowych linii kolejowych w Polsce, tutaj działania skupione są właśnie na połączeniu Warszawy, Centralnego Portu Komunikacyjnego i Łodzi. Zakładamy oddanie do eksploatacji tej inwestycji w roku 2032, równocześnie z terminem oddania do eksploatacji nowego lotniska. Natomiast w roku 2035 zostaną oddane do eksploatacji przedłużenia w kierunku Poznania i Wrocławia. Realizacja owych inwestycji umożliwi osiągnięcie czasu przejazdu pomiędzy Warszawą i Poznaniem, a także Warszawą i Wrocławiem dla najszybszych pociągów wynoszącego 100 minut, co w szczególności w przypadku połączenia Warszawy z Wrocławiem oznacza radykalne skrócenie czasu przejazdu. Nie oznacza to, że wszystkie pociągi pojadą w tym czasie przejazdów. Będą również pociągi, które będą obsługiwały większą liczbę miejscowości na trasie, takich jak Sieradz, Kalisz, Brzeziny, które oczywiście z racji większej liczby postojów będą miały nieco dłuższy czas przejazdu, natomiast wciąż będą to szybkie pociągi, które zapewniają dostępność do transportu kolejowego również dla istotnych miejscowości.

Jeżeli chodzi o samą procedurę przetargową w kierunku realizacji inwestycji, w szczególności na odcinku Warszawa-Łódź, ogłoszenie przetargu na roboty budowlane zakładane jest na przełomie obecnego i przyszłego roku, zaś rozpoczęcie robót budowlanych na odcinku Warszawa-Łódź w roku przyszłym. Tak to wygląda w tym układzie. Chciałbym krótko podsumować. W tej chwili na linii Y skupiamy się w zakresie robót budowlanych, w zakresie procesu inwestycyjnego, zaś pozostałe inwestycje w ramach zintegrowanej sieci kolejowej we współpracy z samorządami, z instytucjami, z interesariuszami tego procesu racjonalnie planujemy w oparciu o konsultacje i w oparciu o liczby, co oznacza, że plan dalszych inwestycji jesteśmy w stanie wypracować w sposób jak najbardziej odpowiadający na potrzeby rozwojowe naszego kraju.

Jak w ten kontekst wpisuje się Centralna Magistrala Kolejowa – Północ, gdyż jest to łącznik działań przede wszystkim pomiędzy polskimi portami a Centralnym Portem Komunikacyjnym? Tutaj chciałbym przekazać, że długi odcinek nowej linii kolejowej, widoczny na ekranie, został podzielony na dwie części. Pierwsze studium dotyczyło odcinka CPK-Płock-Włocławek-Lipno, zaznaczonego kolorem żółtym. Drugi odcinek to osobne opracowanie studialne. Jest to odcinek od Lipna w kierunku Gdańska. Analogicznie dwa odcinki mają nieco inny stan zaawansowania prac. Na odcinku zaznaczonym kolorem żółtym został wybrany wariant inwestorski tak, że wiemy już, którędy linia kolejowa miałaby przebiegać. Jest to wariant, który podlegał szerokim konsultacjom społecznym w ramach puli wariantów, które były analizowane. Zostało wykonane wiele analiz ujętych kompleksowo w ramach analizy wielokryterialnej, która wskazała, że ten wariant będzie najkorzystniejszy.

Natomiast na odcinku północnym wciąż trwa opracowanie studialne. Jesteśmy w trakcie analizy trzech, czterech wariantów, w zależności od odcinka, które pozwolą w konsekwencji analogicznie wybrać najkorzystniejszy przebieg linii kolejowej. Co warto odnotować, całość odcinka jest przeznaczona nie tylko dla ruchu szybkich pociągów dalekobieżnych, ale również dla ruchu pociągów towarowych. Jednym z założeń projektu było to, że umożliwi on stworzenie dodatkowego korytarza pomiędzy polskimi portami a centralną częścią Polski, w tym Centralnym Portem Komunikacyjnym, umożliwiającym zwiększenie potencjału przewozowego kolei.

Dzięki temu, że jesteśmy w stanie połączyć ruch szybkich pociągów z szybkimi pociągami intermodalnymi, uzyskamy kolejową autostradę, która będzie dawała dodatkową przepustowość i dodatkowe możliwości transportowe, niezależnie od istniejących linii kolejowych, które są lub będą modernizowane przez Polskie Linie Kolejowe.

Nie jest to jedyne działanie, które jako spółka podejmujemy dla zwiększenia możliwości rozwojowych polskich portów. Mamy również wiele projektów planistycznych, analitycznych, które dotyczą całej sieci kolejowej. Spośród widocznych na ekranie trzy z nich dotyczą wątków związanych z ruchem towarowym. O zintegrowanej sieci kolejowej już powiedziałem. Mamy również działania związane z opracowaniem towarowego modelu transportowego. Będzie to narzędzie analityczno-planistyczne umożliwiające w długim horyzoncie zaprognozowanie liczby ładunków, które będą przemieszczały się po poszczególnych ciągach transportowych w naszym kraju, zarówno w ujęciu drogowym, jak i w ujęciu kolejowym. Ze względu na charakterystykę transportu towarowego będzie to narzędzie, które będzie ujmowało to w sposób globalny, ponieważ istotne jest, czy dany ładunek wjedzie na teren Polski poprzez polskie porty czy też poprzez chociażby przejście kolejowe w Małaszewiczach czy może ruchem drogowym. Inaczej wtedy obciąża się sieć drogową, sieć kolejową w długim horyzoncie. Jest to istotne dla racjonalnego planowania zakresu inwestycji. Jesteśmy w trakcie finalizacji prac nad tym narzędziem. Zakładamy, że w tym roku zostaną przygotowane pierwsze prognozy, co umożliwi również doszczegółowienie planowanego zakresu prac na poszczególnych liniach kolejowych i określenie realnego potencjału, na jaki możemy liczyć w długim horyzoncie.

Drugi projekt to sieć terminali intermodalnych. Jest to również działanie, które podjęliśmy w spółce Centralny Port Komunikacyjny. W ramach każdego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla poszczególnych odcinków nowych linii kolejowych wykonawca miał obowiązkowo analizować potencjał dla lokalizacji terminala intermodalnego. Właśnie terminale mają szansę wesprzeć rozwój polskich portów ze względu na to, że byłaby możliwość załadunku kontenera czy też naczepy ciągnika siodłowego w polskich portach, a następnie rozładunku go w jednej z lokalizacji wskazanej na ekranie tak, żeby transport odbywał się za pomocą sieci kolejowej, a nie za pomocą sieci drogowej. Dzięki temu ograniczamy skalę niezbędnych do wykorzystania kierowców, a także zwiększamy możliwości transportowe. Są tu wskazane lokalizacje. Wynikają one z opracowań studialnych. Zaś sama faza realizacyjna wymaga przejścia do kolejnych etapów projektowych i realizacyjnych.

Kończąc już prezentację, chciałbym jeszcze zaznaczyć, że sam wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego jako lotniska na rozwój polskich portów traktujemy jako marginalny, ponieważ w ujęciu szerokiego spojrzenia wydaje się, że ładunki, które z transportu lotniczego będą rozładowywane na nowym lotnisku, będą mogły być rozwożone za pomocą transportu kolejowego. Chciałbym zaznaczyć, że to nie jest planowany sposób realizacji takich operacji logistycznych. Transport lotniczy cechuje się swoją specyfiką w zakresie gabarytów ładunków, w zakresie skali wielkości ładunków. Transport kolejowy ma odmienną specyfikę. W związku z tym to nie działa w ten sposób, że ładunki są przeładowywane na transport kolejowy. Dużo większa interakcja zachodzi tutaj między transportem kolejowym a transportem drogowym właśnie w relacji do polskich portów, gdzie zakładane są mocne wzrosty w zakresie liczby ładunków. Inwestycje, które realizujemy zarówno w aspekcie planowania, zarówno w aspekcie inwestycji punktowych, takich jak terminale, a także w aspekcie inwestycji liniowych, jak Centralna Magistrala Kolejowa – Północ, będą mogły zwiększyć ten potencjał w kolejnych latach. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Szymbański (Konfederacja):**

Dziękuję. Jeszcze ktoś, panie ministrze?

**Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:**

Tytułem uzupełnienia chcę zwrócić uwagę, że z punktu widzenia realizacji tego wielkiego przedsięwzięcia kluczowe będą i są te części, które są związane z realizacją infrastruktury kolejowej, dlatego że oddziaływanie czy połączenie wprost transportu morskiego i lotniczego, tak jak zostało powiedziane przez pana dyrektora, jest dosyć marginalne. Transportem lotniczym przewożone są przede wszystkim ładunki o objętości, która jest niewielka, ładunki, które mają dużą wartość, wobec których kluczowy jest czas ich dostarczenia. Natomiast transportem morskim, chociażby patrząc na transport kontenerów, które w rekordowej liczbie trafiają do Polski i dalej na południe Europy, przewozi się przede wszystkim ładunki, które nie wymagają tak krótkiego czasu przewozu, zarówno ze względu na swój charakter, jak i wartość ładunku. Z tego punktu

widzenia link, który tutaj widzimy, dotyczy strictly działalności czy funkcjonowania infrastruktury kolejowej i terminali, które są terminalami intermodalnymi, tym bardziej, że z punktu widzenia kluczowych dla gospodarki narodowej portów, czyli Gdańska, Gdyni, Szczecina oraz Świnoujścia, trasy potoków ładunkowych są realizowane w dwóch częściach, w tym tej, która idzie od Gdańska na południe. Tutaj właśnie mówimy o realizacji przedsięwzięcia, jakim jest CMK – Północ, o której słyszeliście państwo przed chwilą. Jest ona wskazana na prezentacji. Wzmocnienie tej części Polski jako udroźnienie możliwości przewozu ładunków kolejną jest kluczowe z punktu widzenia działalności portów trójmiejskich, ale patrząc też na zachód – to już nie dotyczy bezpośrednio Centralnego Portu Komunikacyjnego – realizacja działań, które PKP PLK realizuje w kontekście Nadodrzanki, czyli linii kolejowej CE-59 Świnoujście-Szczecin-Wrocław, również ma kluczowe znaczenie z tego punktu widzenia, że linia ta pełni kluczową funkcję dla portów Szczecina i Świnoujścia, jeżeli chodzi o transport w sposób niezakłócony towarów na południe.

Około półtora miesiąca temu został ogłoszony przetarg, a w sumie przetargi na modernizację linii kolejowej CE-59. Tutaj mamy na myśli między innymi zlikwidowanie tak zwanych wąskich gardeł, zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych i podwyższenie parametrów linii kolejowej do możliwości przejazdu pociągów z prędkością 140 km/h, co będzie miało kluczowe znaczenie dla realizacji inwestycji, jaką jest terminal zewnętrzny w porcie w Świnoujściu. A więc z punktu widzenia różnych gałęzi transportu, które są realizowane w ramach inwestycji po zachodniej stronie Polski, czyli realizacji, dokończenia drogi S3, modernizacji Nadodrzanki i równocześnie części drogowej, która jest związana z inwestycją po stronie czeskiej... Przypomnę tylko państwu, że po wizycie rządu w Pradze, po konsultacjach międzynarodowych z Czechami Czesi podjęli decyzję o rozpoczęciu, ogłoszeniu przetargów na realizację drogi S3 po swojej stronie. Można powiedzieć wprost, że dzisiaj od strony Polski droga ta kończy się w polu. A więc z punktu widzenia połączenia naszych portów, możliwości udroźnienia i wzmocnienia potoków ładunkowych pomiędzy Świnoujściem a południem Polski czy też Czechami i Słowacją będzie to miało znaczący wpływ na zwiększenie możliwości konkurencyjności portów zachodniego wybrzeża. Realizacja takich inwestycji jak Centralna Magistrała Kolejowa – Północ od CPK aż do Gdańska również wzmocni możliwości związane z obsługą potoków ładunkowych od największego polskiego portu w Gdańsku.

To tyle tytułem uzupełnienia. Akurat jest pan prezes Rachwalski, który będzie mógł od razu odpowiadać na państwa pytania. Świetny timing, panie prezesie. My już zrobiliśmy swoje, powiedzieliśmy, co mieliśmy do powiedzenia, teraz czas na pana. Jesteśmy oczywiście do państwa dyspozycji. Jeżeli są jakieś pytania, to bardzo proszę.

#### **Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Uprzejmie proszę o włączenie mikrofonu i przedstawienie się na początek.

#### **Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwalski:**

Piotr Rachwalski, członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Odpowiadam za część kolejową w projekcie.

Proszę państwa, to nie jest banał, że CPK jest największą inwestycją infrastrukturalną budowaną w Polsce. Część kolejowa ma wartość około 77 mld zł w pierwszym etapie. Jako taka przede wszystkim ma na celu uzupełnienie brakujących elementów sieci kolejowej Polski, która jak wiemy, w większości, w 95% została zbudowana przez zaborców. Brakuje pewnych elementów, zwłaszcza elementów łączących ze sobą poszczególne dawne zabory. Nasze działania mają przede wszystkim na celu neutralizację barier. Jedną z barier oczywiście w komunikacji wschód-zachód jest linia Y, która zresztą została państwu pewnie już przedstawiona. Innym problemem jest oczywiście dojazd w kierunkach południowo-północnych, co częściowo zostało już zrealizowane. Pomiędzy I a II wojną światową Polska zrealizowała największą inwestycję kolejową w dwudziestoleciu międzywojennym. Jest to linia łącząca właśnie Gdynię, porty w Gdyni ze Śląskiem. Obecnie rozpoczyna się jej modernizacja. Jest to tak zwana linia francuska, gdyż została zbudowana w dwudziestoleciu międzywojennym z kredytów francuskich i w części przez firmy francuskie. Obecne połączenia kolejowe w kierunku na Gdańsk przebiegają w dużej części z użyciem dawnych linii lokalnych, których parametry zostały podniesione tylko doraźnie. Obecnie stanowią one trzon transportu w kierunku północ-południe.

Jednym z projektów Centralnego Portu Komunikacyjnego jest projekt, który roboczo nazywany jest CMK – Północ. Jest to linia kolejowa nawiązująca do projektu największej inwestycji

komunikacyjnej Polski Ludowej, czyli linii CMK, łączącej obecnie Kraków i Katowice z Warszawą. Już wówczas planowano jej przedłużenie w kierunku północnym w celu ułatwienia dojazdu do zespołu portów Gdynia i Gdańsk i szybkiego połączenia południa i środka Polski z wybrzeżem. Projekt ten jest najbardziej zaawansowanym projektem CPK, realizowanym poza linią Y. Jest przewidziany jako element europejskiej sieci kolejowej TEN-T do realizacji w jak najszybszym terminie, ale tak naprawdę do roku 2040. Taki jest harmonogram, jeżeli chodzi o umiejscowienie tej linii w strukturze linii sieci europejskiej. Są pewne priorytety, jeżeli chodzi o TEN-T. Oczywiście możemy to zrealizować szybciej, jest to termin graniczny, jednakże umieszczenie w sieci korytarzy europejskich powoduje oczywiście możliwość uzyskania dofinansowania na tę linię.

Linia będzie przebiegała nowym śladem, łącząc nie tylko Centralny Port Komunikacyjny, ale oczywiście środek Polski i południe Polski przez linię CMK, czyli linię biegnącą dokładnie z Zawiercia i Krakowa obecnie do Warszawy, przez system łącznic i Centralny Port Komunikacyjny, z kierunkiem północnym, aktywizując tereny po drodze, jak również łącząc bardzo duże miasto obecnie położone poza podstawową siecią kolei dalekobieżnych, między innymi Płock. Poprzez system łącznic oczywiście zapewni to dojazd do Torunia i Bydgoszczy w czasie, który obecnie jest nie do osiągnięcia, jeżeli chodzi o sieć zarówno drogową, jak i kolejową. Praktycznie na każdym przecięciu z siecią kolei tradycyjnej, konwencjonalnej, obecnie istniejącej powstaje system łącznic. Wspólnie z narodowym operatorem infrastruktury Polskimi Liniami Kolejowymi pracujemy nad tym, żeby linia ta mogła być wykorzystana również do szybkiego ruchu regionalnego w krótszych relacjach, żeby umożliwić jej wykorzystanie do transportu, można powiedzieć, codziennego. Z natury linie kolei dużych prędkości są to linie łączące największe ośrodki o dużych parametrach i dużych przepływach, jednakże chcemy wykorzystać te linie również do rozwoju szybkich połączeń Regioekspres, szybkich połączeń regionalnych.

Pewne novum i wyzwanie stanowi użycie tej trasy również do obsługi ruchu towarowego, ale przede wszystkim szybkiego ruchu intermodalnego, w którym to kierunku obecnie idzie rozwój transportu w zasadzie, można powiedzieć, że na całym świecie. Odbyna się on w oparciu zarówno o kontenery i ewentualnie na przykład naczepy tirów przez system terminali intermodalnych rozsianych czy to po całej Polsce, czy to dalej po całej Europie. Jako taka linia ta stanowić będzie odkorkowanie, jeżeli można tak powiedzieć dosłownie, obecnej infrastruktury, która w dużej części powstała jeszcze w XIX wieku. Niestety, była przygotowana na tamte parametry poza wspomnianą przeze mnie linią, która powstała w dwudziestoleciu międzywojennym.

Jeżeli chodzi o zaawansowanie prac na tej linii, obecnie prowadzone są konsultacje społeczne, jeżeli chodzi o dokładne przebiegi i rozwiązania. Na odcinku do Lipna wybrany jest wariant inwestorski. Dalej tworzone są dokumenty pozwalające w przyszłości przystąpić do działań. Od razu odpowiem. Perspektywa roku 2030 jest perspektywą maksymalną. Jeżeli będą środki możliwe do uzyskania wcześniej, będziemy gotowi, żeby oczywiście przystąpić do prac wcześniej. Potencjał chociażby polskiego rynku wytwórczego jest gotowy na przyjęcie takich inwestycji, połączenia zarówno inwestycji realizowanych przez CPK, jak i inwestycji Polskich Linii Kolejowych. Jest to do udźwignięcia. Jest oczywiście kwestia finansowania i dostępności środków unijnych. Z całą pewnością linia ta ma ogromne znaczenie w kontekście ostatnich wydarzeń, jej użycia również w celach bezpieczeństwa, celach militarnych. Szybki dojazd w kierunku północ-południe jest istotnym elementem, który należy uwzględnić przy wykorzystaniu militarnym tej inwestycji. Chętnie odpowiem na pytania, jeżeli będą bardziej szczegółowe.

#### **Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Pan przewodniczący Płażyński.

#### **Poseł Kacper Płażyński (PiS):**

Panie ministrze, panie prezesie, może pana wskazać, jakie są relacje między wami a PKP przy realizacji nowych magistrali? Co państwo przedstawicie? Rozumiem, że wykonawcą jest PKP i Ministerstwo Infrastruktury. Państwo przedstawicie jakiś plan, uzasadnienie merytoryczne, jakieś koncepcje funkcjonowania spółki, korzyści dla Polski, a potem oni wykonują? Czy jaka to jest relacja?

**Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwalski:**

Może wyjaśnię. Proszę państwa, do tej pory przez ostatnie dziesięciolecia Polskie Linie Kolejowe generalnie skupiały się na modernizacjach i remontach linii w obecnych korytarzach, w zasadzie nie wychodząc poza obecne przebiegi, tak jak powiedziałem, w dużej części, w 90% ustalone jeszcze w XIX wieku. Przyjęto założenie, że liniami o wysokich parametrach realizowanymi w tak zwanym obszarze greenfield, czyli w zupełnie nowych terenach zielonych, można powiedzieć, na polu, zajmie się Centralny Port Komunikacyjny, który jest znany oczywiście głównie z lotniska, jednakże większość pracy, którą wykonujemy, wykonujemy dla kolei. Założenie, które realizujemy, jest takie, że CPK swoją kadrą przygotowuje, buduje i następnie przekazuje narodowemu operatorowi infrastruktury, czyli Polskim Liniom Kolejowym do eksploatacji, co jest oczywiste. Już współpracujemy na etapie standardów połączeń, interfejsów między sieciami. Dlaczego tak jest? Między innymi dlatego że budujemy high speed. Koleje dużych prędkości nie tylko są pierwszymi tego typu. W Polsce nie ma takich doświadczeń, dlatego że nikt tego do tej pory nie budował. Polskie Linie Kolejowe, w zasadzie poza kilkoma łącznicami, od 30 lat nie wybudowały żadnej nowej linii kolejowej. Jedyna nowa linia, o ile można powiedzieć, że jest nowa, to linia, którą zbudował samorząd wojewódzki województwa pomorskiego, czyli Pomorska Kolej Metropolitalna, która dodam, też w dużej części idzie śladem przebiegu linii poniemieckiej zamkniętej w 1945 r. A więc doświadczeń nie ma.

Centralny Port Komunikacyjny skupił ludzi, którzy mają doświadczenie w budowaniu nowych inwestycji w nowym terenie. Takie jest założenie organizacyjne. My nie tylko przygotowujemy, ale też realizujemy nowe inwestycje. Zarządzaniem całości, żeby nie było tutaj dwóch standardów, zajmują się Polskie Linie Kolejowe. Taki model jest przyjęty w wielu krajach, ponieważ eksploatacja i codzienne użytkowanie troszkę różnią się od dużych inwestycji w nowe szlaki. Oczywiście są tutaj wyjątki, jednakże musimy zdać sobie sprawę z wyzwania. Nie tylko, że takiej linii nie ma w Polsce, nikt nie ma doświadczenia z taką budową, musimy je zdobyć, opierając się o bardzo dobre kadry, to takiej linii nie zbudowano również w historii w całej Europie Środkowo-Wschodniej. Co więcej, takiej linii w nowym przebiegu nie zbudowano prawie od 20 lat w Europie. Ostatnia nowa sieć kolei dużych prędkości, która powstała, to sieć hiszpańska zbudowana na przełomie lat 90. i 2000. Następne oddawane linie na przykład w Niemczech zwykle były oddawane w postaci modernizacji lub dobudowy, podnoszenia parametrów istniejących liniach. Ostatnia nowa sieć budowana od zera to właśnie linia kolei hiszpańskich, z którymi współpracujemy. Korzystamy z ichniejszych doświadczeń, które są zarówno pozytywne, jak i czasami negatywne.

**Poseł Kacper Płażyński (PiS):**

Mam kilka pytań dotyczących linii Gdańsk-CPK, jak też struktury realizacji. Państwo projektujecie, państwo budujecie ze swoich środków. Państwo staje się właścicielem tej linii, nawet jak zostanie to przekazane do PLK w zarząd? Na kim będzie spoczywać kwestia modernizacji, remontów w latach następnych, kiedy, daj Boże, ta linia, jak i inne nowe linie powstaną? Jest to jedno pytanie.

Po drugie, czy państwo też jakoś będziecie partycypować w kosztach czy to w ogóle nie jest objęte państwa projektowaniem? Chodzi mi o przepustowość portu w Gdańsku. Na jednym z ostatnich posiedzeń Komisji, kiedy rozmawialiśmy o inwestycjach w portach, zresztą nie pierwszy raz, pojawiła się kwestia wąskiego gardła w postaci tylko jednego mostu kolejowego z portu w Gdańsku. Jest pomysł, na razie koncepcja, która ma być bliżej projektowana w najbliższych, mam nadzieję, bardziej miesiącach niż latach, budowy kolejnego mostu kolejowego wyprowadzającego cargo z portu w Gdańsku. Czy państwo też w tym zakresie będziecie w jakiś sposób partycypować, planować, cokolwiek robić czy to wszystko zostawiacie portowi w Gdańsku? Czy tak naprawdę możliwe jest, żebyście państwo w tym nie partycypowali? Biorąc pod uwagę, że jednak pewnie będzie to istotna część liczby jeżdżących składów, kiedy to już powstanie, rozumiem, że państwo musicie też to kalkulować przy projektowaniu magistrali.

Trzecie pytanie. Czy prezentacja obejmująca linie w tym kształcie różni się od trasy wyznaczonej jeszcze przez poprzedni zarząd CPK, przed zmianą władzy, przed 2024 r.? Czy państwo dokonaliście jakiejś modyfikacji w tym zakresie? Bardzo proszę.

**Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwalski:**

Może po kolei. Jeżeli chodzi o utrzymanie i modernizację, zajmuje się tym narodowy operator infrastruktury, czyli Polskie Linie Kolejowe, które mają do tego kadry, doświadczenie, swoje

firmy utrzymaniowe. Na obecnym etapie, czyli siedem lat przed oddaniem pierwszego odcinka, chyba że coś zmieni się po drodze, zakładamy, że po to, żeby zapewnić ten sam standard, utrzymaniem, jak również modernizacją zajmą się Polskie Linie Kolejowe. Tak jak powiedziałem, jesteśmy spółką celową, która ma zbudować i rozwijać polską infrastrukturę. Do utrzymania mamy fachowców, zespół fachowców z Polskich Linii Kolejowych. Jest to druga strona praktyczna. Nie możemy sobie wyobrazić, że są dwa standardy utrzymania na jednej sieci kolejowej. Nasza sieć KDP nie jest jakąś wydzieloną super, hiper trasą. Oczywiście będą po niej jeździły pociągi wyższych parametrów, ale stanowi ona element całej sieci. Wobec tego nie mogą być dwa różne standardy i firmy utrzymujące, ponieważ na interfejsach, na przejściach mogłoby dochodzić do wielu zakłóceń czy wręcz jakichś sytuacji, które mogłyby wiązać się z różnymi problemami.

Linia sama z siebie oczywiście będzie się różniła parametrami, ponieważ chociażby napięcie na tej linii to będzie dwa razy 25 kV prądu zmiennego w stosunku do obecnego napięcia na sieci wynoszącego 3 kV prądu stałego. To oczywiście powoduje cały szereg problemów. Trzeba sobie to zwizualizować, że na naszej linii nie będzie semaforów. Może dla niektórych jest to szokujące, ale nie będzie żadnych fizycznych znaków. Tutaj będą już działać systemy kabinowe, które są dużo bezpieczniejsze, ponieważ przy tej prędkości reakcje byłyby zbyt spowolnione. Tutaj nasze zmysły nie są wystarczające, żeby zareagować w odpowiednim czasie. To tyle, jeżeli chodzi o utrzymanie.

Jeżeli chodzi o przepustowość portu w Gdańsku...

**Posel Kacper Płażyński (PiS):**

Kto będzie właścicielem?

**Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwański:**

Państwo zleca, przekazuje. Może pan pełnomocnik powie, jak szczegółowo to wygląda w PKP PLK, na podstawie jakiej umowy linie są przekazywane w użytkowanie Polskim Liniom Kolejowym. Tutaj będzie tak samo jak z obecnymi trasami.

Jeżeli chodzi o przepustowość portu w Gdańsku, problemy są oczywiście znane. Chciałbym, żeby to dobrze zabrzmiało. Projekt CPK nie rozwiąże wszystkich problemów infrastrukturalnych w Polsce. Skupia się na budowie linii dużych parametrów, jednakże jest uzupełniony o wiele innych projektów lokalnych typu Kolej Plus, projektów średnich, jak realizowane w ostatnich latach przez Polskie Linie Kolejowe projekty poprawy dojazdu do portów. Taki projekt jest realizowany w Gdyni, można powiedzieć, że zakończony. Jego realizacja przekłada się teraz na remont linii przedwojennej, tak zwanej francuskiej magistrali. Oczywiście przygotowując parametry, przygotowujemy interfejsy, czyli miejsca połączenia. Staramy się, żeby projekt nie wychodził za daleko poza kolej dużych prędkości. Oczywiście znany jest problem dojazdu do portu w Gdańsku i wyjazdu stamtąd w kierunku Zajączkowa Tczewskiego, gdzie jest największa stacja rozrządowa w tamtej części Polski, skąd pociągi rozjeżdżają się dalej, jednakże projekty te z całą pewnością będą prowadzone równolegle. Myślę, że koledzy z Polskich Linii Kolejowej może będą w stanie coś więcej odpowiedzieć. Przepraszam, my skupiamy się na kolejach dużych prędkości, ale oczywistym jest, że nie wyobrażamy sobie, że budujemy kolej dużych parametrów, do której nie można dojechać przez jeden most w Gdańsku, który został pewnie od 1945 r. Wąskie gardła w tej chwili są identyfikowane na sieci kolejowej i po kolei są prowadzone inwestycje. Jedną z nich na przykład w części południowej jest likwidacja jednotoru, bodajże dwukilometrowego odcinka na Centralnej Magistrali Kolejowej przy zjeździe na Kraków. Jest to przykład tego, że mamy króciutkie, malutkie wąskie gardło, które determinuje ruch praktycznie na całej sieci kolejowej. Chodzi o jeden mały, krótki odcinek.

Jednym z kolejnych takich odcinków są tego typu obiekty, jak jeden słynny most na wyjeździe, trzeba powiedzieć, że z części portu gdańskiego. Jednakże odpowiadając krótko, akurat tymi tematami my się nie zajmujemy, aczkolwiek identyfikujemy je i uwzględniamy czy to w prognozach ruchu, czy to w możliwościach technicznych późniejszego wykorzystania infrastruktury również do ruchu towarowego, co przyznam, nie jest powszechne w skali Europy i świata. Jeżeli chodzi o użycie ruchu cargo na liniach high speed, raczej jest to wyjątek niż reguła. Wymaga to podjęcia wielu działań chociażby organizacyjnych.

To co chciałbym, żeby zabrzmiało, to tak jak powiedziałem, nie jest to jedyny nasz projekt infrastrukturalny, który jest wprowadzony w Polsce. Z całą pewnością nie zaspokoi on wszystkich potrzeb, ponieważ jak mówimy, w CPK rozwijamy sieć kolei dużych prędkości. Jest to sieć o wysokich parametrach, sieć, która nie zapewni codziennych dojazdów do lekarza czy do szkoły,

tylko połączy największe ośrodki. Tak jest na całym świecie. Nawet najbogatsze kraje, na przykład kraje arabskie zbudowały linię z Mekki do Medyny – są to dwa największe ośrodki, zresztą też ważne religijnie – chociaż pewnie stać ich na to, żeby budować więcej. Linie o tak wysokich parametrach, które są bardzo drogie, buduje się tylko tam, gdzie są największe potoki, gdzie inwestycje te zostaną wykorzystane w odpowiedni sposób.

**Poseł Kacper Płażyński (PiS):**

Mówi pan o potokach pasażerów?

**Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwański:**

Tak. Koleje dużych prędkości generalnie są budowane dla ruchu pasażerskiego. Można ich użyć, i właśnie my będziemy to robić, również dla ruchu towarowego, tylko chciałbym pokazać tutaj proporcje. To nie jest linia budowana dla ruchu cargo. Taką linią jest linia 131, przepraszam, linie 201 i 203, które są typowo dedykowane do ruchu towarowego, który oczywiście idzie na południe Polski także przez Bydgoszcz i w dół przez Inowrocław bardziej po stronie zachodniej. Wykorzystamy, tak jak powiedziałem, tę linię do szybkich przewozów intermodalnych, czyli do pociągów z kontenerami, do pociągów z naczepami tirów, do pociągów w skali cargo lekkich. Myślę, że ze względu na parametry chociażby wagonów i składów będzie ciężko wykorzystać tę linię, żeby wozić, nie wiem, węgiel. Musimy sobie zdać sprawę, że to jest trochę tak, jakby, odwrotnie mówiąc, chcieć na lokalnych dróżce jeździć tirami. Pewnie się da, ale krótko, może tak powiem przewrotnie.

To ja może tyle. Aha, jeszcze tylko odpowiem na temat modyfikacji. Zasadniczo tego typu projekty są wieloletnie. Konsultacje są prowadzone bodajże od 2019 r., te akurat od 2022 r. Tak jak tu widać na przezroczu, w pierwszej części wybrano wariant inwestorski, dalej prowadzone są konsultacje. Jest to cała kwestia połączeń z obecną siecią kolejową również w nawiązaniu do planów Polskich Linii Kolejowych, żeby właśnie umożliwić przejazd pociągów towarowych. Tutaj cały czas w każdym wariantcie, w każdym przebiegu, w każdym odcinku jest co najmniej cztery albo pięć wariantów do wyboru, jeżeli mogą tak powiedzieć w skrócie.

**Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA Rafał Banaszkiewicz:**

Szanowni państwo, panie przewodniczący, Rafał Banaszkiewicz. Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji.

W aspekcie pytania o port w Gdańsku, powiem, że uczestniczymy w spotkaniach, nawet osobiście uczestniczę w spotkaniach z portem Gdańsk na temat alternatywnego dojazdu do portu w Gdańsku. Na tym etapie ma to być kwestia synergii rozwoju portu i strategii, która jest obecnie przygotowana przez port Gdańsk w zakresie zarówno dojazdu, jak i całej infrastruktury na terenie portu gdańskiego. Zakładamy, że zawrzemy porozumienie między naszą spółką, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe i portem Gdańsk. Pierwszym etapem zadania związanego z alternatywnym dojazdem do portu będzie przygotowanie studium wykonalności, które będzie połączone z oczekiwaniami w zakresie tego, jak port będzie się rozwijał, jakie będą przewożone wolumeny w aspekcie znalezienia alternatywnego korytarza, który umożliwi sprawny transport.

Jeżeli chodzi o przepustowość dzisiaj, to my mamy oczywiście zidentyfikowane tematy, nad którymi musimy popracować po modernizacji stacji kolejowych w porcie w Gdańsku i Gdyni. Przede wszystkim jest to dobudowa dodatkowego toru na linii nr 9. W tym roku zamierzamy ogłosić postępowanie przetargowe w trybie projektu buduj na budowę czwartego toru pomiędzy Pszczółkami a Pruszczem Gdańskim. Będzie to pierwszy etap, który na pewno poprawi obecną logistykę w rejonie województwa pomorskiego. Następnym etapem będzie współpraca z portami nad przygotowaniem rozwiązania alternatywnego dojazdu do portu w aspekcie jego rozwoju w kierunku chyba wschodnim, o ile dobrze pamiętam.

W zakresie innych inwestycji portowych, to tak jak powiedział prezes Rachwański, współpracujemy. Chociażby połączenie z Wrocławiem, które robi spółka Centralny Port Komunikacyjny, chcemy powiązać z rozbudową węzła wrocławskiego. Chcemy tam zrobić synergię w zakresie wykorzystania linii towarowych, właśnie dedykowanych intermodalowi tak, żeby wykorzystać szansę KDP do możliwości modernizacji linii 273, o której pan minister wspominał, oraz linii nr 401 od portu Świnoujście, w związku z ich przebudową, żeby zrobić korytarze transportowe z północy na południe i na wschód, żeby jeszcze to udrożnić. Na pewno tutaj współpraca z CPK w ostatnich miesiącach jest tak naprawdę bardzo dobra, ponieważ

koordynujemy wszystkie projekty styczne. Nawet ostatnio przy udziale ministra Piotr Malepsza było spotkanie w Katowicach, w którym uczestniczyliśmy, które potwierdza synergię podziału zadań. Była mowa, jakie zadania będą realizowane przez poszczególne spółki tak, żeby efekt synergii pomiędzy naszymi inwestycjami był jak największy dla rozwoju zarówno ruchu pasażerskiego, jak i ruchu intermodalnego. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Czesław Hoc.

**Poseł Czesław Hoc (PiS):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Może najpierw ogólna konstatacja, może nawet ogólna refleksja. Przypominacie sobie państwo, że najpierw było tak, że CPK to chory pomysł Prawa i Sprawiedliwości, że to megalomania. Gdzie tam w szczerym polu Prawo i Sprawiedliwość chce budować? Oczywiście potem było tak, że po co hub lotniskowy w Polsce, skoro jest w Berlinie. Refleksja, że dobrze się stało, że pod wpływem opinii publicznej, presji opinii publicznej koalicja 13 grudnia przejrzała na oczy i rzeczywiście chce realizować budowę CPK, ale oczywiście nie CPK jako międzynarodowy, wielki hub lotniczy, tylko odchudzony, kadłubowy, żeby broń Boże, nie konkutował z portem, hubem w Berlinie, a więc nie na 40 mln pasażerów rocznie, nie na 100 mln pasażerów rocznie, tylko na 30 mln. Przypomnę, że Lotnisko Chopina w Warszawie teraz obsługuje 25 mln pasażerów rocznie. A więc okrojony, kadłubowy, odchudzony, żeby rzeczywiście nie tworzyć konkurencji dla państw sąsiednich, przede wszystkim dla Niemiec.

Druga sprawa to kwestia kolei dużych prędkości. Co pan mówi tutaj o kolejach dużych prędkości, o terminalach intermodalnych, o konsultacjach społecznych, o tworzeniu wariantów, i tak dalej? Przecież zrobiliście Y, więc praktycznie koło na dwóch szprychach albo kółko graniaste. Miało być dziesięć szprych. Jestem z Kołobrzegu. Pierwsza szprycha miała być do Kołobrzegu, Koszalina, Słupska. Zlikwidowaliście to. W ogóle Zachodniopomorskie wyklucziliście, zmarginalizowaliście komunikacyjnie, jeżeli chodzi o koleje dużych prędkości. Teraz roztaczacie jakieś wizje, plany. Mam konkretne pytanie. To proszę powiedzieć, ile konkretnie już włożyliście albo macie w kieszeni pieniędzy. Jakie macie finanse w kieszeni? Jakie w kieszeni będziecie mieli finanse z KPO? Przecież dostaliście KPO, Polska miała być już krainą miodem i mlekiem płynącym, a tutaj coś ciska o tych pieniądzach. Cały czas snujecie plany, mówicie, kształtujecie, dużo opowiadacie, ale konkretów nie ma. Proszę o konkrety.

A, jeszcze cargo. Jesteśmy z województwa zachodniopomorskiego. Cały czas są zapędy firmy Rhenus, a więc być może zaraz to przejdzie albo może po części już przeszło w zagraniczne ręce. W ogóle w całym Zachodniopomorskiem i Lubuskim praktycznie dostawcami albo realizatorami są firmy niemieckie. A zatem troszeczkę jakiejś refleksji, ale i konkretów, a może też pokory. Roztaczacie pewne wizje, oczywiście wizje okrojone, ale jednakowoż nie ma żadnych konkretów. Rządziecie półtora roku. Dzisiaj, teraz, w tej chwili dowiadujemy się, że w Polsce jest rekordowy deficyt, jeżeli chodzi o deficyt instytucji rządowych i samorządowych, przekraczający 6,6% PKB. Proszę państwa, nic dziwnego, że kroicie i na razie tylko dyskutujecie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Dziękuję, panie pośle. Do kogo było to pytanie? Do pana ministra?

**Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:**

Ja nie wiem. Pan poseł mówił o swoich refleksjach. Nie będę odnosił się do refleksji pana posła.

**Poseł Czesław Hoc (PiS):**

Było to pytanie retoryczne. Potraktujmy to w ten sposób.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Dobrze, rozumiem. W takim razie przejdę do mojego pytania. Po lekturze informacji, która została do nas nadesłana, miałem refleksję, że generalnie diagnoza jest nawet poprawna, natomiast rzeczowych, konkretnych rozwiązań jest stosunkowo mało jak na to, na jakim etapie zaawansowania podobno jesteśmy. Już nie będę mówił tutaj o mojej ocenie samej koncepcji Y. Można by było dużo o tym mówić, natomiast jesteśmy na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a jest to trochę za daleko od portów, żeby miało dla mnie w tym momencie fundamentalne znaczenie.

Drugi priorytet dotyczył CMK – Północ. Przyznam, że zastanawia mnie, dlaczego koncepcja, która została nam dzisiaj pokazana, w zasadzie przedstawia, nazwijmy to, koncepcję promienistą, radiacyjną, czyli żeby dało się dojechać od CPK, mówiąc w cudzysłowie, w każdy zakątek Polski, ale im dalej od CPK, tym troska o to, żeby parametry były jak najwyższe, maleje. W związku z tym zastanawia mnie, dlaczego linia CMK – Północ zostaje nam wskazana tylko z Gdańska do Warszawy, natomiast zabrakło podczas tej rozmowy czegoś równie istotnego, jak wykorzystanie projektu CPK do zapewnienia transportu przede wszystkim towarowego z polskich portów na południe, a nawet do kolejnych państw, na przykład do Czech. Pominiecie Szczecina i Świnoujścia na południe Polski, do Czech, przedłużenie w państwa wypowiedzi... Rozumiem, że sama linia CMK – Północ, jak sama nazwa wskazuje, prowadzi na północ. W tym, co państwo dzisiaj zaprezentowaliście, oczekiwałam realizacji interesów gospodarczych z uwagi na gospodarkę morską, czyli przeprowadzenia wymiany towarów z portów do najdalszych zakątków Polski. Zdecydowanie w państwa wypowiedziach tego mi brakuje.

Terminale intermodalne przy nowo budowanych liniach kolejowych, które zostały wskazane w informacji, są czymś krytycznie, absolutnie koniecznym w zasadzie na już, żeby wymiana towarów, transport towarów przebiegały w sposób niezakłócony. W zasadzie jak rozmawia się z zarządami portów morskich, to każdy zarząd podkreśla przede wszystkim swoje potrzeby mówiąc: „dajcie infrastrukturę, my sobie poradzimy, my rozbudowujemy porty, ale dajcie infrastrukturę, żeby nie było wąskich gardeł, żeby towary jak najszybciej mogły od nas wyjeżdżać i do nas dojeżdżać”. Na podstawie tej informacji, nie wiadomo, gdzie mają zostać zlokalizowane terminale intermodalne.

Na przykład ostatni paragraf, ostatni akapit dotyczy suchego portu intermodalnego koło Gdyni. Doceniam to. Jest tu informacja, cytuję „ze wstępnych rozmów przeprowadzonych między przedstawicielami wynika, że może zaistnieć konieczność budowy suchego portu intermodalnego”. Moja opinia jest jednoznaczna, że suchy port intermodalny w okolicach największych portów trójmiejskich jest absolutnie konieczny do tego, żeby ten projekt miał sens, zważywszy na gospodarkę morską, a nie tylko komunikację z CPK do głównych miast w Polsce. To wszystko sprowadza się do tego, w jaki sposób ministerstwo planuje podnieść znaczenie trackingu z polskich portów, ponieważ konkurencja jest bardzo mocna. Rostock, Hamburg, Lubeka dysponują bardzo dobrą infrastrukturą.

W związku z tym pytanie, które chcę zadać, jest takie. Panie ministrze, w jaki sposób chcemy przekonać spedycję, szwedzkie, fińskie, skandynawskie firmy logistyczne do kierowania transportów przez polskie porty? Jakie przewagi konkurencyjne chcemy rozwijać? Na czym chcemy się oprzeć? W zasadzie jakie działania zostaną podjęte przez ministerstwo, żeby co najważniejsze, zwiększyć konkurencyjność naszych portów, wykorzystując właśnie realizację CPK? Dziękuję.

#### **Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:**

Szanowny panie przewodniczący, zadania, które realizujemy, wpisują się właśnie w koncepcję zwiększenia konkurencyjności polskich portów, szczególnie poprzez inwestycje w infrastrukturę na zapleczu polskich portów morskich kluczowych dla gospodarki narodowej. Z punktu widzenia realizacji działań, które są wykonywane przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny, widzimy tutaj możliwość osiągnięcia efektu synergii. Tak jak wspomniałem, spółka bezpośrednia nie odpowiada za sprawy związane z realizacją infrastruktury dostępowej do portów morskich. Jednocześnie w swojej wcześniejszej wypowiedzi zwróciłem uwagę na to, że realizacje związane z działaniami transportu lotniczego i morskiego są zupełnie inne, dlatego że w transporcie lotniczym głównie przełożone są ładunki, które mają niewielką objętość, mają wysoką wartość, a jak najkrótszy czas ich przewozu ma kluczowe znaczenie. Natomiast w transporcie morskim przewożone są przede wszystkim ładunki, które nie wymagają tak szybkiego i krótkiego czasu na realizację tego przedsięwzięcia ze względu w szczególności na swój charakter i swoją wartość. Dlatego tutaj chcemy zwrócić uwagę na to, że działania, które są realizowane w ramach projektu Centralny Port Komunikacyjny, mogą pośrednio wpływać na zwiększenie możliwości transportowych polskich portów morskich.

Niezależnie od tego realizujemy działania, które są przygotowywane i realizowane już przez PKP PLK, w tym w części północnej Polski, od Gdańska, jak państwo widziecie po wypowiedzi pana dyrektora, odpowiadając na oczekiwania związane z rozwojem portu w Gdańsku, budową alternatywnego połączenia kolejowego i stworzeniem kolejnego wiaduktu czy mostu, mówiąc wprost, przez który będą przewożone ładunki. Chcę podkreślić, że przepustowość portu czy linii

kolejowych, jeżeli chodzi o port w Gdańsku, na chwilę obecną jest wystarczająca, natomiast myśląc o rozwoju portu, a port ma ambitne plany rozwojowe, patrząc chociażby na rozwój największego portu kontenerowego, jakim jest Baltic Hub, niezbędne jest podjęcie działań służących realizacji tej inwestycji, o czym zresztą pan dyrektor powiedział i zaraz będzie kontynuował.

Pan przewodniczący zadał pytanie, jak zachęcić spedytorów i firmy logistyczne do tego, żeby podejmowały decyzje o tym, żeby ładunki płynące drogą morską trafiały do największych polskich portów. Myślę, że z punktu widzenia chociażby Gdańska warto podkreślić, jakie są wyniki przeładowanych kontenerów. W ubiegłym roku przeładowaliśmy w Polsce blisko 3,3 mln TEU. Jedno TEU odpowiada objętości dwudziestostopowego kontenera. A więc przeładowaliśmy 3,3 mln TEU, co jest absolutnym rekordem w skali naszego kraju. Tendencje są wzrostowe. Dlatego realizujemy kolejne inwestycje związane z budową terminali chociażby na zachodnim wybrzeżu, między innymi w Świnoujściu, ale patrzymy na tę sprawę kompleksowo, nie tylko z punktu widzenia realizacji samego terminala i toru podejściowego, ale także inwestycji na zapleczu portu.

Dlatego w ciągu ostatnich tygodni zostały ogłoszone dwa przetargi na remont tak zwanej Nadodrzanki, która ma kluczowe znaczenie dla transportu kontenerów na południe. Inwestycje te są szacowane na kwotę około 700 mln zł. Przez ostatnie lata Nadodrzanka nie była realizowana, znajdowała się na liście rezerwowej krajowego planu kolejowego. Tamte działania nie były równocześnie realizowane z działaniami, które dotyczyły rozwoju portu. Postanowiliśmy tę sytuację zmienić. Dlatego wykorzystaliśmy pieniądze z Krajowego Planu Odbudowy, o co też było pytanie, właśnie na realizację tego przedsięwzięcia, co pozwoli na zwiększenie prędkości pociągów towarowych, likwidację tak zwanych wąskich gardeł i zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. I to już się dzieje. Zostanie to zrealizowane do połowy 2026 r. Są to działania, które są realizowane bezpośrednio przez PKP PLK.

Natomiast w kontekście samego Centralnego Portu Komunikacyjnego i rozwoju chociażby transportu intermodalnego realizacja właśnie Centralnej Magistrali Kolejowej – Północ, którą państwo widziecie na ekranie, będzie miała również znaczenie dla zwiększenia przepustowości i możliwości transportu towarów, które przyjadą czy przypłyną do portu w Gdańsku i następnie będą skierowane na południe. A więc działania dotyczące rozwoju infrastruktury, która służy portom na zapleczu, są realizowane od strony kolejowej głównie, a wręcz przede wszystkim przez PKP PLK. Natomiast działania, które są wykonywane w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego, będą dodatkowo służyć rozwojowi portów i możliwości zwiększenia przepustowości transportu towarów na zapleczu.

To tyle tytułem tego, co mam do powiedzenia. Poproszę pana dyrektora o uzupełnienie.

**Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA Rafał Banaszkiewicz:**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, odnosząc się już bardziej szczegółowo, zaczynając od zachodu, są to porty Świnoujście i Szczecin. Budowa stacji kolejowej przy porcie w Policach, który jest rozbudowany. Jest to temat, który trwa. Jak powiedział pan minister, modernizacja linii 401 i 273 na odcinkach celem podniesienia parametrów technicznych w zakresie nośności do 221 kN na oś oraz zwiększenia prędkości pociągów pasażerskich do 140 km/h i pociągów towarowych do 100-110 km/h w zależności od odcinków i geometrii linii kolejowej. Dodatkowo na tych dwóch liniach, gdyż mamy je już zidentyfikowane, co powiedział pan minister, z punktu widzenia rozwoju portów w Świnoujściu i Szczecinie przewidujemy wydłużenie, a więc na początku przygotowanie dokumentacji projektowej dla wybranych stacji kolejowych celem wydłużenia torów dodatkowych do długości 750 m w celu umożliwienia efektywnej obsługi pociągów intermodalnych o długości co najmniej 740 m. To w zakresie Świnoujścia i Szczecina. Oczywiście przygotujemy też dokumentację projektową na budowę dwóch mostów w Brzegu Dolnym, który stanowi wąskie gardło. Dzisiaj mamy tam przeprawę jednotorową. To wszystko jest realizowane przez naszą spółkę w ramach naszych zadań i inwestycji planowanych również ze środków KPO.

Był poruszony Kołobrzeg. Jeżeli chodzi o zintegrowane sieci kolejowej województwa zachodniopomorskiego, razem z Centralnym Portem Komunikacyjnym i ministerstwem planujemy horyzontalny rozwój infrastruktury kolejowej w Polsce po 2035 r. Podczas spotkań rozmawiałem z przedstawicielami zarządu portu w Kołobrzegu. Zakładam, że w najbliższych miesiącach odbędziemy spotkanie, ponieważ jak państwo wiedzą, modernizujemy linię nr 202 od Gdyni

docelowo do Słupska. Myślimy o dalszym rozwoju infrastruktury kolejowej celem połączenia z Kołobrzegiem, również od strony Szczecinem. Tak naprawdę dzisiaj, zakładam, że w najbliższych czasie będziemy przygotowywać plan modernizacji, gdyż studium wykonalności na linii 402 mamy zakończony. Będziemy przygotowywać się do jakiejś etapowej realizacji poprawy parametrów na tej linii, wsłuchując się także w oczekiwanie zarządcy portu w Kołobrzegu, jakie są plany związane z tym portem.

Niemniej kluczowe dla naszego kraju, tak jak tutaj wspominał pan minister, są porty Gdynia i Gdańsk. W ostatnich latach zakończyliśmy stacje. W mojej ostatniej wypowiedzi zapomniałem o kluczowej linii, którą modernizujemy. Te prace już trwają. Jest to linia kolejowa nr 201, obecnie linia jednotorowa, docelowo dwutorowa, zelektryfikowana, która będzie głównym korytarzem transportowym z portu w Gdyni, jak również z Gdańska. Po modernizacji nr 203, połączy się z linią nr 131 na stacji Maksymilianowo, gdzie mamy nawet rozwiązania bezkolizyjne, umożliwiające stały, szybki transport intermodalny. Oczywiście nie zapominamy o pasażerach, dlatego że to też jest rola naszej spółki. A więc zarówno linia nr 201, jak i wszystkie modernizowane linie będą dopuszczone, dostosowane do prowadzenia ruchu pociągów towarowych, jak również obsługi pasażerów na tym odcinku, czyli od Gdyni w kierunku Maksymilianowa.

Tak jak wspominałem, jeżeli chodzi o linię kolejową nr 9, mamy przewidziane ogłoszenie postępowania przetargowego w trybie projektuj i buduj na budowę czwartego toru na pierwszym odcinku Pruszcz-Pszczółki. Wiemy, że mamy tam miejsce. Nie powinno to stwarzać większych problemów również dla prowadzenia ruchu. Patrząc na modernizację, nasza spółka zwraca uwagę także na możliwość prowadzenia ruchu. To nie jest tak, że zamknijemy linie, które są kluczowe dla portów, na których ciągle inwestujemy, jak powiedział pan minister, celem przewozu towarów. Zaczynamy tam od dodatkowego, czwartego toru, a następnie zakładamy, w najbliższych miesiącach zamierzamy ogłosić postępowanie przetargowe na przygotowanie dokumentacji projektowej na dodatkowy tor od Pruszcza Gdańskiego w kierunku Gdańska Wrzeszcza, żeby jeszcze lepiej udostępnić tak naprawdę przepustowość szczególnie na wyjściu z portów po modernizacji linii kolejowej. Jak powiedział pan minister, już dzisiaj jesteśmy w stanie obsługiwać porty i ich zwiększony potencjał, uwzględniając przebudowę, a do 2030 r., kiedy niektóre inwestycje, jak bodajże w Świnoujściu, będą się kończyć, będziemy przygotowani na dodatkowe tematy związane z obsługą intermodalu, jak również transportu materiałów masywnych.

Jeszcze odnośnie do Szczecina, zapomniałem wspomnieć o jednej linii kolejowej, na którą kończymy przygotowanie dokumentacji. Jest to aspekt połączenia tak naprawdę z Niemcami, linie nr 408, 409, czyli aspekt możliwości rozwoju transportu towarów z portów w Szczecinie i Świnoujściu w kierunku granicy niemieckiej. Tutaj kończymy dokumentację projektową udwutorowania linii kolejowej plus jej elektryfikacji. Będziemy z tym gotowi do realizacji po uzyskaniu środków finansowych. A więc jak widać, w każdym aspekcie, jeżeli chodzi o połączenie portów, bardziej jak mi się wydaje, jest to rola naszej spółki, o czym powiedział pan minister, ale tam, gdzie spółka CPK projektuje, wykorzystujemy efekt synergii. Jak powiedział pan prezes, na pewno będziemy wykorzystywać odcinki linii kolejowej dużych prędkości również do transportu intermodalnego, który może poruszać się z prędkością co najmniej 120 km/h. Dziękuję.

#### **Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwalski:**

Może dodam jeszcze wyjaśniając, że oczywiście tutaj pokazujemy połączenie CMK – Północ. Właśnie nazwa CMK – Północ nawiązuje do linii CMK, czyli istniejącej Centralnej Magistrali Kolejowej, która jak jest pokazane na tej mapce, w okolicy Centralnego Portu Komunikacyjnego łączy się w jedną sieć w kierunku południowym z wykorzystaniem obecnej, istniejącej infrastruktury. Nie narysowaliśmy tego dalej, ponieważ ta linia istnieje.

Chciałbym jeszcze dodać, że pan dyrektor akurat wymieniając wszystkie linie, jako mieszkaniowiec Pomorza Środkowego dodał, że zapomniał o jeszcze jednej linii nr 404 i 405. Są to linie łączące Pomorze Środkowe z Poznaniem, które są obecnie modernizowane, a które też zwiększają dojazd, ułatwiają dojazd do portu w Kołobrzegu. Jak wspominałem, inwestycji jest bardzo dużo.

Chciałbym dodać również, że w okolicy Centralnego Portu Komunikacyjnego planujemy zagospodarowanie w postaci budowy terminali i logistyki, która rozwinie się wokół CPK, korzystając z nowej infrastruktury kolejowej. W części pewnie będzie wykorzystana lotniczo, ale tak jak pan minister powiedział, lotniczy ruch cargo to jest margines. Są to tylko drogie, lekkie przesyłki. Nigdy nie jest to ruch tak masowy jak ruch skierowany przez porty. Pan dyrektor Jasiak na pewno wspominał o planie, o realizowanym przez CPK zadaniu pod tytułem tworzenie

sieci terminali intermodalnych. Projekt ten jest w trakcie. Jest realizowanych kilka wariantów. Jest dostosowany zarówno do obecnych potrzeb, jeżeli chodzi o nadawców i odbiorców przesyłek, jak i do możliwości infrastruktury powiązanej również z planami zarówno polskich Linii Kolejowych, CPK, jak i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Analizy są bardzo dokładne, ponieważ nie chodzi nam o stworzenie sieci terminali, do których będzie trzeba, nie wiem, dopłacać bądź z góry będą skazane na deficytowość. Może hasło terminal w każdym powiecie dobrze brzmi, jednakże tu trzeba patrzeć na to, gdzie faktycznie będzie w stanie się utrzymać, gdzie zarobi i gdzie będziemy w stanie faktycznie fizycznie dostarczyć towar koleją, żeby nie narażać mieszkańców na uciążliwość transportu drogowego.

Nie wspomnieliśmy, ponieważ skupiliśmy się na dojeździe nad morze, o projekcie, który obok CMK – Północ jest bardziej zaawansowany, ponieważ jest już na etapie zgód środowiskowych. Jest to projekt Katowice-Ostrawa, czyli otwierający nasz kraj na kierunek czeski. Chodzi o dojazd do Katowic magistralą CMK i liniami właśnie realizowanymi w tej chwili przez Polskie Linie Kolejowe, czyli liniami prosto z portów, liniami ciężkimi, towarowymi, które obecnie są modernizowane, i dalej, w kierunku na Czechy zupełnie nowym przejściem. Tutaj mamy sytuację, nie chciałbym powiedzieć, że bez precedensu, ale bardzo dobrą i rzadko spotykaną, ponieważ mamy już uzgodnienia międzynarodowe. Czesi projektują również po swojej stronie. Nie grozi nam sytuacja, że infrastruktura zatrzyma się gdzieś na granicy. To tyle.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Dziękuję bardzo za uzupełnienie. Pan poseł Marek Gróbarczyk.

**Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Projekt CPK kumulował przede wszystkim cały ruch kolejowy, drogowy oraz lotniczy w postaci właśnie Centralnego Portu Komunikacyjnego, o czym mówił pan poseł Hoc. Przed chwilą od pana ministra i przedstawicieli ministerstwa usłyszeliśmy bardzo dużo niepełnych, niejednokrotnie nieprawdziwych i wprowadzających w błąd informacji dotyczących projektu CPK. CPK to projekt, który cieszy się ogólnokrajowym poparciem. Uważamy, że informacje te wprowadzają w błąd, jakoby działanie na rzecz CPK poprzez to, co dzisiaj usłyszeliśmy, miało przyczynić się do rozwoju tego projektu. Tak nie jest, co jednoznacznie pokazują te wypowiedzi. Dlatego panie przewodniczący, składamy wniosek o odrzucenie informacji pana ministra. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Szanowny panie pośle, po konsultacji chcę powiedzieć, że jeżeli chciałby pan podtrzymać swój wniosek, to potrzebuję, żeby wskazał pan, na jakiej podstawie chce pan złożyć taki wniosek formalny, ponieważ z tego, co się dowiedzieliśmy, informacji możemy jedynie wysłuchać. Nie głosujemy nad ich odrzuceniem ani przyjęciem. Niemniej posiedzenie jeszcze jakiś czas będzie trwało. Oddaję teraz głos panu przewodniczącemu Kacprowi Płażyńskiemu.

**Poseł Kacper Płażyński (PiS):**

Mam pytania. Przepraszam, nie było mnie na początku naszego posiedzenia i nie wiem, w jakim zakresie państwo rozpatrywali kwestię właściwej trasy cargo z Gdańska przez Bydgoszcz, jak rozumiem, do CPK. W takim razie poproszę o doprecyzowanie, czy jest to też nowa trasa, jak pasażerska pokazana na slajdzie. Czy zostały zabezpieczone środki? Zresztą dotyczy to i trasy cargo, i trasy pasażerskiej, intermodalnej. Kiedy rozpoczną się rzeczywiste prace budowlane na tych trasach? Jeżeli chodzi o kwestie trasy pasażerskiej CMK – Północ, być może jest analogicznie do towarowej, ale okaże się to, jak pan prezes odpowie mi na wcześniejsze pytanie, jak wygląda kwestia wywłaszczania terenów pod realizację tej trasy? Jeżeli jest to zupełnie nowa trasa, to musimy poprowadzić ją przez tereny często prywatne, to znaczy, zawsze prywatne, albo samorządów, albo osób fizycznych bądź prawnych. Czy to już się rozpoczęło czy obejmuje to specustawa dotycząca CPK? W jaki sposób będzie się to odbywało? Czy to już się odbyło? To, jeżeli chodzi o te dwie trasy. Jeszcze jaka ma być średnia prędkość na trasie towarowej przez Bydgoszcz, na trasie cargo? Sekundkę, tylko jeszcze dopytam.

Pan minister wspominał, rozwinął wątek Nadodrzanek. Powiedział pan, że 700 mln zł zostało przeznaczonych na modernizację tej trasy. Nie wiem, czy to pan mówił czy pan dyrektor, ale powiedzieliście państwo, że prędkość na Nadodrzańce po realizacji prac, jak usłyszałem, w 2026 r. będzie wynosić 100-110 km. Czy panowie macie na myśli to, że średnia prędkość na trasie od Szczecina do Wrocławia będzie wynosić 110-110 km? Przyznam, że znając stan tej trasy,

700 mln zł może wydawać się dużą sumą, ale wydaje mi się to raczej dla niej pewną kroplówką, ale być może się mylę. Czy moglibyście panowie wyjaśnić, co znaczą 700 mln zł? Czy to ma być na całej długości trasy czy jakieś stricte określone punkty? Jaka dzisiaj jest średnia prędkość na całej trasie ze Szczecina do Wrocławia? Jaka średnia prędkość ruchu cargo na tej trasie będzie po realizacji inwestycji za 700 mln zł w przyszłym roku?

**Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwalski:**

Może zacznę od części dotyczącej Centralnego Portu Komunikacyjnego. W chwili obecnej środki szacowane przeznaczone na wykup nieruchomości pod budowę naszej trasy wynoszą około 2 mld zł. Oczywiście są to pewne szacunki, ponieważ na odcinku północnym nie mamy jeszcze wybranego przebiegu spośród kilku wariantów, jednakże są to tego rzędu wielkości. Zarząd Centralnego Portu Komunikacyjnego podjął uchwałę o objęciu wszystkich inwestycji kolejowych, gdyż nie było to zasadą, tak zwanym kolejowym programem dobrowolnych nabyć. Program zastosowany na terenie budowy lotniska i na trasie pierwszej części Y, czyli z Warszawy do Łodzi, pokazał, że może jest dosyć kosztowny, jednakże poprawia znacznie warunki nabywania nieruchomości i gruntów od prywatnych właścicieli. Dodam, że w części oczywiście mamy przebiegi przez tereny państwowe, lasy, tereny Wód Polskich czy chociażby inne samorządowe, ale jeżeli chodzi o mieszkańców prywatnych, to narzędzie to daje nam możliwości pozyskania nieruchomości na dużo lepszych warunkach. Może dodam, że w przypadku inwestycji, które przygotowujemy i które są zaawansowane trochę mocniej, na przykład właśnie na odcinku Katowice- Ostrawa ponad 95% mieszkańców, którzy są na trasie, dobrowolnie zgłosili się, żeby ich wykupić. To oczywiście nie znaczy, że zostaną wykupieni czy już zostali wykupieni, jednakże pokazuje to zupełnie inną jakość, inne warunki.

Podam przykład. Podpisaliśmy pierwsze akty, jeżeli chodzi o kolejowy program dobrowolnych nabyć w okolicy Łowicza. Mieszkaniec w zasadzie już otrzyma pieniądze, a będzie musiał opuścić nieruchomość prawdopodobnie pod koniec 2026 r., a nawet później. Widać więc, że ma czas na spokojne czy to znalezienie, czy to nawet być może wybudowanie nowego miejsca do życia. Warunki są dużo, dużo lepsze, bardziej humanitarne niż wywłaszczenie. Program znacznie ułatwia nam prowadzenie inwestycji liniowych. Wydaje się, że generalnie powinien być wskazany do tego typu inwestycji, żeby unikać problemów z ewentualnymi konfliktami społecznymi czy ewentualną, mówiąc górnolotnie, krzywdą ludzką.

Czy mamy finansowanie na projekt? Tak jak powiedziałem, mamy finansowanie w drugim programie wieloletnim do roku 2032, w którym mamy przygotowanie inwestycji, czyli wszystkie dokumentacje, pozwolenia, pozwolenia środowiskowe i inne dokumenty, które też dużo kosztują, ale stanowią elementy przygotowania. Jeżeli udałoby się pozyskać środki unijne wcześniej, jeżeli programy unijne będą ogłoszone wcześniej, z całą pewnością jesteśmy w stanie przystąpić do wcześniejszej realizacji w ramach dostępnych środków. Może dodam, że w poprzednim, uchwalonym jeszcze przez poprzedni rząd programie wieloletnim również nie było zaznaczonych środków na realizację inwestycji.

To tyle, jeżeli chodzi o część dotyczącą Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jeżeli chodzi o pozostałe pytania, myślę, że pewnie będzie odpowiedź ze strony Polskich Linii Kolejowych.

**Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA Rafał Banaszkiewicz:**

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o pytanie pana przewodniczącego...

**Posel Kacper Płażyński (PiS):**

Przepraszam, tylko dopytam. Proces wywłaszczeń jeszcze się nie zaczął i państwo nie wiecie, kiedy się zacznie.

**Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwalski:**

To nie ten etap. Mówiąc krótko, po wyborze wariantu inwestorskiego na część północną, kiedy mamy już jeden...

**Posel Kacper Płażyński (PiS):**

Rozumiem, że wariant inwestorski został już wybrany.

**Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwalski:**

Na część południową.

**Posel Kacper Płażyński (PiS):**

A na północną jeszcze nie. Innymi słowy, dokładny przebieg trasy jeszcze nie jest znany.

**Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwalski:**

Na odcinku północnym można powiedzieć, że nie. Toczy się kilkadziesiąt...

**Posel Kacper Płażyński (PiS):**

A kiedy będzie znany wariant północny?

**Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwalski:**

W tym roku powinien być zakończony. Nie pamiętam, przepraszam, teraz nie powiem, w którym miesiącu na którym w odcinku powinien zostać wybrany wariant, jeżeli chodzi o odcinek północny. Tak jak powiedzieliśmy, mamy jeszcze kilka punktów styku z siecią Polskich Linii Kolejowych, jak też kwestie przebiegu przez miejsca, które są przyrodniczo czy geologicznie trudne i musimy tam dołożyć starań, jednakże w tym roku powinien zostać wybrany wariant inwestorski. Patrząc na harmonogram, ponieważ do roku 2032, póki co, podkreślam, nie mamy w programie wieloletnim środków na realizację – nie było tego również wcześniej – można powiedzieć, że nie ma aż takiego ciśnienia czasowego, żebyśmy musieli tutaj przyspieszać. Mamy spokojny czas na konsultacje społeczne, wybranie jak najlepszych rozwiązań dotyczących chociażby mostów na Wiśle i innych przejść, żeby projekt zrealizować z czerpaniem z jak najlepszych wzorców.

**Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA Rafał Banaszkiewicz:**

Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, odpowiadając na pytanie dotyczące modernizacji, czyli prac na liniach 273 i 401, będą to prace realizowane w ramach KPO. Będą realizowane na szlakach, na których mamy najgorsze parametry. Dostosowanie infrastruktury w przypadku pociągów towarowych będzie do prędkości 100-110 km/h. Nie oznacza to, że średnia prędkość na szlaku dla wszystkich pociągów będzie wynosiła około 80 km/h, gdyż inwestycja ta nie obejmuje modernizacji, przebudowy stacji kolejowych. Tak jak mówiłem, dopiero będziemy starali się zaprojektować wybrane stacje. Mówię o Nadodrzance, liniach 273 i 401. Prace, które są w ramach KPO, są realizowane na szlakach, czyli pomiędzy stacjami. Parametry będą umożliwiały taką prędkość, tylko że średnia prędkość na szlaku, o którą pytał pan poseł, jest oceniana również z przerwami na stacji na zmiany załogi, na rozkłady jazdy. Dzisiaj nie jestem w stanie podać tej prędkości, ale możemy się odnieść w odpowiedzi, jaka prędkość jest dzisiaj na szlaku linii 273 i 401 z punktu widzenia przejazdu z punktu A do punktu B oraz jaką przewidujemy po pracach związanych z realizacją w ramach KPO. Tam, gdzie dzisiaj są najniższe prędkości, będziemy je podnosić, żeby pociągi intermodalne na szlaku poruszyły się z jak największą prędkością. Odnośnie do linii 201, przewidywane jest prowadzenie ruchu pociągów towarowych z prędkością 100 km/h na odcinku przy linii zelektryfikowanej dwutorowej.

**Posel Kacper Płażyński (PiS):**

Na linii 201, która ma CPK...

**Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA Rafał Banaszkiewicz:**

Linia 201 łączy Gdynię z Maksymilianowem. Jest to modernizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe linia kolejowa, która łączy porty w Gdańsku z linią 131. Chodzi tu o stację Maksymilianowo. Będzie dedykowana zarówno do ruchu pasażerskiego, jak i do ruchu towarowego, ale jest to kręgosłup towarowy odciążający linię nr 9 z portów w Gdańsku.

**Posel Kacper Płażyński (PiS):**

To jest ta do CPK. Tak? Przez Bydgoszcz do CPK. Czy nie?

**Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA Rafał Banaszkiewicz:**

Tak, jest przez Bydgoszcz, ale ja trochę odróżniam temat CPK. Jak powiedział pan prezes, CPK realizuje linie kolejowe dual use, ale bardziej dedykowane ruchowi pasażerskiemu o dużych prędkościach, na które możemy się wprowadzić. My realizujemy linie kolejowe bardziej dedykowane ruchowi towarowemu i pasażerskiemu do prędkości 160 km/h. Tutaj linia nr 4 i linia nr 9, gdzie pociągi pasażerskie poruszają się z prędkością 200 km/h, a docelowo na CMK z prędkością

250 km/h, jest celem realizowanym przez PLK. Nie chcę mówić, że nasza linia będzie do CPK, dlatego że celem jest południe kraju. Będą to Czechy, Słowacja bądź Ukraina. A więc my mamy trochę inny cel modernizacji linii kolejowych w zakresie PLK, która ma umożliwić to, co pan poseł wskazywał, transport towarów, które przyprawiają do portów, w kierunkach nie tyle CPK i przeładunków, nie wiem, na transport cargo, tylko bardziej z punktu widzenia centrów logistycznych zlokalizowanych w kraju.

**Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwalski:**

Może jeszcze dodam...

**Poseł Kacper Płażyński (PiS):**

Żebyśmy się dobrze zrozumieli. Nie będzie jakiejś specjalnej linii dowożącej cargo z portów trójmiejskich do CPK poza magistralą północną CMK, która ma służyć transportowi intermodalnemu. Tak?

**Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA Rafał Banaszkiewicz:**

Odpowiem jeszcze raz. Jeżeli lotnisko cargo będzie wykorzystywało towary, to my będziemy wykorzystywać infrastrukturę, którą modernizują PKP Polskie Linie Kolejowe, która będzie typowo dla intermodalu. Tak jak powiedział pan prezes Rachwalski, na stykach będzie to połączone z istniejącą infrastrukturą. W każdym punkcie każdego portu będziemy w stanie dojechać do cargo linią kolejową, która będzie modernizowana przez PLK oraz budowaną przez CPK.

**Członek zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Rachwalski:**

Dla ruchu, który jest planowany, jeżeli chodzi o przerzucanie ewentualnie, tak jak powiedzieliśmy, drogą lotniczą raczej lepszych przesyłek, nasza linia CMK – Północ w zupełności wystarczy. Jeżeli chodzi o linię modernizowaną przez Polskie Linie Kolejowe, prędkość 100 czy 110 km/h może się wydawać nieduża, jednakże należy pamiętać, jak myślę, że około trzech czwartych taboru cargo w Polsce nie jest przystosowane do tej prędkości, jeżeli chodzi o wagony. Często są to wagony przystosowane do dużo niższych prędkości, więc nie byłyby w stanie oczywiście tego wykorzystać. Mówimy tu o dwóch charakterach linii i dwóch rodzajach przesyłek, w tym o lekkich przesyłkach intermodalnych, które będą w stanie jechać 120 km/h nowoczesnym taborom do CPK i dalej za pomocą sieci kolejowej do terminali. Równocześnie przez Polskie Linie Kolejowe budowana jest linia dedykowana do ruchu cargo o dużej przepustowości ruchu towarowego z wydłużonymi na stacjach torami bocznymi, jak tutaj pan pełnomocnik powiedział. Niejako będzie to linia towarowa.

Oczywiście będą tam pewnie też pociągi pasażerskie, ale tu chodzi o pewien charakter. Są linie dedykowane do ruchu bardziej pasażerskiego, i takie buduje Centralny Port Komunikacyjny, oraz linie dedykowane do ruchu cargo. W tym wypadku jest to akurat linia, która odciąża obecną linię z Tczewa do Bydgoszczy, która musi łączyć ruch zarówno cargo, jak i pasażerski. De facto w tej chwili to ona, a nie ważny, aczkolwiek punktowy element w postaci mostu, stanowi utrudnienie dla wywozu towarów z okolicy Trójmiasta. Obecnie, mówiąc krótko, mamy główną linię pasażerską łączącą Warszawę z Gdańskiem, mamy linię łączącą Gdańsk z Bydgoszczą, i to w zasadzie jest tyle, jeżeli chodzi o możliwości wywozu materiałów. Do tych dwóch linii dojdzie linia obecnie istniejąca, ale praktycznie nieużywana, gdyż jest to jednotorowa i spalinowa o niskich parametrach, która jest właśnie modernizowana do linii dwutorowej, oraz dojdzie linia CPK, a więc do dwóch istniejących dojdą dwie nowe trasy. Powinno to znacząco i skokowo poprawić możliwości wywozu towarów z zespołu portów Gdańsk i Gdynia.

**Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA Rafał Banaszkiewicz:**

Dodam jeszcze do tego, co powiedział prezes Rachwalski, że w przypadku realizacji CMK – Północ, która będzie dedykowana ruchowi pasażerskiemu, musimy powiedzieć, że zwiększa się nam przepustowość na potrzeby ruchu towarowego na obecnej linii kolejowej nr 9. A więc po realizacjach wszystkich inwestycji zarówno naszej spółki, jak i spółki CPK wydaje się, że oczekiwana przepustowość na liniach kolejowych z północy na południe w zakresie połączenia z portami Gdańsk i Gdynia, uwzględniając ich rozbudowę horyzontalną, o której wspominał pan minister, na pewno będzie umożliwia taki transport.

**Posel Kacper Płażyński (PiS):**

Dobrze. Jeżeli chodzi o Nadodrzanekę, w sprawie której nie otrzymałem odpowiedzi, poproszę na piśmie o informację, jaka jest teraz średnia prędkość na Nadodrze ze Szczecina do Wrocławia i jaka ma być osiągnięta po przeprowadzeniu w przyszłym roku prac modernizacyjnych za 700 mln zł. Czy planowane są jakiekolwiek inne zabezpieczone, priorytetowe prace w zakresie Nadodrzanek, które miałyby obejmować inne prace modernizacyjne na tym odcinku? Obawiam się, że 700 mln zł, które ładnie brzmią, szczerze mówiąc, nic szczególnie nie zmienia.

**Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA Rafał Banaszkiewicz:**

Jeżeli mogę uzupełnić, tak jak wspominałem, przewidujemy uruchomienie projektów dokumentacyjnych na stacjach związanych z Nadodrzaneką, czyli na liniach 273 i 401 oraz kończymy dokumentację projektową mostu na Odrze w Brzegu Dolnym, które jeszcze zwiększą parametry stacyjne. Oczywiście w informacji, o której pan poseł tutaj wspominał, prześlemy wszystkie informacje liczbowe. Wymaga to mojej konsultacji z centrum zarządzania ruchem.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Dziękuję bardzo. W międzyczasie widzę, że frekwencja na sali się podniosła. Cieszy, że kwestia CPK i gospodarki morskiej jest tak istotna.

Panie pośle Gróbarczyk, po kolejnej konsultacji dodam, że zgodnie z art. 158 pkt 1 regulaminu Sejmu artykuł 158, cytuję: „Komisja uchwała dezyderaty, opinie, sprawozdania, a także projekty uchwał, rezolucji, apeli, oświadczeń lub deklaracji Sejmu. Komisja w drodze uchwały może przyjąć do wiadomości przedłożoną jej informację bądź stanowisko”. W związku z tym, jak rozumiem, złożył pan poseł wniosek formalny o nieprzyjęcie informacji. Rozumiem, że wypełnia to pana wolę i taki wniosek formalny możemy poddać pod głosowanie. Tak? W porządku. W takim razie, panie pośle Głowski, wydaje mi się, że na ostatnim posiedzeniu Komisji też rozmawialiśmy o tym, że wniosek formalny, jeżeli zostanie złożony, to musi zostać poddany pod głosowania natychmiast.

**Posel Piotr Głowski (KO):**

Chciałem tylko zapytać o jedną rzecz.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Proszę.

**Posel Piotr Głowski (KO):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pytałem wtedy i dzisiaj również zapytam o to samo. Rozumiem, że każdy może, jak pan przed chwilą powiedział, ma prawo do tego, żeby złożyć taki wniosek, ale co najmniej dobrą praktyką by było, żeby jeżeli nawet nie cała Komisja, to minimum prezydium wcześniej miało okazję przeczytać, zapoznać się z takim stanowiskiem. W związku z tym pytam tylko, czy... Być może państwo to zlikwidowaliście. Zdaję sobie sprawę, że to jest inny parlament niż ten, w którym byłem kilkanaście lat temu. Być może warto by było jednak to odbudować. Mam pytanie do prezydium, szczególnie do członków, którzy do tej pory nie zabierali głosu, czy państwo byliście o tym informowani.

**Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):**

Nie muszą być informowani.

**Posel Piotr Głowski (KO):**

Wiem o tym, że nie muszą. Pytam tylko, czy państwo byli tak, żeby można było prowadzić dyskusję w sposób przygotowany.

**Posel Kacper Płażyński (PiS):**

Ja tylko wyjaśnię, że nie byliśmy informowani. Jak rozumiem, inicjatywa pana posła Gróbarczyka powstała teraz w związku z informacją rządową. Nie ma potrzeby, żeby prezydium było wcześniej informowane. Nie ma takiej...

**Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Pozwolę sobie przerwać te uprzejmości. Poddaję zatem pod głosowanie wnioski o odrzucenie informacji.

Kto jest za odrzuceniem przedstawionej informacji? Dziękuję. Kto jest przeciw odrzuceniu informacji? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję.

W związku z wynikiem głosowania, 8 głosów za, 8 głosów przeciw, stwierdzam, że wniosek pana posła Marka Gróbarczyka nie uzyskał większości głosów.

Pan poseł Łącki zgłaszał się do głosu. Zanim pan zacznie, panie pośle, jeżeli jeszcze ktoś chciałby zabrać głos, to proszę o podniesienie ręki lub jakiś sygnał do mnie. Dziękuję.

**Poseł Artur Łącki (KO):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni goście, przy okazji rozmowy na temat CPK chciałbym się dowiedzieć od przedstawiciela PKP o dalszych planach, jeżeli chodzi o rozbudowę linii kolejowych i remontów. Bardzo ładnie nam wszystko wyjaśniono, jeżeli chodzi o połączenie Trójmiasta z południem i centrum Polski. Będzie to już, nie wiem, chyba szósta droga, która łączy Trójmiasto z centrum, licząc A1, A7, starą magistralę, która teraz wiedzie do Warszawy. A Szczecin, niestety, jak był, że tak powiem, wykluczony transportowo, tak jest wykluczony do tej pory. W tym roku w Szczecinie podpisaliśmy umowę na budowę drogi S20, jeżeli myślcie numery, to pan minister pewnie mnie poprawi, łączącej bezpośrednio Szczecin z Warszawa poprzez Bydgoszcz. Przepraszam, S10. Jest to bardzo dobry moment, żeby zastanowić się nad tym, czy nie odbudować przy okazji linii kolejowej, która będzie łączyła Szczecin poprzez Szczecinek, Bydgoszcz z Warszawą. Jest to najkrótsza droga, jeżeli chodzi o Szczecin. Teraz jest możliwość wykupienia terenów przy budowanej drodze S10 lub przynajmniej zaplanowania tego. Proszę pamiętać o tym, że mówimy o terenach północnych, na których nie ma takiego rozdrobnienia właścicielskiego jak na południu czy w centralnej Polsce. Tam są głównie tereny popegeerowskie, czyli we władaniu Skarbu Państwa lub dzierżawione przez dużych rolników. Byłoby to możliwe. Nie mówię o tym, że mamy wchodzić z łopatami i już budować tę linię, tylko mówię o tym, żebyśmy to planowali. Kiedyś skończymy budowę tych, które już są zaplanowane i trzeba będzie zacząć myśleć o czymś innym. Patrząc na mapę, którą tutaj mamy pokazaną, widać, gdzie są wykluczone tereny, jakie tereny są wykluczone. Na północy mamy duże miasta, które tak naprawdę jakimś okrągłym obejściem jadą do Szczecina i na południe. Na przykład Kołobrzeg ma połączenie z Warszawą przez Gdańsk. Ze Szczecinka czy całego interioru Pomorza Zachodniego tak naprawdę, jak nie ma się samochodu, to się nigdzie nie dostanie. Jestem stamtąd, więc będę mówił o tym. Pytam przedstawicieli PKP, czy mają jakieś pomysły czy plany na tę część Polski, chciałem zaznaczyć, Polski.

**Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA Rafał Banaszkiewicz:**

Panie pośle, odpowiadam, że jak wspominaliśmy, przechodzimy do planowania horyzontalnego razem, wspólnie z CPK. W ostatnim czasie skończyliśmy spotkania w 16 województwach w ramach prac nad zintegrowaną siecią kolejową, w ramach której razem z CPK po roku 2035... Zakładam, że plan rozwoju infrastruktury kolejowej będzie w projekcie rządowym. Powiem szczerze, że nie pamiętam, jakie były wnioski w Zachodniopomorskiem. Na pewno pojawiała się wschodnia obwodnica towarowa Szczecina, pojawiło się połączenie z lotniskiem, żeby uprzelotować w kierunku Świnoujścia, pojawiły się wnioski odnośnie do poprawy parametrów na linii 273. Pojawiły się też bodające wnioski, o których pan poseł mówi, ale musiałbym wrócić do tego, jakie były pierwsze wnioski po naszych konsultacjach społecznych z przedstawicielami samorządu oraz z przedstawicielami firm, które tam się spotykają. Wnioski, w którą stronę byśmy szli, będą bodające za rok po wszystkich... Na początku 2026 r. będziemy mieć wnioski po naszych analizach, jak ma wyglądać sieć z punktu widzenia policentryczności naszego kraju i rozwoju również drobnych miejsc, jak to skomunikować w zakresie rozwoju gospodarczego. Dzisiaj jest na to za wcześnie. Postulaty te na pewno pojawiły się podczas spotkania, które mieliśmy w Szczecinie, ale dzisiaj w zakresie planów, jeżeli pan poseł pyta o zachodniopomorskie, na pewno mamy zakończone studium wykonalności na linię 402. Tutaj myślimy o połączeniu Szczecina z Kołobrzegiem jakimiś lepszymi... Po to, żeby uprzelotować w ramach inwestycji na linii nr 401, o której wspominałem, przy projektowaniu chcielibyśmy już zaprojektować połączenie właśnie lotniska w Goleniowie ze Świnoujściem i poprawić parometry stacji. A więc posuwa się to małymi krokami. Tematy te są bardziej zaawansowane, ponieważ skończyliśmy studium.

W zakresie pozostałych lokalizacji zobaczymy, co nam pokaże tak naprawdę zintegrowana sieć kolejowa. Musimy patrzeć też z punktu widzenia oczekiwań organizatora transportu publicznego. Tutaj patrzymy bardziej na ruch pasażerski, robimy analizy. Jeżeli chodzi

o zasadność modernizacji linii kolejowej, musimy sprawdzić, ile pasażerów będzie podróżowało, jaki będzie potencjał. Nie chodzi o to, że było cztery czy sześć par pociągów, tylko dwanaście, szesnaście. Na pewno z tym tematem możemy wrócić, ale prosimy o chwilę, dlatego że razem z CPK musimy przeprowadzić analizy.

**Posel Artur Łacki (KO):**

Panie przewodniczący, jeszcze tylko dopytam, jeżeli można. Dwa krótkie pytania. Wracając do linii 402, czy mógłby pan powiedzieć coś więcej? Czy to znaczy, że będziecie tam inwestowali zaraz, niedługo? Czy chodzi tylko o elektryfikację, czy również o dobudowanie drugiego toru? Drugie pytanie teraz mi wpadło. Dobrze, na razie to. Drugie pytanie jest takie. Wiem, że było spotkanie. Żałuję, że jako Komisja nie dostaliśmy informacji o spotkaniu, nie dostaliśmy zaproszenia, ale rozumiem, że w takim razie mogą jeszcze spływać o tego wnioski. Tak? O to mi chodzi.

**Dyrektor, pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA Rafał Banaszkiewicz:**

Jak najbardziej. Cały czas pracujemy nad tym tematem, wnioski mogą spływać. W przypadku linii 402 w studium bodajże jest mowa nawet o całkowitej dwutorowości tej linii kolejowej, ale wiemy, że musimy patrzeć także z punktu widzenia potencjalnych możliwości finansowych. Dzisiaj, kiedy analizujemy zakres, na pewno będziemy rozważać linię jednotorową z elektryfikacją, oczywiście z dynamicznymi mijankami z punktu widzenia jak największej przepustowości, ale też patrząc racjonalnie na wydatkowanie i potencjał. Dzisiaj nie mamy zabezpieczonych środków na dokumentację projektową, nie mamy środków na realizację, ale na pewno kluczowym elementem jest elektryfikacja. Jest to pierwszy element, który usprawni tak naprawdę możliwości skomunikowania, ponieważ samorządy obecnie kupują tabor zelektryfikowany. W tym kierunku będziemy chcieli pójść, ale to nie jest ten termin, nie jest tak, że w tym roku zaczynamy dokumentację projektową, ponieważ dopiero skończyliśmy studium. Chcemy znaleźć kluczowe elementy. Właśnie takie spotkania w ramach zintegrowanej sieci kolejowej pozwalają nam ustalić priorytety z punktu widzenia tego, co zgłaszają samorządy i mieszkańcy poszczególnych regionów. Dziękuję.

**Posel Artur Łacki (KO):**

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):**

Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej głosów. A zatem zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek posiedzenia.

Zamykam posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.