

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 179)
z dnia 5 listopada 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 179)

5 listopada 2025 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– „**Przedstawienie przez ministra infrastruktury rzetelnej informacji na temat realizacji inwestycji związanej z budową tunelu średnicowego w Łodzi**”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Piotrowski** wiceprezydent miasta Łodzi wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Błachowicz-Barszcz** dyrektor Zarządu Lokali Miejskich w Łodzi, **Marcin Mochocki** członek zarządu – dyrektor ds. realizacji inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Mariusz Serżysko** członek zarządu – dyrektor Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów wraz ze współpracownikami, **Mirosław Rodek** przedstawiciel spółki budowlanej Modzelewski & Rodek Sp. z o.o., **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Piotr Pazera** członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami oraz **Iwona Kalita** asystentka przewodniczącego Komisji.

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

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. W szczególności witam pana ministra Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz z zespołem. Witam przedstawicieli PKP PLK z panem prezesem Marcinem Mochockim, członkiem zarządu – dyrektorem ds. realizacji inwestycji, na czele. Witam pana Mariusza Serżysko, członka zarządu – dyrektora spółki Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów, wraz z zespołem. Witam panią Katarzynę Błachowicz-Barszcz, dyrektora Zarządu Lokali Miejskich, jak rozumiem, w Łodzi. Witam pana Mirosława Rodka, przedstawiciela firmy Modzelewski & Rodek Sp. z o.o., podwykonawcę Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów, wraz z zespołem. Witam pana Tomasza Piotrowskiego, wiceprezydenta miasta Łódź, wraz z zespołem. Witam pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Witam przedstawicieli Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, z członkiem prezydium, panem Piotrem Pazerą, na czele. Witam również przedstawicieli Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” z panem Andrzejem Van-Selow na czele oraz panią Joannę Klekot, przewodniczącą Rady Branżowej PKP PLK SA Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy. Nie wiem, czy pani prezes jeszcze jest, ale witam bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany 17 października 2025 r. Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury rzetelnej informacji na temat realizacji inwestycji związanej z budową tunelu średnicowego w Łodzi.

Szanowni państwo, bardzo cieszę się, że pomimo bardzo napiętego harmonogramu udało się zwołać to posiedzenie jeszcze dzisiaj, dlatego że temat jest ważny, wrażliwy i w związku z tym chcieliśmy bez żadnej zwłoki przystąpić do omówienia tego problemu. Stąd dzisiaj obecność pana ministra, przedstawicieli spółki i wszystkich osób, które są zainteresowane pomimo późnej pory. Bardzo dziękuję. Przed chwilą skończyliśmy posiedzenie Komisji. Pragnę też państwa poinformować, że głosowania się opóźniły. To wszystko spowodowało, że zaczynamy późną porą, ale chcę państwa zapewnić, że parlament pracuje bardzo intensywnie. Pomimo pory posłowie gotowi są do tego, żeby pracować w tej ważnej sprawie, tak że bardzo serdecznie dziękuję za obecność.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę przedstawiciela wnioskodawców, panią poseł Annę Milczanowską, o zaprezentowanie wniosku. Bardzo proszę, pani poseł.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, posiedzenie Komisji mieliśmy w czerwcu, czyli minęło już ponad pięć miesięcy. Wtedy pan prezes PKP PLK, pan minister, a także wykonawca mówili, że żeby ta maszyna – jeżeli chodzi o Łódź i budowę tunelu średnicowego – ruszyła spod kamienic, trzeba wykonać dodatkowe czynności, które miałyby na celu ustabilizować anomalie gruntowe, czyli tzw. kurzawkę. Maszyna stoi ponad rok i nic się w tej sprawie nie dzieje. Mieszkańcy przebywają poza swoimi domami, są pozostawieni samym sobie, bez opieki państwa polskiego i miasta, pani prezydent Łodzi i wojewody. Jeżeli chodzi o sprawy społeczne, myślę, że parlamentarzyści z Łodzi powiedzą o wiele więcej. Mieszkańcy napisali też list otwarty do pana premiera Tuska, który właściwie został bez odpowiedzi.

Chcielibyśmy dowiedzieć się, jaki jest harmonogram prac, kiedy maszyna naprawdę zostanie uruchomiona, kiedy mieszkańcy mogą powrócić do swoich mieszkań. Co od tego momentu, czyli od czerwca, zostało wykonane? Spotykamy się z różnymi doniesieniami medialnymi, że tę maszynę prawdopodobnie trzeba będzie rozmontować – a wiemy, że to gigant – i wywieźć, zastąpić inną. Pan minister Malepszak mówił, że trzeba zastosować jakieś górnicze maszyny itd., a inwestor w ogóle nie chce podpisać żadnego porozumienia z mieszkańcami kamienic, odwołuje kolejne spotkania, rozmowy.

Panie ministrze, po poprzednim posiedzeniu Komisji pozostaję w nadziei, że spotkamy się z taką odpowiedzią, jaką usłyszeliśmy odnośnie do zakładów kolejowych, inwestycji kolejowych. Chcielibyśmy usłyszeć, co z Łodzią. Panie ministrze, żeby pan mnie dobrze zrozumiał, nie chodzi o to, żebyśmy znowu się przeczucali tym, że kiedyś był popełniony błąd, bo jeżeli był, to trzeba byłoby ten błąd naprawić. Teraz znowu jest ping-pong i słyszymy ze strony różnych polityków czy europosła Jońskiego... Nie chcę tutaj przywoływać cytatów i wierszyków, które w ostatnich dniach były mówione na temat jego czy pani prezydent Zdanowskiej, prezydent Łodzi, gdzie obciąża się rządy Zjednoczonej Prawicy za problemy, które są związane z budową tego tunelu, bardzo ważnej i strategicznej inwestycji. Na ten temat nie musimy się przekonywać, bo doskonale o tym wiemy.

Wiemy, kto jest inwestorem, wiemy, kto jest wykonawcą. Jesteście tutaj państwo dzisiaj, dziękujemy za waszą obecność. Chcielibyśmy szczerą rozmowę... względem wykonawcy, który właściwie też łąda moment może zbankrutować, bo słyszymy to z medialnych doniesień. To jest też ważna firma. Jest firmą polską i pracuje z polskim kapitałem, korzystając z różnych podwykonawców, bo przecież tak się dzieje i to jest normalne. Niektórzy przedsiębiorcy – i to boli – są zostawieni sami sobie. Różne sygnały docierają do nas drogą mailową, ale można też dużo wyczytać w różnej prasie i zobaczyć w telewizji, niekoniecznie tej konserwatywnej, prawicowej, ale również tej, która sprzyja stronie rządowej.

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, państwo parlamentarzyści, proszę o szczerą rozmowę i o fakty o tym, co jest i co nas czeka, jeżeli chodzi o budowę tunelu średnicowego w Łodzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, pani poseł, za ten wstęp do dyskusji. Bardzo proszę, pan minister Piotr Malepszak. Panie ministrze, udzielam panu głosu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, kilka słów wstępu ode mnie.

Jeśli chodzi o inwestycję związaną z budową tunelu średnicowego w Łodzi, to tutaj absolutnie nie ma mowy o tym, że cokolwiek będziemy wstrzymywać czy z czegokolwiek będziemy się wycofywać. Ta inwestycja, co wielokrotnie wybrzmiało, jest bardzo ważna dla sieci kolejowej. Celem tej inwestycji jest nie tylko stworzenie rozwiązania, które w mieście ponad półmilionowym... We wszystkich miastach nie tylko o populacji 500 tys. mieszkańców, ale i o znacznie mniejszej populacji mamy kolej przelotową przez centrum miasta. Łódź była jedynym takim miastem na sieci kolejowej w Polsce bez przelotowości linii kolejowej. Tę przelotowość możemy zapewnić tylko budową tuneli. To jest kwestia oczywista.

Coś, co mnie najbardziej niepokoi i – o tym też trzeba pamiętać – co jest pewną lekcją, którą trzeba odrobić, biorąc pod uwagę bardzo specjalistyczne prace związane z budową tuneli, co do których w obszarze kolejowym nie mieliśmy doświadczenia, szczególnie w drażeniu maszyną o dużej średnicy płytko pod miastem, to kwestia czysto inżynierska, ale i wieloaspektowa, którą również trzeba wziąć pod uwagę, bo jest to jeden z absolutnie podstawowych problemów tej inwestycji. Wielokrotnie podkreślałem, że ten kontrakt, czas, w którym kontrakt był zawierany, to był grudzień 2017 r. Czas wyceny kontraktu, ofert, które zostały złożone, finalnie oferty, która została wybrana, to było 73% ówczesnego kosztorysu zamawiającego, PKP PLK. Te elementy, późniejszy wzrost cen, inflacja, wiele różnych kwestii, które wpłynęły na ceny realizacji różnego rodzaju inwestycji, mają wpływ.

Dzisiaj możemy o tym zapominać, bo jesteśmy w bardzo trudnej sytuacji. Musimy o tym pamiętać w kontekście innych inwestycji. Ze swojej strony deklaruję, że chcemy tę inwestycję dokończyć, bo musimy ją dokończyć. Musimy ją dokończyć w terminach, które określiliśmy na nowo. Kontrakt był podpisany w grudniu 2017 r. i zakładał realizację całej inwestycji do grudnia 2021 r. To był pierwotny termin, później był sukcesywnie przesuwany. Finalnie stoimy z TBM pod Łodzią pod tkanką miejską, która, co tu dużo mówić, wymaga bardzo szczególnego potraktowania, biorąc już pod uwagę historie, które mamy. Ze strony ministerstwa pierwszym elementem jest zapewnienie dalszego finansowania tej inwestycji. Podkreślam, że to finansowanie mamy zapewnione. Mamy zapewnioną rezerwę, która pozwoli tę inwestycję dokończyć.

Panie przewodniczący, w szczegółach chciałbym oddać głos prezesowi Mochockiemu wraz z zespołem, żeby zaprezentować to, co wydarzyło się od czerwca, to, co jest dzisiaj, to, co przed nami, dla tej inwestycji, to, jakie planujemy ruchy, działania, aktywności, żeby pójść dalej z robotą, której dokończenie – oczywiście w perspektywie, którą uznamy za realną – jest po prostu niezbędne, nie tylko dla systemu kolejowego, ale i dla samej Łodzi, dla województwa łódzkiego, dla systemu kolejowego. Tutaj wszelkie terminy, które były – i kontraktowe, i wskazywane później, już na dalszym etapie – nie zostały zrealizowane. Stąd określenie przez nas realiów. Raz jeszcze podkreślam, że wszystko, o czym tutaj mówimy, jest związane z publicznymi pieniędzmi, dlatego musimy mówić otwarcie i szczerze o tym, że tej inwestycji... Osobiście ubolewam, bo w systemie kolejowym ta inwestycja przynosi mi 10 mln pasażerów po kilku latach jej funkcjonowania. To jest bardzo duży zastrzyk dodatkowych pasażerów do systemu kolejowego, jaki szacujemy po zrealizowaniu tego tunelu. Oddaję głos prezesowi Mochockiemu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie prezesie, udzielam panu głosu.

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

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni goście, postaram się przedstawić bieżącą informację. Pierwsze slajdy z bazowymi informacjami pomiję. Na poprzednim posiedzeniu Komisji prosiłście mnie też państwo o przedstawienie chronologii przygotowania tej inwestycji. Ponieważ to dotyczy przede wszystkim przeszłości, omówię to bardzo, bardzo krótko, natomiast bardziej rozbudowane informacje są dostępne w prezentacji, żeby zadośćuczynić dyskusjom, które były prowadzone na poprzednim posiedzeniu Komisji.

Pierwsze prace związane z tunelem to marzec 2010 r. Na wspólne zlecenia urzędu miasta i PLK przygotowano studium wykonalności. W tym studium wykonalności w żadnym miejscu wprost nie była omawiana konstrukcja tunelu. Konstrukcja tunelu w postaci 12-metrowego jednokomorowego dwutorowego tunelu pojawiła się w załącznikach i tak naprawdę w tamtym miejscu po raz pierwszy pojawił się tunel jednotorowy, który od tego czasu pojawiał się już we wszystkich innych dokumentach, w zasadzie bez rozważania scenariuszy alternatywnych.

W 2012 r. wydano decyzję środowiskową. Sama decyzja środowiskowa nie porusza średnicy tunelu ani kwestii tego, czy tunel jest jedno- czy dwukomorowy. W kwietniu 2016 r. opracowano i odebrano uzupełniające studium wykonalności, które przyjmowało te same rozwiązania techniczne w zakresie tunelu dwutorowego. Jednocześnie to uproszczone studium wykonalności odrzucało stosowanie metody TBM dla tuneli rozgałęziających w kierunku Łodzi Kaliskiej i w kierunku Łodzi Żabiańca, stwierdzając wprost, że jest to rozwiązanie nieekonomiczne.

Sierpień 2016 r. to program funkcjonalno-użytkowy na potrzeby przetargu, ciągle ta sama technologia w zakresie tunelu dwutorowego oraz przyjęcie, że będą to tunele rozgałęziające w technologii górniczej lub technologii ścian szczelinowych.

Październik 2016 r. to zmiana decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ciągłe brak informacji o średnicy tunelu. Otwarcie ofert to kwiecień 2017 r. Budżet zamawiającego to 1,7 mld zł. Najtańsza oferta Gülermaka to 1,1 mld zł. Oferta Gülermaka została odrzucona z powodu kwestii związanych z tunelami, które rozgałęziały główny tunel w kierunku Łodzi Kaliskiej i Łodzi Żabieńca. Zamawiający stwierdził, że była to niedopuszczalna zmiana do przetargu. KIO to potwierdziło. Gülermak został odrzucony, wybrano konsorcjum Energopol Szczecin – obecnie w upadłości – oraz PBDiM z ofertą 1,293 mld zł, czyli 73% wartości kosztorysów w materiałach przetargowych. Średnica dużego TBM to 13 metrów.

W czasie pytań i odpowiedzi do przetargu zamawiający wprost odrzucił możliwość zmiany na tunele jednotorowe. W 2018 r. PBDiM dokonując już projektowania, z uwagi na naziom tunelu zaproponowało przejście na technologię dwutorową. Zamawiający odrzucił tę zmianę przede wszystkim z przyczyn formalnoprawnych, nie z przyczyn technicznych. Przyjęto tzw. obniżenie tunelu, żeby uzyskać większy naziom w okolicy ul. Piotrkowskiej i z większym nachyleniem wjeżdżać w głowicę stacji Łodzi Fabrycznej.

We wrześniu 2018 r. odebrano koncepcję projektową z tunelem dwutorowym oraz przyjęto zmianę technologii dla tuneli rozgałęziających w kierunku Żabieńca i Kaliskiej z metody szczeplinowej górniczej na metodę TBM-ową, czyli dokładnie na to rozwiązanie, za które odrzucono ofertę firmy Gülermak w czasie postępowania przetargowego. Wtedy tańszą ofertę Gülermaka właśnie z tej przyczyny odrzucono. Na etapie koncepcji projektowej przyjęto zmianę technologii tych jednotorowych tuneli na drażnienie metodą TBM-ową, czyli wprowadzono drugą tarczę na realizację kontraktu.

W wyniku wspomnianych przez ministra zmian uwarunkowań makroekonomicznych spowodowanych covidem czy wojną i zbrojną inwazją Rosji na Ukrainę do wszystkich kontraktów realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe wprowadzono rozwiązanie polegające na wprowadzeniu waloryzacji do 10% wartości kontraktu. Ta maksymalna waloryzacja na obu kontraktach realizowanych przez PBDiM została wprowadzona i zrealizowana. To 120 mln zł na kontrakcie głównym i ok. 10 mln zł na kontrakcie Koziny, w sumie ok. 130 mln zł zwiększenia w stosunku do pierwotnego kontraktu.

Na dzisiaj przez wykonawcę przedstawiane są rozwiązania dotyczące tego, w jaki sposób z miejsca postoju tarczy skutecznie ruszyć, żeby nie ruszyć w taki sposób, w jaki zostały przeprowadzone prace w okolicy budynków przy ul. 1 maja 23 i 21, gdzie prowadzone prace doprowadziły w jednym miejscu do katastrofy budowlanej, na miejscu przy ul. 1 maja 21 do znacznego osiadania budynku, co później zostało zrekompensowane metodami iniekcji.

Ostatni harmonogram przedstawiony przez wykonawcę w październiku 2025 r. zakłada ruszenie tarczą w styczniu 2026 r., natomiast wykonawca przedstawia też zamawiającemu rozwiązania zarówno techniczne, jak i formalnoprawne. Do tej pory rozwiązania te nie uległy akceptacji albo rozwiązania, które zostały wprowadzone przez wykonawcę, nie mogły zostać wdrożone z uwagi na uwarunkowania formalnoprawne, po prostu takie, jakie są obowiązujące przepisy, lub nie uzyskały na ten moment akceptacji inżyniera kontraktu.

Wykonawca podnosi także oczywiście kwestie finansowe. O mediacjach powiem troszkę więcej przy kolejnych slajdach. Inwestor w żaden sposób nie uchyla się także od rozmów z instytucjami finansowymi, które finansują działalność wykonawcy. Aktywnie uczestniczymy w rozmowach, w których wykonawca występuje, żebyśmy uczestniczyli, przedstawiając instytucjom finansowym bieżący stan kontraktu.

Cała realizacja inwestycji łódzkiej odbywa się na bazie ustawy o transporcie kolejowym. Ustawę tę zmodyfikowano w latach 2016–2017 właśnie po to, żeby umożliwić realizację inwestycji tunelowych. Zdecydowana większość inwestycji tunelowych w kraju, także wszystkich innych inwestycji tunelowych realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe, odbywa się na podstawie ustawy górniczej. Na bazie zakładów górniczych prowadzone są wszystkie prace budowlane. W taki sposób odbywają się realizacje inwestycji tunelowych na inwestycji Podłęże – Piekiełko. W taki sposób odbywają się realizacje inwestycji choćby w metrze warszawskim.

Tutaj przygotowano rozwiązania oparte o ustawę o lokalizacji linii kolejowej. Wprowadzone rozwiązania nie przewidywały, że w czasie realizacji kontraktu mogą pojawić się jakiekolwiek okoliczności, które utrudniałyby realizację tej inwestycji, choćby takie jak dodatkowe uszkodzenia budynków czy po prostu stan nieruchomości, który może nie pozwalać na sprawne prowadzenie inwestycji.

Na początku realizacji inwestycji uzyskano decyzję o lokalizacji inwestycji kolejowej, która narzucała czy przyznawała odszkodowanie wobec właścicieli nieruchomości z uwagi na ograniczenie prawa do użytkowania własności. To ograniczenie było oczywiście powodowane konstrukcją tunelu pod daną nieruchomością, co w jakiś sposób ograniczało pełne wykorzystanie nieruchomości. Na tej bazie zostały wypłacone odszkodowania, ale nie były to odszkodowania związane z przejęciem własności. Jednocześnie po wyczerpaniu tego procesu administracyjnego została wyczerpana ścieżka administracyjna umożliwiająca albo pozyskanie nieruchomości na realizację tej inwestycji, albo wypłacanie dodatkowych odszkodowań.

Żeby móc przejąć nieruchomości, musiałaby zostać pozyskana nowa decyzja lokalizacyjna, ale na bazie istniejących przepisów nie można pozyskać nowej decyzji lokalizacyjnej. Tak jak powiedziałem, przepisy, na bazie których inwestycja wystartowała, nie przewidywały dodatkowych utrudnień w realizacji inwestycji. Taka interpretacja przepisów prawa niedawno została potwierdzona przez decyzję wydaną przez Łódzki Urząd Wojewódzki, który w decyzji administracyjnej stwierdził, że na bazie istniejącej decyzji lokalizacyjnej nie jest możliwe przyznanie dodatkowego odszkodowania związanego z tzw. szkodami tymczasowymi, związanymi z prowadzeniem inwestycji. Stąd zwykle mechanizmy, które zarządca infrastruktury wykorzystuje przy realizacji większości inwestycji, które pozwalają na dialog z właścicielami nieruchomości i po prostu na wypłacenie właściwych odszkodowań dla właścicieli nieruchomości, w obecnych uwarunkowaniach formalnoprawnych są dla inwestora niedostępne.

Jednocześnie w związku z występującymi trudnościami finansowymi wykonawcy i kwestiami związanymi z rozliczeniem podwykonawców w granicach obowiązującego prawa to, co spółka może na bazie Kodeksu cywilnego w bezpośrednich płatnościach do podwykonawców regulować, cały czas na bieżąco reguluje. Miesięcznie rozpatrujemy kilkanaście, jeśli nie kilkadziesiąt takich wniosków. Jednocześnie solidarna odpowiedzialność inwestora, zgodnie z ukształtowanymi przepisami prawnymi, ogranicza się do danych wartości w kontrakcie i w rozliczeniach sektora publicznego nie ma miejsca na liberalne czy dowolne podejście do interpretacji przepisów. Musimy trzymać się przepisów Kodeksu cywilnego i do takiej wysokości, do której zgodnie z tymi przepisami możemy rozliczać podwykonawców, na bieżąco tych podwykonawców rozliczamy.

Z uwagi natomiast na to, żeby wychodzić naprzeciw zarówno mieszkańcom, którzy przez uwarunkowania techniczno-formalne relacji na linii z wykonawcą w realizacji tej umowy są w wyraźny sposób poszkodowani z uwagi na brak możliwości normalnego korzystania z wynajmowanych mieszkań bądź ze swojej własności, realizowany jest szereg działań, które są możliwe do realizacji w obowiązujących przepisach prawa. Po pierwsze, to jest to, co wspomniał pan minister. Obecnie inwestycja jest realizowana wyłącznie ze środków unijnych w ramach programu FEnIKS. Co prawda jest to projekt sfazowany, bo pierwotnie miał on się skończyć w ramach programu POIiŚ do końca 2021 r., ale, jak wiemy, ta inwestycja w tych ramach się nie skończyła, została sfazowana i wykorzystuje częściową alokację Funduszu Spójności w ramach programu operacyjnego FEnIKS.

Środki unijne rządzą się natomiast swoimi – w niektórych miejscach bardzo sztywnymi – warunkami kwalifikowalności wydatków i możliwości włączania wydatków do projektu inwestycyjnego. W związku z tym spółka wystąpiła, a Ministerstwo Infrastruktury się przychyliło i cały rząd zaakceptował to rozwiązanie, żeby do struktury finansowania projektu wprowadzić istotny komponent finansowania czysto ze środków budżetowych. To działanie zostało przeprowadzone w ramach przyjęcia sprawozdania „Krajowego programu kolejowego” i to sprawozdanie zostało zaakceptowane w ostatnich dniach października, w czwartek. To było bodajże 30 października. W tej aktualizacji „Krajowego programu kolejowego” pojawił się istotny komponent finansowania budżetowego tej inwestycji, który pozwoli też na względnie większą elastyczność inwestora do konstrukcji i strukturyzacji wydatków w tej inwestycji.

Ponieważ prowadzimy tę inwestycję pod gęstą siatką miejską, jest to inwestycja różna w stosunku do linii kolejowych, gdzie często mamy pojedyncze działki, które musimy wykupować. Tutaj mamy do czynienia z rozdrobnioną strukturą własnościową nieruchomości. Spółka posiada procedurę, która umożliwia przeprowadzenie procedury wykupowej w przypadku zgody wszystkich właścicieli danej nieruchomości na taką transakcję.

29 października 2025 r. w odpowiedzi na nasz dialog wobec właścicieli nieruchomości na ul. 1 maja 21 pełnomocnik reprezentujący wszystkich właścicieli zgłosił nam gotowość wszystkich właścicieli do podjęcia dialogu dotyczącego wykupu tej nieruchomości, przedstawiając inwestorowi wstępną ofertę takiego wykupu. Oczywiście przystąpimy do tego dialogu, natomiast,

znów, jako inwestor publiczny działamy w ramach i w granicach tego, co jako inwestor publiczny możemy opłacić i za co możemy zapłacić, w związku z czym przedstawicielowi właścicieli nieruchomości przy ul. 1 maja 21 przedstawimy nasze oszacowanie wartości lub wspólnie z przedstawicielem właścicieli przeprowadzimy odpowiednią ekspertyzę mającą na celu oszacowanie wartości nieruchomości, natomiast, znów, to nie jest procedura, która daje pełną elastyczność inwestorowi w prowadzeniu takiej inwestycji, gdyż wymaga zgody każdego jednoczesnego właściciela tej nieruchomości, w związku z czym taka transakcja w praktyce może być bardzo trudna do przeprowadzenia. Na pewno nie może to być mechanizm, który będzie wykorzystywany na większą skalę do poszczególnych nieruchomości na trasie tunelu.

Jednocześnie mechanizm wykupu własności dotyczy wyłącznie właścicieli nieruchomości, natomiast w budynkach, które obecnie są objęte obszarem oddziaływania i w których mieszkańcy zostali relokowani, jest też duża grupa najemców. Tutaj od września 2025 r. pod przewodnictwem miasta prowadzone są rozmowy z grupą najemców poszczególnych mieszkań. Są prowadzone rozmowy z najemcami pod kątem innych lokali. Ok. 80% z najemców, którym taka propozycja została przedstawiona, odpowiedziało na tę propozycję pozytywnie. W związku z tym w zakresie najemców też prowadzony jest dialog, który ma długoterminowo rozwiązać problem związany z brakiem możliwości wykorzystania lokali w związku z prowadzeniem inwestycji.

W zakresie prowadzonego procesu mediacyjnego na bazie dotychczas przedstawionych dokumentów nie było możliwe zawarcie porozumienia opartego o przepisy Prawa zamówień publicznych i dyscypliny finansów publicznych. PKP PLK starając się wyjść naprzeciw możliwości znalezienia porozumienia, zaproponowało zmianę metodologii kalkulacji możliwej waloryzacji w stosunku do wykonawcy, odrzucając wstępnie limit 10-procentowy i przeprowadzając waloryzację koszykową – nie waloryzację opartą o rozwiązania czysto rebusowe, ale opartą o waloryzację koszykową – z koszykiem waloryzacyjnym dopasowanym wyłącznie do charakterystyki i parametrów technicznych tej inwestycji. Żeby zrobić tak nietypowe oszacowanie na potrzeby waloryzacji, wspólnie z prokuraturą i niezależnym ekspertem prowadzimy oszacowanie tego koszyka. Robimy to w porozumieniu z wykonawcą, który także uczestniczy w rozmowach z tym ekspertem. Prace te są na ukończeniu. W listopadzie tego roku przedstawimy wykonawcy taką propozycję waloryzacyjną opartą o zupełnie nowe rozwiązania. Oczywiście niezależnie od trwania procesu mediacyjnego wykonawcę na bieżąco obowiązuje umowa dotycząca realizacji kontraktu. Sam proces mediacyjny nie zwalnia z realizacji tego zadania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę o zgłaszanie się osób chętnych do zabrania głosu. Pan poseł Tomaszewski, bardzo proszę.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję. Będę wdzięczny, ponieważ zakładaliśmy, że ten harmonogram czy wykaz kolejności zdarzeń otrzymamy wcześniej. Tak pan minister Adamczyk postulował na ostatnim posiedzeniu Komisji. Tak się nie stało, więc prosiłbym, żeby udostępnić nam również prezentację już w wersji elektronicznej i przesłać z sekretariatu Komisji. Będę za to wdzięczny.

Oczywiście w czasie tych miesięcy starałem się także dotrzeć do pewnych informacji i według mego stanu wiedzy decyzja środowiskowa przesądzała o technologii drażenia tego tunelu, ale chcielibyśmy do tego dotrzeć, chociaż to już jest historia, ponieważ w tej chwili trwają prace w takiej formule i perspektywa dokończenia to jest perspektywa albo wielkiego dramatu finansowego, także personalnego, bo jeżeli upadnie firma wykonawcy, to jest chyba z tysiąc pracowników czy zatrudnionych w tej firmie, ale konsekwencje tych strat są gigantyczne. Mówię to na bazie mojego rozpoznania. Państwo – zwłaszcza przedstawiciele zamawiającego, a także nadzorującego ministerstwa – mogą to zweryfikować.

Otóż jeżeli wykonane zostało właściwie 6,5 km trasy i został niecały kilometr, chyba wypłaconych zostało ok. 800 mln zł i teraz wiemy o tym, że musi być waloryzacja, już pomijam to, czy droga dotycząca tego, że to powinno być prawo górnicze, czy też nie, to jest drugi element, warto oczywiście przeanalizować, ale sama kwestia kosztów finansowych to... Według mego stanu wiedzy dokończenie tej inwestycji, również z rozwiązaniem problemów kamienic, to jest w sumie 500 mln zł. Jeżeli tego rozwiązania nie będzie, firma upadnie, a to znaczy, że będziemy mieli nie tylko brak korzyści, o których mówił pan minister, ale konsekwencje dla firmy i konsekwencje społeczne, 4 mld zł związane z tym, że w moim przekonaniu...

Państwo temu zaprzeczali, ale ja ciągle wiem, że tak jest. Jeszcze będziemy to drażnić. Ta inwestycja jest powiązana z dworcem, w związku z czym wydatkowano pieniądze unijne i one są powiązane i z dworcem, i z tunelem. Jeżeli nie wykonamy tego, to będzie upadłość, a to znaczy, że trzeba będzie zwrócić również pieniądze unijne, czyli kolejne 4 mld zł. Na domiar tego wszystkiego, ponieważ kiedyś ten odcinek musi być dokończony, będzie dokończony w nowym podejściu, według mojego rozpoznania będzie kosztował 10 mld zł. Taki jest szacunek.

W związku z tym należy natychmiast... Oczywiście rozumiem, że są analizy, ustalenia, tworzenie waloryzacji koszykowej itd., ale to tempo dzisiaj jest takie, że naginana jest sytuacja wykonawcy... Mówię tu o wykonawcy, dlatego że na nim cała ta konstrukcja dzisiaj jest oparta. Jeżeli wykonawca upadnie i przeciągnie się to, że będzie musiał cały czas dokładać, nie mając zabezpieczenia, to trzeba liczyć się z takimi konsekwencjami. Pan minister czy pan reprezentant spółki kolejowej, prezes mówił, że Warszawa opierała swoją inwestycję na ustawie górniczej. Tak czy inaczej oni dołożyli do drażenia swojego metra 800 mln zł, a wykonawca w ogóle nie zaczął tego drażenia, bo akurat zaczęła się wojna, i powiedział, że albo odstępuję, albo będzie miał waloryzację, bo przy takiej sytuacji nie będzie tego wykonywał. Dołożyli temu wykonawcy 800 mln zł po to, żeby linia metra była dalej drażona.

Dlatego ten stan rzeczy przy tych liczbach całościowych, brak działania i brak rozstrzygnięć, szybkiego działania, także tych uzgodnień... Dojdzie nie tylko do katastrofy budowlanej, która w gruncie rzeczy... Jeżeli ta linia już minęła 22 kamienice, zostało 13, to nawet gdyby te kamienice wykupić albo na nowo wyremontować po przedrażeniu, oczywiście wyprowadzając tych lokatorów... Ile to będzie kosztowało? Parę milionów? Akurat moje kalkulacje są takie: 500 mln zł, które byłyby zwaloryzowane, dołożone do tego, to jest jednocześnie koszt uporządkowania sprawy tych kamienic.

Pomijam już te dramaty... To swoista bezczelność, że miasto jest tak bierne, że każe jeszcze płacić wykonawcy za remonty dodatkowych lokali, że wykonawca remontuje dla tych lokatorów i jednocześnie ma narzucone, że ma jeszcze taką samą ilość lokali wyremontować dla miasta. To jest jakaś bezczelność, ale to pomijam. To jest w sumie drobiazg w tych kwotach, o których mówiłem. Najważniejsze jest to, żeby przy tych kalkulacjach rozstrzygnąć, żeby wykonawca nie upadł, wykonał, rozliczył się z tych kamienic, może je naprawić. Jeżeli miasto powinno ekspresowo zaoferować te lokale tym lokatorom, a potem rozliczyć się z wykonawcą, oczywiście jeżeli będzie miał waloryzację, bo jak nie będzie waloryzacji, to nie będzie mógł tego wykonać... To jest fundament.

Bardzo dziękuję panu ministrowi za ekspozycję wymiaru strategicznego tej inwestycji. Jesteśmy w Sejmie, więc jesteśmy do dyspozycji. Jeżeli trzeba coś ekstra w tym zakresie uchylać, to jesteśmy do dyspozycji, ponieważ jest to inwestycja o wielkiej skali, także strategicznej dla państwa. Dlatego niezależnie od trudności lokatorów w kamienicach, one już trwają, ci ludzie są w hotelach. Wykonawca płaci miliony za ich obecność w hotelach, NIK mówi, że ich to nie interesuje, bo nie ma podstawy do płatności. To coś niebywałego. Już mówiłem tu państwu, że kiedy zaczynaliśmy nowe centrum Łodzi, to wybudowaliśmy dokładnie 1336 mieszkań, które były do dyspozycji akcji rewitalizacyjnej do rotacji. Ludzie, którzy byli w okolicach centrum – tam wyburzana była część kamienic przy ul. Składowej itd. – otrzymywali oferty albo przeprowadzali się do istniejącego zasobu, a ci z istniejącego zasobu przechodzili do wybudowanych bloków, ale zasób na inwestycje był. Tutaj mamy sytuację, w której można oprzeć to tylko na tym wykonawcy, tylko że on ma to zwaloryzowane i wypełni wszystkie elementy dotyczące również tych kamienic. Kamienice to jednak cząsteczka tego, natomiast tutaj chodzi o to, żeby waloryzacja była.

Mam teraz pytanie do pana ministra, do przedstawicieli PKP. Jaką widzą państwo perspektywę czasową na negocjacje, uzgodnienia? Ile jeszcze ten wykonawca wytrzyma? To jest wykonawca, który pracuje nie tylko w Łodzi, ale i w Polsce, prowadzi ileś tam inwestycji dla iluś samorządów, też inwestycji rządowych.

Jeszcze na marginesie, pan przewodniczący nie dopuścił mnie wtedy do głosu, mówiłem to po fakcie, ale wyczytałem, że miasto na kanwie pieniędzy związanych z obroną cywilną i z ustawą dostało chyba 28 mln zł. Były informacje w gazetach, że ma budować schrony. Jak się domyślam, chciało się oprzeć również na tym tunelu, takie przynajmniej jest moje przypuszczenie. To także jest droga do wsparcia, chociaż wiem, że za 28 mln zł tego tunelu tak się nie wyposaży i że to jest przynajmniej sto parę, jeśli nie 160 czy 180 mln zł, ale wiązanie także z tym jest drogą do wzmocnienia i pójścia do tego wsparcia. Wykonawca nie upadł, wykonał,

a jednocześnie być może będzie to akurat podstawa funkcji obronnych również w ramach tego tunelu, co byłoby szalenie wskazane. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Pani poseł Paulina Matysiak, bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Bardzo dziękuję. Dzień dobry. Mam pytanie, ponieważ posiedzenie Komisji w tym temacie mieliśmy pod koniec czerwca. Panie ministrze, czy można byłoby podsumować nam, co zadziało się od 26 czerwca do dzisiaj? Jak wygląda sytuacja dialogu z miastem? Jak wygląda sytuacja mieszkańców, którzy ciągle nie są w stanie wrócić do swoich mieszkań? Historie mieszkańców, którzy przyjechali na posiedzenie Komisji, były naprawdę dramatyczne.

Chcielibyśmy wiedzieć, po pierwsze, kiedy sami zainteresowani będą mogli wrócić do swoich domów. Czy faktycznie ciągle jest tak, że niektóre z tych osób mieszkają w wynajmowanych hotelach? Przed wakacjami opowiadali nam, jak to wygląda. Mieszkać ciągle nie u siebie, ze swoimi rzeczami gdzieś branymi, jak ktoś pozwoli wejść do mieszkania, to jest bardzo trudna sytuacja z perspektywy rodzinnej, życiowej. Jak ta sytuacja wygląda? Poprosilibyśmy o podsumowanie tego, co zadziało się w międzyczasie, przez tych pięć miesięcy.

Na czerwcowym posiedzeniu Komisji staraliśmy się doprowadzić do takiej sytuacji, do takich konkluzji, że idealną sytuacją byłoby, gdyby spotkali się wszyscy interesariusze: mieszkańcy, którzy są w trudnej sytuacji, wykonawca, Ministerstwo Infrastruktury – przypomnę, że wtedy nie było nikogo z ministerstwa – też władze miasta, bo wydaje się, że mieszkańcy są traktowani po macoszemu i są odsyłani od jednej instytucji do drugiej. Szukali pomocy też u nas, w Komisji, u posłów. Warto byłoby zrobić résumé: z kim, kiedy, jakie spotkania, jakie ustalenia i jakie wyjście do przodu, po to, żeby ten temat jak najszybciej załatwić i pozwolić ludziom wrócić do normalnego życia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, pani poseł... proszę wybaczyć...

Poseł Agnieszka Wojciechowska van Heukelom (PiS) – spoza składu Komisji:

Wojciechowska.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Wojciechowska, tak.

Poseł Agnieszka Wojciechowska van Heukelom (PiS) – spoza składu Komisji:

Mam pytanie związane ze sposobem dokończenia tego tunelu, bo ostatnio w przestrzeni medialnej pojawiały się różne informacje. Pojawiała się też informacja o metodzie górniczej, która miała być zastosowana, co wedle mojej wiedzy łączy się również z nową decyzją środowiskową, czyli z przedłużeniem inwestycji o ileś lat.

W sumie z wypowiedzi pana ministra to jakoś dobitnie nie wynikało, więc chciałabym dopytać. Czy mamy określony termin, w którym ta inwestycja będzie zakończona? Czy pan minister może to jakoś oszacować? W przestrzeni publicznej pojawiają się sprzeczne informacje również na temat terminu. Co innego mówi były minister Grabarczyk – to wszystko zaczynało się przecieć za rządów Platformy Obywatelskiej – co innego mówi minister Klimczak. Minister Klimczak nawet nie był w stanie określić, kiedy prace miałyby być wznowione. Wedle mojej wiedzy jest tak, że te tarcze są jakby jednorazowego użytku, tzn. nie ma takiej możliwości, żeby wyciągnąć taką tarczę i na przykład wykorzystać ją gdzie indziej albo żeby jakiś inny wykonawca ją przejął. To są rzeczy, które powinny być ustalone również z udziałem takiej komisji jak Komisja Infrastruktury, dlatego że, jak powiedziała pani poseł, mieszkańcy są odsyłani od Sasa do lasa. To jest pierwsza sprawa i to jest bulwersujące.

Druga sprawa jest taka, że wszystkie instytucje w pewnym sensie umywają od tego ręce, a miasto jest zablokowane, miasto jest nieprzejezdne z powodu budowy tego tunelu. Wreszcie na przykład na wypadek konieczności ewakuacji itd. będą duże utrudnienia w Łodzi. To po pierwsze. Po drugie, mieszkańcy mają szczerze dość, bo ile czasu można znosić tego typu duże prace remontowe. Jeżeli na końcu tej drogi jest jakiś szczytny cel, to proszę bardzo, mieszkańcy są w stanie się poświęcać, ale nie w ten sposób, że już ileś lat mamy do czynienia z rozgrzebanym miastem. Mało tego, wykorzystanie tego tunelu na schron jest o tyle zasadne – gdyby ten tunel był skończony – że w Łodzi prawie nie mamy schronów. Nawet ostatnio pojawiły się,

również w przestrzeni medialnej, sprzeczne informacje, bo najpierw urzędnicy wyszli i powiedzieli, że będą nowe schrony, a potem okazało się, że tych schronów nie będzie. Tak naprawdę więc pod wieloma względami dokończenie tego tunelu w sprawnym tempie leży w interesie wszystkich.

Teraz jest pytanie, czy pan minister może to jakoś określić, bo informacje o metodzie górniczej kończenia tego tunelu również są niepokojące właśnie ze względu na decyzję środowiskową. Przypominam, że na tę decyzję środowiskową czekaliśmy cztery lata. Cztery lata od momentu złożenia wniosku miasto czekało na tę decyzję. Jeżeli teraz będzie zmiana metody robienia tunelu, kolejna decyzja środowiskowa może potrwać nawet dłużej, zważywszy na protesty społeczne i wszystkie okoliczności tej inwestycji. Dlatego mam pytanie. Czy pan minister może to jakoś doprecyzować? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, pan poseł Rau.

Poseł Zbigniew Rau (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, muszę powiedzieć, że pana wystąpienie zrobiło na mnie dobre wrażenie, bo, jak na słowo wstępne, było konstruktywne, a z drugiej strony nacechowane pewną dozą – proszę się nie gniewać – urzędniczej dobrej woli. Do tego chcę się odnieść.

Mówiliśmy już o specyfice Łodzi. Może dla nie-łódzian to jest rzecz trochę dziwna, może kuriozalna, ale wszystkie inwestycje, jak pamiętam – a nie jestem człowiekiem najmłodszym, jestem rodowitym łódzianinem – miały to do siebie, że ich wykonanie było wielokrotnie dłuższe niż zapowiadano. Już nie będę mówił o dworcu Łódź Fabryczna, z którego jesteśmy bardzo dumni. Pamiętam, że w moim domu bardzo dawno – większości z państwa nie było na świecie – jak byłem przedszkolakiem, mówiło się, jaką będziemy mieli operę w Łodzi, a jak kończyłem podstawówkę, to ona już była. Tak to mniej więcej wyglądało.

Teraz już po męsku, panie ministrze, i na poważnie, trochę anglosasko... Najlepszy scenariusz, kompleksowo uwzględniając zagadnienia, najgorszy scenariusz i to, co... Odwołując się do państwa doświadczeń zawodowych, organizacyjnych, na co łódzianie mogą liczyć? Chcemy wyjechać z pogładową, ale konstruktywną wizją, więc tak: najlepszy scenariusz i kilka przesłanek, które muszą być spełnione, żeby do niego doszło. Mówimy o harmonogramie. Ten najgorszy? Lepiej nie mówić, ale trzeba wskazać na najpoważniejsze zagrożenia, których nie brakuje, bo musi tu działać wiele podmiotów. Ile jest w tym niewiadomych technicznych, a także finansowych, o których mówiła też pani poseł Wojciechowska? Tu są różne metody pracowania dalej i o tym sprzeczanie... Przeciętny urzędnik tego nie wie.

Teraz optymalne i realistyczne, możliwe wyjście... To, co pożądane, może się uda. Czy zechciałby pan odnieść się do tych trzech punktów? Wtedy, jadąc do Łodzi w piątek, będziemy w stanie przedstawić jakiś zarys odpowiedzialnego, ostrożnego, pełnego determinacji działania, działania inwestora, jak i ministerstwa, które wie, że zgodnie z zasadą pomocniczości, na której nasz ustrój się opiera, trzeba wesprzeć tych, którzy sami nie mogą sobie poradzić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, pani poseł Anna Milczanowska.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący chyba wymieniał. Czy są przedstawiciele wykonawcy? To pan, tak?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak, pani poseł.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Bardzo miło, bo nie znam państwa. Przedstawiciele miasta też są? Bardzo mi miło. Przepraszam, że siedzimy tyłem. Zwracam się do wykonawcy. Pan prezes, tak? Panie prezesie, mam pytanie. Słyszymy na wasz temat wiele dobrego, bo wasza firma jest na rynku polskim od lat i wiemy, że ma dobre notowania techniczne, ale każdy, kto trochę interesuje się budownictwem – a nasza Komisja Infrastruktury rzeczywiście od tego jest – doskonale wie, że budowa tuneli metodą mówioną tutaj przez pana prezesa, którą wykonujecie, czyli TBM, wymaga ogromnego

doświadczenia i znakomitych ludzi do wykonywania tych prac, bo są to niszowe zawody i niszowe inwestycje, nawet żeby znaleźć specjalistów w świecie. Tu nie chodzi tylko o Polskę.

Pytanie jest takie. Czy państwa firma, pana firma jest w stanie w dalszym ciągu stosując tę metodę, doprowadzić do zakończenia inwestycji? Mówię to w świetle komunikacyjnego, medialnego chaosu, który dociera do nas wszystkich, mówionego też ustami przedstawiciela administracji rządowej. Mam na myśli obecnego z nami pana ministra, bo o tych pracach górniczych pan, panie ministrze, chyba mówił, jak wyczytałam. Pytanie jest takie. Czy jesteście w stanie mniej więcej określić harmonogram? Co się dzieje? Skierowaliśmy tutaj szereg pytań w stronę ministerstwa, w stronę inwestora, czyli PKP PLK, a chcielibyśmy jeszcze usłyszeć od was, bo też się bardzo dużo o was pisze. Pan wie, zresztą padło tu z ust inwestora, czyli pana prezesa, o problemach finansowych. Padło to też z ust państwa parlamentarzystów. Wiemy, z czym związane są te problemy finansowe, wiemy, że ta wina niekoniecznie stoi po państwa stronie. Troszeczkę zapoznałam się dossier waszej firmy i wiem, co robicie. Jesteście znaną firmą. Pytanie jest więc takie. Co trzeba zrobić – i czy jesteście w stanie to zrobić – żeby te prace mogły dalej płynnie przebiegać?

Mam jeszcze pytanie do inwestora. Doszły do nas niepokojące słuchy, że chcecie państwo zerwać kontrakt z firmą, którą tutaj pan prezes reprezentuje, czyli z PBDiM, i szukać innego wykonawcy. To musiałoby zakończyć się... To są sprawy sądowe itd. Mam jednak nadzieję, że to plotka. Z palca sobie tego nie wyssałam. To coraz bardziej krąży po kraju. Czy do państwa też docierały takie sygnały, panie prezesie? Czy rzeczywiście, drugi panie prezesie i panie ministrze, są takie zakusy z waszej strony? To na razie tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Czy są jeszcze chętni do zabrania głosu? Pan przewodniczący Adamczyk, bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Pytanie będzie krótkie. Ono nawiązuje do pytania pani poseł. Czy jest taki plan, aby zmienić generalnego wykonawcę? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Czy są jeszcze chętni? Pan poseł Rau, proszę bardzo.

Posel Zbigniew Rau (PiS) – spoza składu Komisji:

Bardzo krótko, nawiązując do pytania mego przedmówcy, chciałem zwrócić się do wykonawcy.

Pamiętam, jak kiedyś w Łodzi rozmawialiśmy o podobnym, tym najgorszym scenariuszu, jaki wskazała pani poseł. Nie jest rzeczą łatwą znaleźć na rynku specjalistów gotowych przyjść z taką wiedzą i z ekspertyzą do tego typu prac. W związku z tym odwołując się do tych, ostatnio powszechnych, zapewnień rządu o konieczności repolonizacji czy polonizacji naszej gospodarki, szczególnie przemysłu, przychodzi mi do głowy taka rzecz, że gdyby – Boże ucho – w wyniku procesu, o którym mówimy, wykonawcy podwinęła się ta ekonomiczna noga i musiałby zejść z rynku, oznaczałoby to, że polscy fachowcy wysokiej klasy, jak rozumiem, po prostu zniknęliby z polskiego rynku i poszliby do zagranicznej konkurencji.

Tytułem dygresji powiem panom, że kiedy jeszcze byłem w rządzie, pośredniczyłem w ściąganiu do Łodzi dżentelmena – to były kwestie wizowe i pracy w Polsce – który był specjalistą od podobnych kłopotów brytyjskiego metra, bardzo staraliśmy się, także od strony administracyjnej, wizowej, żeby przyjechał. Nie przyjechał, bo to nie była atrakcyjna oferta, jak pamiętam. Odwróćmy to doświadczenie. Chciałem spytać właśnie wykonawcy. Co stałoby się z zespołem, który państwo zgromadzili, żeby tę inwestycję przeprowadzić, gdyby doszło do najgorszego? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Pani poseł Wojciechowska, proszę bardzo.

Posel Agnieszka Wojciechowska van Heukelom (PiS) – spoza składu Komisji:

Troszeczkę w uzupełnieniu. Ja też mam jeszcze pytanie do pana ministra, bo tutaj pan poseł Tomaszewski był uprzejmy wspomnieć kwestię metra w Warszawie. Wedle mojej wiedzy firma, która tam była zaangażowana, to była firma turecka i znalazło się 600 mln zł na dofinansowanie tej inwestycji, więc szczerze mówiąc, nie mogę pojąć, jak to jest możliwe, że przy tak patowej sytuacji, jaka jest w Łodzi, nie można odpowiednio wygospodarować w tej chwili stosownej kwoty do tego, żeby tę inwestycję spokojnie dokończyć.

Posel Zbigniew Rau (PiS) – spoza składu Komisji:

Zakładamy, że można, co potwierdził pan minister.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle...

Posel Zbigniew Rau (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa jest jeszcze chętny do zabrania głosu na tym etapie? Nie widzę chętnych. Zgłaszał się też pan przewodniczący. Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, panie ministrze, też mam kilka pytań, a mianowicie mam jedno zasadnicze pytanie. W harmonogramie wykonawca ujął datę 16 stycznia 2026 r. na to, że może ponownie wznowić wdrożenie. Mam pytanie do wykonawcy. Czy rzeczywiście jest gotowy na tę datę? To jest jedno pytanie.

Drugie pytanie jest takie. Rozumiem, że właśnie ta firma, która teraz to wykonuje, była podwykonawcą szczecińskiej firmy, która po drodze upadła. To jest właśnie drugie pytanie.

Teraz tak. Z dokumentów, które są, widać, że to właśnie poprzednicy popełnili tutaj bardzo dużo błędów i gdyby tych błędów nie popełniono – poczynwszy od upadłości firmy – to prawdopodobnie zapomnielibyście o problemie i sprawę mieliśmy już zamkniętą. Dlatego te błędy są podstawową sprawą, poczynwszy od zmiany technologii i właśnie decyzji środowiskowej. Pytanie jest takie, panie ministrze: Ile czeka nas jeszcze takich niespodzianek po poprzednikach? Naprawiamy następne błędy i one kosztują nas bardzo dużo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Ja też pozwolę sobie, zanim oddam głos panu ministrowi...

Posel Włodzimierz Tomaszewski (PiS) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ktoś jeszcze coś? Panie pośle Tomaszewski, naprawdę apeluję do pana dobrego serca o to, żeby umożliwił pan jednak prowadzenie obrad tej Komisji, a do pana ministra i do pana prezesa mam pytania.

Oczywiście jest problem. Przetarg ogłoszony w 2016 r. jako żywo przypomina sytuację z GSM-R-em. To absolutna katastrofa, jeżeli chodzi o realizację, o przystosowanie, o bieżące monitorowanie. Dzisiaj mieszkańcy Łodzi płacą potężną cenę za nieudolność na etapie przygotowywania inwestycji i startowania. Wszystkich informacji, które tutaj uzyskaliśmy, o rodzaju zastosowanej technologii itd. nie można pomijać. To stoi u podstawy tej katastrofy budowlanej. Nawet każdy, kto nie jest inżynierem, doskonale zdaje sobie sprawę, że jeżeli budujemy budynek, a fundamenty są złe, to ryzyko katastrofy jest bardzo prawdopodobne. Tutaj naprawdę nie trzeba być Einsteinem. Myślę, że potrzebna jest bardzo poważna refleksja na temat tego, jak prowadzone były przetargi i prace inwestycyjne w latach poprzednich, niemniej jednak, jak pokazała sytuacja z działką pod CPK, którą odzyskaliśmy pomimo tego, że nasi poprzednicy sprzedali tę działkę, w ogóle nie zastanawiając się, co się stanie z tym projektem, głęboko wierzę, panie ministrze, że uda się znaleźć rozwiązanie, które spowoduje, że mieszkańcy zostaną zaopiekowani, że ten tunel zostanie wybudowany. Wszystkim nam zależy na tym, żeby inwestycja ta zakończyła się, przestała być piętą achillesową tej inwestycji, de facto piętą achillesową poprzedniego rządu, bo wszyscy chcemy wygodnie podróżować koleją.

Myślę, że to, co jest tutaj ważne, i to, co zauważyłem, to to, że pomiędzy poprzednim posiedzeniem naszej Komisji a dzisiejszym, które zwołaliśmy, jest wykonane sporo różnej pracy, która może nie jest spektakularna w sensie takim, że nagle powstał nowy tunel, już jest wybudowany i można nim jeździć, ale widzę, że to są spotkania, konsultacje, prace z mieszkańcami, rozmowy na różnych poziomach, rozmowy z wykonawcą. Mam tę pokorę i wiem, że rozmowy w biznesie zajmują niestety bardzo dużo czasu. Zresztą znowu powołam się na przykład, który państwo doskonale znają: umowa na wdrożenie, budowę systemu GSM-R, czyli coś, co miało przenieść naszą koleją w XXI wiek, a co zostało krańcowo zepsute. Już nie chcę do tego wracać.

Rozmowy trwające bardzo wiele miesięcy o tym, żeby znaleźć rozwiązanie, które będzie umożliwiło ruszenie z tą inwestycją do przodu, biznesowe sprawy związane z finansami nie są proste.

W związku z tym, panie ministrze, miałbym takie pytania. Jeżeli chodzi na przykład o kwestię waloryzacji, to w jakim stanie prawnym poruszaliśmy się, kiedy ten stan prawny został ustalony? Czy tutaj wszystkie sprawy z tego stanu prawnego zostały rozwiązane? Po drugie, bardzo prosiłbym o informacje dotyczące spotkań z miastem czy z mieszkańcami. Czy były próby osiągnięcia jakiegoś postępu? Bardzo zainteresowała mnie też kwestia powrotu do prac. Jeszcze w październiku wykonawca przedłożył harmonogram i powrót do, o ile dobrze pamiętam prezentację – to było tam na czerwono – 16 stycznia 2026 r. Jest teraz pytanie, żebyśmy mieli wiedzę, jaki to jest harmonogram. Jak państwo się do tego przygotowują? Jakie prace podjęli państwo ze strony wykonawcy – teraz pytam wykonawcę – żeby ruszyć z tymi pracami w styczniu? To jest niezwykle ważne. Jaki jest więc harmonogram dojścia do 16 stycznia? Czy jest realny? Myślę, że wszystkich nas interesuje realny stan rzeczy.

Teraz poproszę pana ministra o zabranie głosu i udzielenie odpowiedzi. Jeszcze pan poseł Adamczyk, pan przewodniczący Adamczyk, tak? Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Szanowni państwo, wszystko, co zostało powiedziane w ostatnich 10 minutach, jest potwierdzeniem tego, że dialog to jest pojęcie państwu nieznane. Taki bezwzględny atak polityczny to jest instrument, którego używacie na co dzień. Będzie czas i okazja, porozmawiamy o szczegółach tego, co działo się w czasie, kiedy przygotowywano inwestycje od 2011 r. do 2014 r. Będzie okazja do tego, żeby mówić, co zaszłoby, gdyby w 2016 r. zdecydowano o zmianie koncepcji realizacji tej inwestycji na dwa tunele w wysokości 8,5 metra z jednego 13-metrowego tunelu. Będzie czas, żeby opowiedzieć o tym, co dzieje się na rynku budowlanym, a z liderem konsorcjum, czyli z Energopolem, stało się bardzo źle. Tego państwo nie zauważacie. Tutaj postawiłbym kropkę, żeby nie generować niepotrzebnej dyskusji, bo problemem jest inwestycja w Łodzi. Mam tylko jedną wielką prośbę. Nie używajmy tego typu retoryki, jaką posłużył się pan przewodniczący Lamczyk – mówię w kolejności – i pan przewodniczący Suchoń. Tak na marginesie, panie przewodniczący, za miesiąc mijają dwa lata. W którym miejscu jesteście z GSM-R-em? Wie pan o tym, czy pan nie wie? Wiecie, co to znaczy...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

W grudniu podpiszemy...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Wie pan, co to znaczy... Przepraszam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Moment, panie ministrze, momencik.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Wiecie, co to znaczy... Zdajecie sobie państwo sprawę z tego, co znaczy dwa lata w realizacji inwestycji? To jest epoka. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję za tę uprzejmą uwagę pana przewodniczącego Adamczyka. Apelowałbym do pana przewodniczącego, żeby nie zapominać, kto podejmował decyzję w latach 2015–2023 i z czego wynikają dzisiejsze problemy na wielu dużych inwestycjach, które wtedy były rozpoczynane bądź planowane. Myślę, że jeżeli każdy przypilnuje swojego ogródka i posypie głowę popiołem, a nie będzie udawał, że nic się nie zadziało, to z pewnością nasza rozmowa będzie pełna, prawdziwa i oparta na faktach, a nie na politycznych enuncjacjach, z którymi przed chwilą, w ciągu ostatnich trzech minut mieliśmy okazję się zapoznać.

Panie ministrze, bardzo proszę, oddaję panu głos. Bardzo też proszę, żeby pan minister był jednak uprzejmy podać przypuszczalną datę podpisania porozumienia w sprawie GSM-R, dlatego że to jest jeden z najbardziej zawałonych kontraktów, które psują nam krew, jeżeli chodzi o połączenia kolejowe. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Generalnie zasada jest taka, że tam, gdzie jest problem, często z doświadczeniem, potem z pieniędzmi, jeśli w dużych inwestycjach te dwie kwestie się

skumulują – a tutaj moja ocena tej sytuacji jest taka, że te kwestie się skumulowały – to mamy do czynienia z błędami, które szybko powodują problemy na dużej inwestycji. Z tych problemów wychodzi się niestety bardzo powoli, mozolnie. Przykład GSM-R-u to jeden z kilku bardzo poważnych problemów. Jeśli dochodzi do sytuacji, że te problemy są tak poważne, powodują wstrzymanie inwestycji – to jest GSM-R, to jest tunel łódzki – to niektóre inwestycje, jeśli są oparte na błędach, kończą się, ale nie spełniają swoich podstawowych założeń, nie spełniają celu, do którego zostały zrealizowane. Takim przykładem jest lotnisko w Radomiu, które do tej pory miało obsłużyć ponad 750 tys. pasażerów, a obsłużyło 200 tys. To są różnego rodzaju niezrealizowane zamierzenia, najczęściej oparte na jakiejś formie błędów analitycznych czy czasem zwykłego chciejstwa politycznego. Mówię o tym, dlatego że w tych przypadkach zawsze mówimy o publicznych pieniądzach. Jeśli nie ma rzetelnych analiz, jeśli nie ma sytuacji, gdy chcemy rzetelnie zrealizować jakieś działania w oparciu o publiczne pieniądze – a w działaniach, o których dzisiaj mówimy, zawsze są miliardy złotych – to te błędy szybko doprowadzą do sytuacji, z których ciężko jest wyjść.

Pojawiła się kwota 10 mld zł na dokończenie tej inwestycji. Tu muszę od razu zdementować. Takie wartości nigdzie nie pojawiają się u inwestora. Nie spotkałem się z taką wartością za dokończenie tej inwestycji. Kwoty, o których powiedzieliśmy, szacujemy za realne wartości, jeśli chodzi o dokończenie tego zadania. Pojawiły się też informacje o 13 kamienicach na drodze kilometra, jaki ma jeszcze pokonać TBM. Tutaj chciałbym, żeby współpracownicy skorygowali tę wartość, bo według mojej wiedzy nie jest ona prawidłowa.

Panie przewodniczący, nie chcę wchodzić w kwestię zaszczości, bo GSM-R to jest temat, który kończymy. Negocjacje z konsorcjum były długie. Jak powiedziałem, popaść w problemy można bardzo szybko. Kontrakt GSM-R-owy bardzo szybko popadł w problemy, kontrakt na tunelu łódzkim bardzo szybko popadł w problemy. Obserwowałem ten proces jeszcze w połowie 2021 r., gdy mówiono o dotrzymaniu terminu realizacji tej inwestycji. To można dzisiaj odczytać, sięgając po materiały medialne w internecie. Jak wiemy, te terminy coraz bardziej się przedłużały.

Dzisiaj oczywiście wyciągamy wnioski, bo musieliśmy wyciągnąć wnioski. Takie wnioski dotyczą m.in. drugiego tunelu łódzkiego, który będzie realizowany przez spółkę CPK. W tej inwestycji koronnym argumentem dotyczącym drugiego tunelu łódzkiego był wymóg bardzo dużego doświadczenia wykonawcy w realizacji tego typu robót tunelowych metodą TBM. Chcę zdecydowanie podkreślić ten aspekt. Nie czarujmy się. Nie chcę tego wątku pomijać. Doświadczenie w takich pracach jest absolutnie kluczowe, jest czymś, czego nie możemy w żaden sposób tutaj pomijać. Liczę na to, a właściwie obserwuję te wszystkie inwestycje tunelowe kolejowe, bo ten temat jest już bardzo mocno rozwinięty... Chcemy wchodzić w kolejne prace tunelowe wszędzie tam, gdzie mamy graczy z dużym doświadczeniem w tym obszarze. Te prace idą sprawnie. To jest projekt tunelu na przedłużeniu linii Podłęże – Piekiełko w kierunku nowego Sącza, to są inne projekty, które chcemy realizować. Ten aspekt jest tu absolutnie kluczowy. Ze swojej strony deklaruję, że moje wsparcie i zaangażowanie od strony zapewnienia finansowania dla tego projektu jest pełne, bo moją rolą jest rozumienie, jak ogromną rolę ma realizacja tego zadania w systemie kolejowym, a dla systemu kolejowego – nie tylko Łodzi, ale też województwa i w systemie sieci kolejowej w Polsce – ten projekt jest bardzo istotny.

Panie przewodniczący, w szczegółach, szczególnie w aspekcie tego, co wydarzyło się od 26 czerwca, chciałbym oddać głos, żeby moi współpracownicy rozwinęli te punkty, chociaż w prezentacji prezesa Mochockiego one się pojawiły, i żeby doprecyzować kwestię daty 16 stycznia 2026 r., bo to jest 14. wersja harmonogramu, co też daje do myślenia. Oddam głos prezesowi Mochockiemu i współpracownikom.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę. Pan prezes czy współpracownicy?

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

Nie, nie, jak najbardziej ja. Spróbuję się poodnosić. Wynotowywałem sobie, więc spróbuję po kolei.

Pan poseł Tomaszewski... Decyzja środowiskowa przesądzała o technologii, tak, jak najbardziej, potwierdzam, natomiast wprost nie mówiła o samej średnicy, więc mówiła o TBM. Nie mówiła, że TBM ma mieć akurat 13 metrów średnicy. Do wydrążenia pozostał ok. 1 km. Co do kwestii powiązania z finansowaniem poprzednich etapów realizacji tzw. projektu udrożnienia łódzkiego węzła kolejowego, czyli przede wszystkim finansowania z finansów unijnych dworca Łódź Fabryczna, osobiście bardzo mocno walczyłem z Unią Europejską o to, żeby Łódź

Fabryczna otrzymała dofinansowanie unijne. Przypomnę, że w latach 2012–2014 było bardzo mocno niepewne, czy do Łodzi Fabrycznej jakkolwiek złotówka unijna będzie w ogóle dołożona, ale udało się skonstruować to tak, że faktycznie środki unijne na budowę Łodzi Fabrycznej zostały uzyskane. Nie mam wiedzy na temat tego, żeby środki, które były wtedy pozyskiwane, z perspektywy chyba jeszcze 2007–2014, były zagrożone. Nie znam też szacunku 10 mld zł na dokończenie inwestycji. Potwierdzam słowa ministra. Być może pan poseł odnosił się do zidentyfikowanych kamienic w najgorszym stanie technicznym w liczbie kilkunastu, natomiast samych obiektów budowlanych do przejścia aż do Łodzi Fabrycznej jest kilkadziesiąt, w tym szkoła, kuratorium, muzeum.

Do tej pory i do 2024 r. nie rozważano innego rozwiązania ani 10-procentowej waloryzacji. Przypomnę, że w 2024 r. tarcza nie wykonywała dalej pracy z uwagi na wydarzenia zidentyfikowane na poprzednich odcinkach pracy tarczy, takie jak choćby zapadlisko, które powstało na parkingu przy manufakturze. Na wniosek wykonawcy wdrożono nową technologię wzmocnienia gruntu. Przyznano na to dodatkowe środki w kwocie niecałych 200 mln zł. Na tej bazie uruchomiono drażenie już pod ścisłą zabudową śródmiejską. Ta technologia okazała się – jak pokazują incydenty, które wystąpiły – niewystarczająca. Zgodnie z naszą najlepszą wiedzą wykonawca prowadzi zdywersyfikowaną działalność w ramach dużej grupy kapitałowej. To nie jest tylko jedna spółka. Wiele inwestycji samorządowych realizuje to siłami spółek powiązanych w ramach grupy kapitałowej.

Pani poseł Matysiak... W prezentacji wskazywaliśmy kwestie dotyczące dialogu z mieszkańcami w zakresie zapewnienia długoterminowego rozwiązania lokalowego. Zauważyłem, że pani weszła w którymś momencie, ale powtórzę. W zakresie właścicieli rozmawiamy z przedstawicielem wspólnoty przy ul. 1 maja 21 w sprawie wykupu całości nieruchomości, natomiast z uwagi na to, że uwarunkowania formalnoprawne, w jakich ta inwestycja powstaje i w jakich powstała we wcześniejszych latach, czyli ustawa o transporcie kolejowym, nie pozwala inwestorowi na dokonanie na mocy decyzji lokalizacyjnych dodatkowych wykupów nieruchomości, ta ścieżka, na której próbujemy ze wspólnotą rozmawiać, to jest ścieżka jednoczesnej zgody każdego właściciela nieruchomości na warunki wykupu takiej nieruchomości, co z przyczyn oczywistych nie jest najbardziej elastyczną i najbardziej efektywną metodą ewentualnej transakcji.

Na czerwcowym posiedzeniu Komisji – wynotowałem sobie tylko, że nie było przedstawiciela ministerstwa – był przedstawiciel ministerstwa. Lista spotkań z mieszkańcami w lipcu, sierpniu, wrześniu, na których była dyskusja z mieszkańcami m.in. na temat wdrożenia tego rozwiązania opartego o belkę i dodatkowe pozwolenie na budowę... natomiast to wiąże się z dość długotrwałą procedurą administracyjną. Wskazywaliśmy też, że przy udziale miasta wdrożony został dialog nie z właścicielami, ale z najemcami, z których 80% złożyło wnioski w sprawie długoterminowego rozwiązania, czyli zapewnienia innego lokalu.

Pani poseł Wojciechowska zadała pytanie w zakresie TBM-u. Nie jest tak, że TBM jest jednorazowego użytku. Bardzo często TBM-y wykonują wiele projektów. Takich przykładów w Polsce jest kilka, m.in. tunel na S19 realizowany przez generalną dyrekcję. Realizowany jest TBM-em używanym wcześniej w innych inwestycjach, wydaje mi się, że akurat w Hiszpanii.

Nie rozważamy w ramach tego kontraktu metody innej niż TBM do dokończenia kontraktu. Harmonogram jest uzależniony od przedstawienia rozwiązań formalnoprawnych, według których udałoby się przeprowadzić wzmocnienia nieruchomości. Wykonawca zgodnie z deklaracjami z zeszłego tygodnia ma na bazie istniejących przepisów ustawy o transporcie kolejowym pokazać czy przedstawić nowe rozwiązania techniczne z tym związane.

Pan poseł Rau i *best case/worst case*... *Best case* to to, że uda się ruszyć tarczą w terminie. *Worst case* to to, że ten TBM faktycznie byłby niemożliwy do wykorzystania, natomiast nie dysponujemy takimi informacjami od wykonawcy.

Pani poseł Milczanowska i pan przewodniczący Adamczyk... Obecnie prowadzimy mediacje w wykonawcę. Oczywiście w ramach każdego kontraktu w przypadku nierealizowania postanowień kontraktu zamawiający ma mechanizmy dotyczące czy to odstąpienia, czy to odpowiedniego karania wykonawcy, natomiast na dziś jesteśmy na etapie mediacji z wykonawcą, starając się znaleźć możliwe warunki porozumienia.

Pan przewodniczący Suchoń i spotkania z miastem... Wcześniej powiedziałem o uwarunkowaniach prawnych realizacji inwestycji. Wydaje mi się, że odniosłem się wcześniej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Teraz poproszę przedstawiciela wykonawców o to, żeby pan prezes, jak rozumiem, odniósł się do podniesionych kwestii. Bardzo proszę, panie prezesie.

Dyrektor PBDiM Mariusz Serżysko:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, panie ministrze, szanowni panowie i panie posłanki, firma to są ludzie. Jesteśmy parlamencie polskim, więc mogę powiedzieć w ten sposób. Firma to są ludzie. Jesteśmy Polakami, polskimi inżynierami i zatrudniamy zagranicznych inżynierów, którzy wykonywali prace na największych projektach tunelowych na świecie. Brytyjczyk, o którym mówił pan minister Rau, finalnie przyjechał do nas do pracy. Tak, przyjechał w zeszłym roku do pracy, dopiero w zeszłym roku, więc rozwiązuje te problemy, które widział na innych skomplikowanych projektach.

Proszę państwa, ten projekt w rzeczywistości... Nie chcę wchodzić w historię. Oczywiście dla państwa ta historia jest bardzo interesująca i niech te igrzyska trwają – przepraszam za takie słowa – natomiast z naszej perspektywy wygląda to w następujący sposób. Firma zainwestowała w ten projekt 600 mln zł. Poprzednio było ponad 500 mln zł. Co zmieniło się od czerwca? To, że w tej chwili nasza ekspozycja wynosi już 600 mln zł. Można więc powiedzieć o wiarygodności i chęci Polaków, polskich inżynierów, że pierwszy warunek to skończenie tego projektu.

Uczyliśmy się od innych, zagranicznych firm. To był centralny odcinek metra w Warszawie. Jedna z firm, o których mówił tutaj pan prezes, też wykonywała pracę, też się uczyła. Pan przewodniczący Lamczyk na poprzednim posiedzeniu Komisji Infrastruktury przytaczał wykazy średnic czy wielkości tuneli, jakie były realizowane w obszarach zurbanizowanych. Gdybyśmy poszukali w świecie, to to nie było realizowane, więc wszyscy się tutaj uczymy. Uczymy się popełniać błędy i uczymy się te błędy naprawiać. Oczywiście chcemy wyeliminować wszystkie błędy. Nie mówię jako wykonawca, że tych błędów nie popełniliśmy, czy że nie popełnił ich zamawiający. Nie jest sztuką powiedzieć, że się nie mylę, natomiast sztuką jest to, żeby ten projekt chcieć dokończyć. My chcemy go dokończyć i o tym mówiliśmy. Nasze zaangażowanie i personel, który jest, który zapewne się rozjedzie, jeśli tarcza będzie stała i nie wykonywała pracy... Najgorszy dla nas scenariusz to doprowadzenie do sytuacji takiej, że projekt upadłby razem z nami. Byłoby to bardzo, bardzo trudne do wyobrażenia, bo jeżeli to jest tylko jedyna technologia, która na dziś jest rozważana i realna w horyzoncie czasowym, który jako zarządzający, jako inżynier jestem w stanie sobie wyobrazić, to jest przejęcie przez syndyka majątku i inwentaryzacja tego majątku spółki, to byłoby to bardzo trudne.

Do dziś podpisaliśmy na tym kontrakcie 51 aneksów. Proszę państwa, świadczy to o tym, że projekt wymaga korekt po stronie technicznej, po stronie finansowej i po stronie organizacyjnej. Najgorszych budynków od samego początku zinwentaryzowanych na trasie śródmiejskiej i wcześniejszej było 35. Na poprzednim posiedzeniu Komisji mówiłem: 20 budynków zostało miniętych, 2 budynki w międzyczasie zostały rozebrane, m.in. przy ul. 1 maja 16. Licząc budynki, które ta technologia, o której wspomina pan prezes, z aneksu nr 24, o wartości 140 mln zł, zostało... Trzeba dodatkowo się przyjrzeć, o czym mówiliśmy. Jest to 13 budynków, które... Iniekcje cementowe mogą być niewystarczające ze względu na ich stan techniczny, nie dlatego, że technologia została dobrana w zły sposób czy jest źle wykonywana, tylko dlatego, że stan techniczny budynku może być odmienny od tego, co możemy spotkać. Są też przykłady budynków, których mieszkańcy czy właściciele nadal nie współpracują, nie umożliwiają wejścia w teren, odkopania tego budynku czy montażu czujników, które mówią o przemieszczaniu tych budynków. Nadal są takie przypadki na trasie. Trudno tu więc mówić o tym, że jest zła wola po stronie zamawiającego i po stronie wykonawcy. Moim zdaniem brak jest pełnej informacji po stronie społecznej o tym, w jaki sposób ten projekt przyniesie korzyści, ale też jakie niesie za sobą zagrożenia.

Ostatnia rzecz, którą chcę powiedzieć, to to, że koncepcji projektowej, którą składaliśmy, finalnie tam wtedy jeszcze to było... Liderem była poprzednia spółka, czyli Energopol Szczecin. To był 14 czerwca 2019 r., czyli dwa lata po podpisaniu umowy. Odnosząc się do tych inwestycji, rzeczywiście nie jesteśmy dużą grupą kapitałową, natomiast jesteśmy polską grupą kapitałową, która wykonuje pracę w 10 województwach. Niedawno zostało to zauważone przez polskie państwo. Otrzymaliśmy wyróżnienie w zakresie postawy obywatelskiej, proobronnej na wypadek najgorszego scenariusza. Wszyscy nie dopuszczamy do tego, żeby był.

Tylko podsumuję jedną rzecz, która była najważniejsza, którą w jednym z wywiadów powiedział pan prezes Furgalski. Jeżeli nie wiemy, gdzie jest problem, to ten problem może być w finansach. Tylko tym chciałem podsumować.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie prezesie, jeszcze ten harmonogram dojścia do 16 stycznia. Jak to wygląda? Jakie tam są konkretne działania? Bardzo bym prosił.

Dyrektor PBDiM Mariusz Serżysko:

Harmonogram przedstawialiśmy. Harmonogram roszczeniowy, który zakłada pewne czynności do realizacji, cały czas zakładał 16 stycznia. Wcześniej był troszeczkę wcześniejszy. Za każdym razem odsuwamy to w czasie po pierwsze ze względu na czynności, o których powiedzieliśmy, na to, czy budynek będziemy przebudowywać, czy będziemy robić inne czynności dodatkowe na wniosek strony społecznej i strony zamawiającej, ze względu na to, że mamy wyeliminować ryzyko. Zaproponowaliśmy więc rozwiązanie, o którym mówiliśmy na poprzednim posiedzeniu Komisji. To rozwiązanie upadło – mówię o przebudowaniu fundamentów – więc zaproponowaliśmy realizację zabezpieczeń o charakterze tymczasowym w postaci ściągów stalowych, stalowych żerdzi, które miałyby za zadanie przenieść obciążenia, które mogłyby wystąpić dodatkowo, poza iniekcjami cementowymi, o których mówimy.

16 stycznia jest aktualny, natomiast wszystkie czynności, o których mówił pan prezes Mochocki, powinny się wydarzyć. Mówimy o mediacji, mówimy o tym, żeby projekt jak najszybciej przenieść na skalę realizacyjną, ponieważ było w sumie 7,5 km tuneli, zostało 980 metrów, czyli mówiąc o wiarygodności czy o chęci dokończenia. Przepraszam bardzo, historia jest rzeczywiście ciekawa i powinna być dyskutowana, natomiast zostało do skończenia technicznie 980 metrów. Chcemy to skończyć. Prosimy o wsparcie. Dostaliśmy wsparcie od zamawiającego w zakresie rozmów z instytucjami finansującymi. Mówię o BGK i ARP. Dalej, instytucje państwowe zainwestowały w nasze przedsiębiorstwo 250 mln zł kredytu, który został zainwestowany tylko i wyłącznie w ten projekt, i inne projekty, które realizujemy dla samorządów czy dla Skarbu Państwa... czy generalna dyrekcja pozwoliła na to, że nasza ekspozycja to w tej chwili 600 mln zł, i jeszcze żyjemy. Tyle.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Czy ze strony samorządów jest jeszcze chęć zabrania głosu i ustosunkowania się do jakichś elementów, które były podniesione? Bardzo proszę.

Wiceprezydent miasta Łodzi Tomasz Piotrowski:

Dzień dobry. W imieniu miasta Łodzi... Na pewno bardzo cieszy deklaracja pana ministra w kwestii finansowej tego projektu. Bardzo wysoko oceniamy współpracę zarówno z ministerstwem, jak i z inwestorem, siłą rzeczy, póki co, miasto zaniepokojone jest brakiem rozwiązania i tym, że tyle to trwa. Rozumiemy, że to jest trudne i że to duża inwestycja, ale dziękuję paniom i panom posłom za taką fajną, spokojną dyskusję. Mam też poczucie, że posłowie z Łodzi chcą w tym temacie pomóc i nie chcemy zajmować się tylko polityką. Wydaje mi się, że jest to bardzo fajny sygnał ponad podziałami. Super, że się państwo nie pokłóciliście i że nie skupiliśmy się na historii, na tym, czy to jest projekt, kto to podpisał. Chwała wam za to, zwłaszcza o tak późnej porze.

Bardzo zależy nam na tym, żeby jak najszybciej było wypracowane rozwiązanie, które po prostu będzie skuteczne i umożliwi dokończenie tego projektu, bo nie ma co ukrywać, że centrum miasta mamy troszeczkę sparaliżowane przez niektóre zamknięcia drogowe. Są też takie rejon miasta, w których nie możemy dzisiaj prowadzić prac inwestycyjnych na drogach, ale jesteśmy dobrej myśli. Jesteśmy do pełnej dyspozycji, do zaangażowania. W ramach swoich możliwości staramy się pomagać mieszkańcom i empatycznie, i konkretnie remontujemy teraz mieszkania chyba za 5 mln zł. Patrzymy na to z nadzieją, ale też liczymy, że ten temat szybko się rozwiąże i będziemy mogli tę inwestycję dokończyć. To dobra deklaracja ze strony wykonawcy, chociaż powiem szczerze, że też jesteśmy sceptyczni, czy jesteście państwo w stanie dokończyć tę inwestycję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To mam jeszcze pytanie. Mają państwo rozeznanie co do liczby osób, które wymagają wsparcia w zakresie mieszkania?

Wiceprezydent miasta Łodzi Tomasz Piotrowski:

Tak, mamy tutaj pełną informację.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ile to jest osób?

Wiceprezydent miasta Łodzi Tomasz Piotrowski:

Panie dyrektorze, czy jesteśmy w stanie się podzielić?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To bardzo prosiłbym od razu odnieść się. Czy miasto Łódź może po prostu zapewnić te mieszkania? Skoro są państwo gotowi, to jest pytanie, czy możecie zapewnić te mieszkania. Myślę, że wielu osobom mogłoby to pomóc. Proszę też deklarację, w jaki sposób mogą państwo wejść głębiej w ten proces.

Wiceprezydent miasta Łodzi Tomasz Piotrowski:

Poprosiłbym współpracownika, pana dyrektora Departamentu Mieszkalnictwa, żeby podzielił się szczegółem. Proszę też pamiętać, że nie wszystkie lokale, nie wszystkie nieruchomości są nieruchomościami miasta. Ta struktura własności jest tutaj bardzo rozdrobniona.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak, tak, ale mówimy o mieszkańcach miasta Łódź, to nie możecie patrzeć wyłącznie na kwestię tego typu.

Wiceprezydent miasta Łodzi Tomasz Piotrowski:

Tak. Nie patrzymy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To bardzo proszę o te dane.

Dyrektor Departamentu Mieszkalnictwa Urzędu Miasta Łodzi Paweł Jędrachowicz:

Witam serdecznie. Paweł Jędrachowicz, jestem dyrektorem Departamentu Mieszkalnictwa.

Jeżeli chodzi o mieszkańców z trzech kamienic, pod którymi tarcza dzisiaj stoi – mówimy o ul. 1 maja 23, 21 19 – mówimy o 33 rodzinach, które wynajmują, są najemcami, a nie właścicielami lokali mieszkalnych. Tak jak była mowa wcześniej, 80% z nich złożyło wnioski i już znamy ich sytuację materialną, społeczną również, jeżeli chodzi o strukturę. Przygotowujemy dla nich propozycje mieszkań. To jest ten element z naszej strony, który dzisiaj możemy zrobić. Chcemy jak najszybciej ten element uruchomić, żeby mogli jak najszybciej wprowadzić się do nowych mieszkań, które będą docelowo ich mieszkaniami.

Zważywszy też na to, że od 6 września, jak tylko wydarzyła się pierwsza katastrofa budowlana na ul. 1 maja 23, znamy przebieg i to, jak przez ponad rok wygląda historia tego postoju, jak ludzie... bo również z nimi sukcesywnie się spotykamy – zarówno w siedzibie wykonawcy, jak i tam, gdzie oni mieszkają, w hotelach czy u nas w siedzibie – po to, żeby na bieżąco przedstawiać im sytuację, również informować, ale czasami rozwiązywać problemy, które zgłaszają, a które występują na przykład w hotelu czy które są związane z ich funkcjonowaniem, bo tych potrzeb i niedogodności w funkcjonowaniu w tych hotelach, z całymi rodzinami również, jest naprawdę dużo... Tutaj też wychodzimy naprzeciw tym oczekiwaniom i tym problemom.

Tak jak powiedział pan prezydent, patrzymy na tę sytuację w niepokojem, natomiast jak najbardziej rozumiemy problem tych mieszkańców, chcemy go jak najszybciej rozwiązać. Mam nadzieję, że to jest kwestia kilku miesięcy i ci ludzie wrócą do swoich mieszkań, nie na ul. 1 maja 23, 21 czy 19, tylko do innych, docelowych, które zostaną im przedstawione w najbliższym czasie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To mam uprzejmą prośbę, żeby przedstawili państwo informacje w tej sprawie Komisji, Sejmowi, naszej Komisji Infrastruktury, w jaki sposób w zakresie terminów i osób, które tego potrzebują, problemy te zostaną rozwiązane. To nas bardzo interesuje i to jest bardzo wrażliwy element całego tego procesu. Bardzo prosiłbym o tę informację, o przekazanie jej.

Dyrektor departamentu UM Łodzi Paweł Jędrachowicz:

Oczywiście, panie przewodniczący, prześlemy informację Wysokiej Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pani poseł Wojciechowska.

Posel Agnieszka Wojciechowska van Heukelom (PiS) – spoza składu Komisji:

W uzupełnieniu tego, co mówił pan przewodniczący, czy moglibyśmy prosić, żeby określili państwo, ile osób z tych 80% mieszkańców, którzy złożyli wnioski i którzy starają się o mieszkanie, ma na ten moment te mieszkania zaoferowane, żeby to też znalazło się w tej informacji?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu UM Łodzi Paweł Jędrachowicz:

Szanowna pani poseł, szanowni państwo, do końca października odbyliśmy trzy spotkania z mieszkańcami. Tłumaczyliśmy i rozmawialiśmy o tym, jak ta sytuacja wygląda, rozmawialiśmy o możliwym sposobie rozwiązania tego problemu. Nie ukrywam, że na pierwszym spotkaniu zgodziła się tylko część z tych osób. Dzisiaj mówimy o tym, że już po trzecim to 80%, czyli 27 rodzin złożyło wnioski, i dla tych rodzin przygotowujemy propozycje nowych mieszkań. Później oni udają się do wskazanych lokalizacji, oglądają te mieszkania i wchodzimy w proces remontowy. Zaraz po wyremontowaniu przekazujemy klucze.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję.

Posel Agnieszka Wojciechowska van Heukelom (PiS) – spoza składu Komisji:

Czy na ten moment jakieś osoby przyjęły już takie mieszkania?

Dyrektor departamentu UM Łodzi Paweł Jędrachowicz:

29...

Posel Agnieszka Wojciechowska van Heukelom (PiS) – spoza składu Komisji:

...października, OK.

Dyrektor departamentu UM Łodzi Paweł Jędrachowicz:

...były złożone ostatnie wnioski.

Posel Agnieszka Wojciechowska van Heukelom (PiS) – spoza składu Komisji:

Dobrze, rozumiem.

Dyrektor departamentu UM Łodzi Paweł Jędrachowicz:

Przepraszam, pani poseł, 31 października. Mamy 5 listopada, za chwilę już finalnie skończymy podtypowywanie, mieszkania te będą okazywane. Jak tylko będziemy mieli deklaracje ze strony mieszkańca, że tak, przyjmuje to mieszkanie, to wchodzi w proces remontowy, od razu wchodzi tam ekipa remontowa i one są remontowane.

Posel Agnieszka Wojciechowska van Heukelom (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję. Szanowni państwo... Pan poseł Tomaszewski jeszcze, tak? Proszę bardzo.

Posel Włodzimierz Tomaszewski (PiS) – spoza składu Komisji:

Chciałbym tylko to podkreślić, bo nie chodzi tu o żadne spory. Pan przewodniczący i pan wiceprzewodniczący dzisiaj wywoływali to w swoich wypowiedziach. Dla faktów i tak sprawdzimy to, że decyzja środowiskowa przesądzała o technologii, że to przesądzenie było, jak mi wiadomo, w załącznikach, że decyzja środowiskowa powstawała w latach 2010–2012 i ona o tym przesądzała. Jednocześnie jednak pragnę zwrócić uwagę, że ta inwestycja nie zaczęła się, ponieważ blokował ją ówczesny minister Nowak. Chciał zablokować tę inwestycję. Dopiero później nastąpiła zmiana. Zaczęła się dopiero za rządów Prawa i Sprawiedliwości, a teraz znowu została przyblokowana. Taka jest rzeczywistość, jeśli chodzi o czas.

Tam jest jedna kwestia techniczna. Dworzec miał być półtora metra niżej, a został usytuowany półtora metra wyżej. To również jest wielka przeszkoda technologiczna dotycząca nawiązania przy wierceniu tej maszyny, niemniej dzisiaj niewątpliwie trzeba rozstrzygnąć to, co zostało źle odczytane i przez pana ministra, i przez pana prezesa. Mówiłem o 10 mld zł jako najgorszym scenariuszu na końcu, tzn. upada firma, tunel stoi przez cztery lata, nic się tam nie robi i nawiązanie nowego procesu budowlanego... Wszystko to łącznie spowoduje, że zamiast dołożyć

500 mln zł dziś i nie mieć żadnych strat, będzie tak, że dokończenie po czterech latach będzie kosztowało 10 mld zł, a koszty upadku firmy to 4 mld zł, a niebezpieczeństwo utraty pieniędzy unijnych to następne 4 mld zł. Można natomiast wszystko to ekspresowo zamknąć, dodając 500 mln zł dla wykonawcy, który rozwiąże także problem kamienic, niezależnie od tego, że dzisiaj wykonawca dokłada: płaci za hotele, płaci za remonty mieszkań i nie ma za to zwrotu. Chcę tylko to podkreślić, ale mam nadzieję, że pan minister wzbudził w nas dzisiaj pewien optymizm co do tego, że jednak rozliczenia i waloryzacja będą przeprowadzone. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pan poseł Tomaszewski nie unikał politycznej dyskusji, ale przyjmuję z wielkim sercem słowa pana posła. Panie ministrze, czy będzie pan jeszcze wyjaśniał ostatnie kwestie, które poruszył pan poseł? Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Nie znamy kwot, które się pojawiają. My takich kwot nie widzieliśmy. Nigdy nie rozmawialiśmy o takich liczbach, dlatego nie chciałbym, żeby one gdzieś wybrzmiały jako oparte o konkretne wyliczenia czy analizy, bo tego po prostu nie ma. Nie ma tematu dołożenia 10 mld zł, nie ma tematu 4 mld zł, jakie miałyby kosztować rezygnacja z realizacji tej inwestycji przez obecnego wykonawcę. Osobiście nie wiem, skąd biorą się te kwoty.

Mogę powiedzieć jedno, i to już po raz trzeci. Ta inwestycja musi być dokończona. Pojawiły się oczywiście kwestie techniczne. Wiemy, że decyzja środowiskowa określa sposób realizacji tej inwestycji. Jest to metoda drażenia TBM-em. Moim zadaniem jest to, żeby sprawdzić wszystkie możliwości dalszego procedowania tej realizacji na długości dzisiejszych 960 metrów, jakie są od TBM-u do połączenia z dworcem fabrycznym. Tak stawiam ten cel dla inwestora. Bazuję na tym, bo muszę na tym bazować, na tych rekomendacjach, licząc na to, że deklaracje, które dzisiaj usłyszeliśmy, o 16 stycznia 2026 r. – to jest już za dwa miesiące – na dalsze podjęcie działań drażących przez wykonawcę... Myślę, że perspektywa następnych kilku tygodni jest określona w miarę właściwie. Dzisiaj powiedzieliśmy o tym wyraźnie.

Podkreślam raz jeszcze. Z punktu widzenia finansowania tej inwestycji ona nie traci na znaczeniu. Dzisiaj mamy te inwestycje dobrze zdiagnozowane, szczególnie te, które natrafiły na spore problemy. O tym też dzisiaj powiedzieliśmy. Musimy wyciągnąć wnioski jako państwo, bo to nie chodzi o to, czy to jakaś jedna partia, czy inna partia zaczynała jakąś inwestycję. Musimy patrzeć z perspektywy tego, że jeśli popełniamy błędy na początkowym etapie, to później uruchamiamy lawinę problemów. Taka lawina problemów dotyczyła kilku projektów realizowanych w ostatnich latach. Te wnioski należy rozstrzygnąć, te wnioski należy wyciągnąć i staramy się, żeby w przyszłości tego typu sytuacje minimalizować na etapie planowania i projektowania inwestycji, a nie na etapie realizacji robót budowlanych, bo w tego typu działaniach są to miliardy, a można i trzeba unikać ich, gdy jeszcze jesteśmy na poziomie milionów.

Czy jeszcze ktoś chciałby coś uzupełnić w kontekście...

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Chciałabym dokończyć, jeżeli można, podsumować. Nie jestem zadowolona z dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pani poseł Anna Milczanowska, bardzo proszę.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Jeżeli można, panie przewodniczący, bardzo serdecznie dziękuję. Po wypowiedziach pana ministra, pana prezesa, po tym, co tu usłyszeliśmy od pana prezesa firmy, która wykonuje tę inwestycję, ani mnie, ani moich kolegów – przepraszam, Agnieszko: przede wszystkim koleżanki – w ogóle to nie satysfakcjonuje. Przedstawiliście państwo piękną prezentację – prosimy, panie przewodniczący, żeby ona była przesłana na nasze skrzynki mailowe – ale tu nie ma żadnych konkretów. Chcę konkretów, bo panowie tak krążycie: mediacje może skończy się wtedy, koszyk wyliczymy może na marzec 2026 r. Co to ma znaczyć?

Szanowni państwo, Główny Urząd Statystyczny podaje dane, że od 2017 r. ceny produktów, których używa firma, wzrosły mniej więcej od 50 do 70%. A wy mówicie o koszyku i mamy cieszyć się z tego, że ten koszyk wyliczycie na marzec? Kochani, przypominam, że w 2017 r., jak to konsorcjum wygrało, przetarg wynosił 1,6 mld zł. Z ust pana prezesa firmy wykonującej

to zadanie słyszymy, że zainwestował swoje środki, swoje pieniądze, 500 mln zł. Tak, panie prezesie?

Dyrektor PBDiM Mariusz Serżysko:

Teraz już nawet 600 mln zł.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Teraz już 600 mln zł. Otrzymał pan zwrot? Nie. Kiedy otrzyma? Proszę państwa, nie otrzymaliśmy... Proszę o odpowiedzi na wszystkie moje pytania na piśmie. Na wszystkie nasze pytania prosimy o odpowiedzi na piśmie: na pytania poseł Wojciechowski, posła Tomaszewskiego, posła Adamczyka, posła Raua, Anny Milczanowskiej czy pani poseł Matysiak, która wyszła. Szanowni państwo, prosimy o konkrety. Kiedy skończycie mediację z firmą? Nie otrzymaliśmy odpowiedzi.

Zaczęliśmy się nawet uśmiechać z panem posłem Andrzejem Adamczykiem, bo konkretnie nie odpowiedzieliście na pytanie, czy główny, generalny wykonawca nie będzie wymieniony. Proszę państwa, to co, zamienicie na firmę z Niemiec, Austrii, może Hiszpanii, a potem oni tu przyjadą, zatrudnią polskiego podwykonawcę z niewielkim kapitałem, który i tak będzie to zadanie robił? Przecież firma poradziła sobie z sześciopółkilometrowym odcinkiem. Rozumiałabym, gdyby nie przepchała się, nie zrobiła tych paruset metrów, ale zdecydowana większość zadania jest zrobiona. Zatrzymaliśmy się na 880 metrach.

Panie ministrze, naprawdę cieszę się, że pan mówi... z całym szacunkiem do pana, do pana prezesa, żebyście panowie nie odebrali tego, co mówię, jako atak. Trafia mnie trochę, jak słyszę takie błędzenie i bredzenie, a jest zero konkretów. Konkretnie, kiedy skończycie mediację? Ten koszyk powinien być wyliczony w ciągu... Kurczę, chcecie, to wyliczymy go wam w ciągu paru dni, jeszcze nawet na tym posiedzeniu Sejmu. Takich ekspertów potrzebujecie do wyliczenia tego koszyka? Kiedy będzie zwrot pieniędzy wykonawcy, żeby firma nie zbankrutowała? Muszą być tutaj, panie ministrze, dołożone. Dobrze, że pan mówi, że zadanie powinno być skończone, ale chcielibyśmy, żeby było skończone z polskim wykonawcą. Jeżeli pan premier Donald Tusk mówi – o czym mówił pan prof. Zbigniew Rau – o repolonizacji, trzymajmy się tego, a nie posiłkujemy się firmami z zewnątrz, żeby runęła kolejna polska firma z polskim kapitałem, zbankrutowała. Po co nam to wszystko?

Te sprawy są do rozwiązania, nawet jeżeli chodzi o sprawy społeczne mieszkańców. Dobrze, że miasto jest na dzisiejszym posiedzeniu Komisji z tak silną reprezentacją. Spróbujmy razem ten problem rozwiązać. Panie przewodniczący, może mediatorów, jakąś grupę trzeba z nas powołać? Nie mówię tylko o parlamentarzystach Prawa i Sprawiedliwości, na wniosek których to posiedzenie Komisji zostało zwołane – dziękuję panu, że pan je zwołał – bo szkoda tej inwestycji, szkoda Łodzi. To jest moje miasto wojewódzkie, urodziło się tam jedno z moich dzieci, więc życzylabym sobie, żeby Łódź dzięki tej inwestycji stanęła na nogi. Tak jak pan minister mówi, 10 mln pasażerów. Przecież to niesamowite liczby. One również napędzają rozwój takiego miasta jak Łódź. Bardzo proszę o to wszystko na piśmie. Czy koledzy się ze mną zgadzają? Bardzo serdecznie wam dziękuję. Panie przewodniczący, dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Życzę państwu dobrego wieczoru, a w zasadzie dobrej nocy.