

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 188)
z dnia 26 listopada 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 188)

26 listopada 2025 r.

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

- **informacja na temat inwestycji kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego m.in. przygotowań do modernizacji Poznańskiego Węzła Kolejowego, budowy towarowej obwodnicy miasta Poznania wraz z budową węzłów przesiadkowych oraz elektryfikacji linii kolejowej nr 356 Poznań–Wągrowiec;**
- **informacja ministra infrastruktury na temat inwestycji drogowych w województwie wielkopolskim ze szczególnym uwzględnieniem stanu budowy drogi S11.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu i **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Rafał Ratajczak** prezes zarządu Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu, **Patryk Kosicki** pełniący obowiązki dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu wraz ze współpracownikami, **Marek Nitkowski** prezes zarządu Kolei Wielkopolskich wraz ze współpracownikami, **Piotr Bruss** dyrektor Regionu Zachodniego PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Agata Sobczyk** wojewoda wielkopolski wraz ze współpracownikami, **Wojciech Jankowiak** wicemarszałek województwa wielkopolskiego wraz ze współpracownikami, **Mariusz Wiśniewski** zastępca prezydenta Poznania wraz ze współpracownikami, **Tomasz Łubiński** wicestarosta poznański, **Marek Gola** wiceprzewodniczący rady powiatu poznańskiego wraz ze współpracownikami, **Paweł Adam** burmistrz miasta i gminy Buk, **Szymon Matysek** burmistrz gminy Kostrzyn, **Włodzimierz Pinczak** burmistrz gminy Stęszew, **Piotr Witkowski** zastępca burmistrza Chodzieży, **Sebastian Wlazły** wiceburmistrz miasta i gminy Kórnik, **Radosław Żyto** drugi zastępca burmistrza Jarocina, **Grzegorz Wojtera** wójt gminy Suchy Las wraz ze współpracownikami, **Sławomir Skrzypczak** wójt gminy Dopiewo, **Paweł Glaser** pierwszy zastępca wójta gminy Czerwonak, **Andrzej Wilkoński** starosta nowotomyski, **Patryk Wruk** starosta złotowski wraz ze współpracownikami, **Błażej Cisowski** członek zarządu powiatu obornickiego wraz ze współpracownikami, **Mariusz Szrajbrowski** kierownik Wydziału Nadzoru Właścicielskiego i Transportu w Urzędzie Miasta i Gminy Swarzędz wraz ze współpracownikami, **Sylvia Kaźmierska** członek Rady Osiedla Podolany w Poznaniu oraz **Szymon Paż** dziennikarz „Głosu Wielkopolski”.

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

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w Poznaniu.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów.

Szanowni państwo, są z nami pani wiceprzewodnicząca Komisji Infrastruktury Krystyna Sibińska oraz pani przewodnicząca podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego Barbara Oliwiecka. Jest z nami również pan Zbigniew Ziejewski z Komisji Infrastruktury. Witamy bardzo serdecznie posłów reprezentujących ten region. Jest z nami pani posłanka Schädler, jest z nami pan poseł Jarosław Urbaniak, również witam bardzo serdecznie.

Jezus Maryja! Pan poseł, pan poseł Bartosz Zawieja, sprawca, współsprawca naszego pobytu. Witam cię, Bartku, bardzo serdecznie.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Drugi raz. Wczoraj też już było...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dokładnie, ciągle popełniam ten sam błąd. Po prostu to jest tak oczywiste, że jest tutaj naszym gospodarzem razem z panią posłanką Barbarą Oliwiecką. To są nasi gospodarze. Chcę podziękować pani posłance i panu posłowi za to, że nas tutaj przywieźli, za to, że zaproponowali bardzo ciekawy plan naszego pobytu.

Od rana, chcę państwu powiedzieć, nasza Komisja bardzo intensywnie pracuje. Najpierw byliśmy w tutejszej siedzibie PAŻP, w ośrodku. Później dzięki inicjatywie i z powodu oczekiwania pana posła byliśmy również w Zakładach Cegielskiego, gdzie dosłownie, można powiedzieć, poświęciliśmy wagony, które za chwileczkę trafią do Intercity i będą służyły na torach – piękne, nowe wagony. Naprawdę, robicie państwo jako region, jako mieszkańcy fantastyczne rzeczy.

Dziękuję pani posłance Oliwieckiej i panu posłowi Bartoszowi Zawiei za to, że nas tutaj przywieźli i pokazują te rzeczy, dzięki którym możemy podejmować lepsze decyzje. Tak naprawdę o to chodzi w naszych posiedzeniach wyjazdowych i w spotkaniach z różnymi ludźmi w regionach, żebyśmy jako posłowie mieli większą świadomość w tych sprawach, w których podejmujemy decyzje. Dzięki temu możemy podejmować lepsze decyzje. Dlatego też dziękuję państwu, którzy tutaj są. Liczymy na naprawdę intensywną merytoryczną dyskusję.

Chciałem bardzo serdecznie przywitać na początku państwa, którzy tutaj z nami są. Jak zawsze w takich przypadkach lista nie jest pełna, tak że od razu proszę o wybaczenie ewentualnie tych z państwa, którzy są, a nie zostaną powitani. Ale to tak jest, że jeżeli nie wiemy wcześniej, to też nie możemy stworzyć odpowiedniej listy i później jest z tym ciężko. Jeszcze jest z nami pan poseł Krzysztof Paszyk – witam bardzo serdecznie. Pan poseł też z tego województwa.

Szanowni państwo, witam również bardzo serdecznie – jest pan minister Stanisław Bukowiec, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Szanowni państwo, moja propozycja jest taka, że wyczytam, powitam wszystkich gości, na końcu oklaski i to będzie najlepsza metoda.

Jest z nami pan minister Piotr Malepszak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Państwo ministrowie są wraz z całym zespołem z ministerstwa. Bardzo serdecznie witam wszystkich państwa dyrektorów z PKP PLK reprezentujących poszczególne jednostki. Są z nami również przedstawiciele Kolei Wielkopolskich. Jest pan Marek Nitkowski, prezes zarządu Kolei Wielkopolskich, wraz z zespołem – witam bardzo serdecznie. Jest z nami pani wojewoda Agata Sobczyk. Pani wojewodo, witam bardzo serdecznie wraz z zespołem. Witam też cały zespół.

Są z nami przedstawiciele samorządów, których witam bardzo serdecznie, dlatego że są państwo naszym naturalnym partnerem. Witam na początku pana marszałka Wojciecha Jankowiaka – od razu, panie marszałku, bardzo dziękuję za możliwość tego posiedzenia tutaj, w urzędzie marszałkowskim. To jest dla nas niezwykle ważne. Jest z nami pan prezydent Mariusz Wiśniewski, wiceprezydent Poznania, witam serdecznie. Jest pani Karolina Fabiś-Szulc, wicewojewoda wielkopolska, witam bardzo serdecznie. Jest z nami Grzegorz Ganowicz, przewodniczący Rady Miasta Poznania, witam bardzo serdecznie. Jest z nami pan Tomasz Łubiński, wicestarosta poznański. Jest z nami pan Marek Gola, przewodniczący rady powiatu poznańskiego. Jest z nami również pan Grzegorz Wojtera, wójt gminy Suchy Las, witam bardzo serdecznie. Jest z nami pan Sławomir Skrzypczak, wójt gminy Dopiewo.

Pan poseł sufluje, jeżeli państwo słyszą, ale to jest znakomita współpraca w Komisji Infrastruktury. Bardzo cenię te bardzo merytoryczne podpowiedzi pana posła.

Jest z nami pan Włodzimierz Pinczak, burmistrz gminy Stęszew. Jest z nami pan Patryk Wruk, starosta złotowski, witam bardzo serdecznie. Jest z nami pan Jarosław Maciejewski, wicewojewoda wielkopolski, witam również pana wojewodę. Są z nami radni powiatu poznańskiego: Marek Niedbała, Jan Broda, Tomasz Gintrowicz, Anna Ankiewicz, Magdalena Kosakowska, Andrzej Strażyński. To są państwo radni, których witam bardzo serdecznie.

Jest z nami pan Sebastian Wlazły, wiceburmistrz miasta i gminy Kórnik, pan Szymon Matysek, burmistrz gminy Kostrzyn. Jest z nami pan Dominik Michalak, burmistrz gminy Mosina. Witam serdecznie pana Pawła Adama, burmistrza miasta i gminy Buk. Witam pana Andrzeja Wilkońskiego, starostę nowotomyskiego. Witam przedstawicieli Urzędu Miasta i Gminy Swarzędz, w szczególności pana kierownika wydziału Nadzoru Właściwościami i Transportu Mariusza Szrajbrowskiego, oraz pana Rafała Ratajczaka, szefa WFOŚiGW, również witam bardzo serdecznie.

Jest pan poseł Michał Pyrzyk. Witam bardzo serdecznie, panie pośle. Też znakomita współpraca z panem posłem w Komisji, która walczyła z powodział.

Szanowni państwo, mam nadzieję, że wszystkich państwa powitałem. Jeżeli kogoś z imienia i nazwiska nie wymienilem, proszę o wybaczenie, ale witam bardzo serdecznie. Poproszę teraz gromkie brawa dla wszystkich państwa, którzy są dzisiaj z nami podczas posiedzenia Komisji.

I tak jak powiedziałem, bardzo serdecznie dziękuję panu marszałkowi za przyjęcie naszej Komisji i możliwość zorganizowania tutaj tego posiedzenia. Naszym zwyczajem pozwolę sobie panu marszałkowi oddać głos.

Panie marszałku, bardzo proszę.

Wicemarszałek województwa wielkopolskiego Wojciech Jankowiak:

Szanowni państwo, to na co dzień działa, nie wiem dlaczego dzisiaj nie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ja panu powiem, posłowie mają powłączane mikrofony jak w Sejmie.

Panie przewodniczący Ziejewski...

Wicemarszałek województwa wielkopolskiego Wojciech Jankowiak:

Skorzystam z uprzejmości pana posła.

Czarny może być tylko jeden naraz. Nie ma innej możliwości.

Szanowni państwo, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, panowie ministrowie, chciałem wyrazić radość z faktu, że możemy w naszych niskich progach gościć państwa na posiedzeniu Komisji, która, nie ukrywam, jest kluczowa w tematach, którymi żyjemy na co dzień. Dlatego też akurat ta forma zadowolenia.

Szanowni państwo, jesteśmy w gmachu Urzędu Marszałkowskiego, gdzie samorząd województwa zasiada już od 10 lat. Również 10 lat temu zbudowaliśmy ten obiekt, ponieważ wcześniej byliśmy rozsiani po ośmiu czy dziewięciu lokalizacjach na terenie miasta Poznania, co znacząco utrudniało funkcjonowanie. Natomiast od 10 lat w tych komfortowych warunkach przychodzi nam funkcjonować. W tym gmachu urzęduje około 1 tys. urzędników samorządu województwa wielkopolskiego, co nie wyczerpuje jeszcze wszystkich możliwości. Ale tak to na dzień dzisiejszy wygląda. W tej sali zwyczajowo odbywają się sesje sejmiku, jak również inne konferencje, które ewentualnie organizowane są przez samorząd województwa czy przez gości, którzy chcą z tego skorzystać. Cieszymy się bardzo, że akurat tak ważną, Wysoką Komisję możemy gościć tutaj, w naszych progach.

Tematyka, którą podejmujecie, jest tematyką, którą samorząd województwa czy w ogóle województwo żyje na co dzień, bo cóż więcej można powiedzieć o drodze S11, która jest kręgosłupem komunikacyjnym dla naszego regionu? Ciągłe o nią walczymy, zabiegamy i liczymy, że wreszcie doczeka się pozytywnego finału. Ja mam od kilkunastu lat przyjemność być przewodniczącym Stowarzyszenia Droga S11, które to skupia ponad 40 gmin, powiatów i 4 województwa, które za cel stawiają sobie lobbowanie, zabieganie o realizację tegoż zadania.

Natomiast oczywiście nie tylko droga S11. Gdy patrzymy na tematy kolejowe, kwestie poznańskiego węzła, który determinuje dalszy rozwój kolei na terenie naszego regionu – i sądzę, że nie tylko regionu, bo mówimy o całej zachodniej Polsce – gdy mówimy o obwodnicy towarowej miasta Poznania, którą chcemy dostosować do ruchu pasażerskiego, to są tematy, które są kluczowe dla rozwoju naszego regionu. Nie wspomnę już o takim drobiazgu, jakim jest elektryfikacja linii do Wągrowca. Przepraszam, że tak z przekąsem mówię o drobiazgu – to jest też kluczowa sprawa dla dalszego rozwoju ruchu regionalnego w naszym regionie.

Dlatego też, ciesząc się, że możemy na te tematy rozmawiać, ciesząc się, że możemy Wysoką Komisję zapoznać z naszym punktem widzenia... A jednocześnie panów ministrów, którzy tymi sprawami się interesują. Ale gdy jeszcze usłyszą bezpośrednio głos Komisji, na pewno będzie to bardzo ważne.

Szanowni państwo, życzę miłego pobytu tu, na tej sali, ale również w Poznaniu i dalszego owocnego programu pracy Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie marszałku.

Rzeczywiście mamy dwa bardzo intensywne dni. Tak jak pan marszałek zauważył, jest wiele ważnych spraw. To jest kluczowy region, jeżeli chodzi o rozwój gospodarczy. W związku z tym kwestia infrastruktury jest czymś, co oczywiście powinno być w szczególny sposób brane pod uwagę. Decyzje powinny uwzględniać uwarunkowania lokalne, regionalne. Stąd nasza Komisja jeszcze raz panu marszałkowi dziękuje za przyjęcie i możliwość spotkania w urzędzie

marszałkowskim, który jest takim miejscem rozmowy dotyczącej spraw regionu w wymiarze rozwoju i zapewnienia jak najlepszych warunków w tym celu.

Szanowni państwo, tak jak zapowiadaliśmy, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat inwestycji kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego, m.in. przygotowań do modernizacji Poznańskiego Węzła Kolejowego, budowy towarowej obwodnicy miasta Poznania wraz z budową węzłów przesiadkowych oraz elektryfikacji linii kolejowej nr 356 Poznań–Wągrowiec – przedstawia minister infrastruktury oraz zastępca prezydenta miasta Poznania Mariusz Wiśniewski. Z kolei w punkcie drugim będzie informacja ministra infrastruktury na temat inwestycji drogowych w województwie wielkopolskim ze szczególnym uwzględnieniem stanu budowy drogi S11.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Szanowni państwo, nasza dyskusja będzie miała następujący przebieg. Otóż na początku poproszę panów ministrów i zespoły panów ministrów o przedstawienie informacji w ramach obszaru, dla którego tutaj się spotkaliśmy. Następnie przeprowadzimy debatę, która będzie miała formułę pytań czy też swobodnych wypowiedzi – wyznaczę czas na taką wypowiedź do trzech minut – a po debacie przekażę głos panom ministrom w celu ustosunkowania się, dopowiedzenia, odpowiedzi na pytania. Myślę, że to będzie najlepszy sposób takiej dyskusji. Oczywiście państwo posłowie również wezmą udział w tej debacie. Ale przede wszystkim przyjechalibyśmy wysłuchać państwa, więc liczymy na państwa głosy i państwa merytoryczny udział w debacie.

Szanowni państwo, zgodnie z zapowiedzią bardzo proszę panów ministrów o zabranie głosu i wprowadzenie do dyskusji. Jako pierwszy zgodnie z naszym porządkiem głos zabierze pan minister Piotr Malepszak wraz z zespołem.

Panie ministrze, oddaję panu głos, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, z ministrem Bukowcem przyjechalibyśmy do Poznania z Warszawy pociągiem. Sytuacja na drogach niepewna, pociągi co do minuty i właściwie tak należy się przemieszczać między Warszawą a Poznaniem. Ja tak przemieszczam się regularnie. Zachęciłem też pana ministra Bukowca, żeby też tak już się przemieszczał, chociaż miał w głowie wcześniej nawet samolot.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pan minister Bukowiec ma szczególne wsparcie w tym trudnym momencie.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Szanowni państwo, krótko o tym, co się dzieje w obszarze Poznania, Wielkopolski. Na wstępie chodzi o to, żebyśmy powiedzieli o tym, jak kończymy rok i właściwie jak za chwilę zaczniemy nowy rok. Jest o czym mówić, zarówno w kwestii efektów, za które odpowiedzialne jest bezpośrednio Ministerstwo Infrastruktury, jak i tych efektów, za które w przewozach kolejowych odpowiedzialny jest pan marszałek. Dzieje się dobrze i zakładamy, że ta tendencja utrzyma się w kolejnych latach.

Kończymy rok z wynikiem rekordowym, jeśli chodzi o przewozy Intercity w obszarze Wielkopolski. Kolejny rozkład jazdy przyniesie znaczący wzrost pracy eksploatacyjnej związanej z Wielkopolską. Na już wspomnianej trasie, tj. Warszawa–Poznań, uruchomimy 6 kolejnych pociągów – to już będą 22 połączenia w każdą stronę każdego dnia. Dochodzi konkurencja PKP Intercity. Jeszcze do końca nie wiemy, czy wystartuje w pełnej ofercie, ale łącznie, gdy wystartuje, będziemy mieli blisko 60 pociągów dobowo w obydwu kierunkach na trasie Warszawa–Poznań. Podkreślam, że przygotowujemy się pod wieloma względami, dlatego że A2 zatyka się bardzo mocno pod Warszawą, szykuje się jej rozbudowa i chcemy po prostu być przygotowani kolejowo na tej trasie, a ruch rośnie rok do roku o 10%. Powoli, tylko w relacji Warszawa–Poznań, zbliżamy się do poziomu 2 mln pasażerów rocznie. Jest to pierwsza czwórka najsilniejszych relacji dalekobieżnych w kraju.

Ale nie tylko Warszawa–Poznań. Wszystkie relacje dalekobieżne realizowane przez Intercity z Poznania rosną pod względem liczby pociągów, skracają się też czasy przejazdu. Od grudnia pojedziemy z Poznania do Wiednia bezpośrednim pociągiem – przez Wrocław w kierunku Czech. Więcej pociągów z Poznania do Szczecina, więcej pociągów do Olsztyna. Relacja Poznań–Szczecin jest właściwie naszym największym fenomenem ostatniego roku. Liczba pasażerów rok do roku,

dzięki zwiększonej ofercie i dzięki znaczącemu skróceniu czasu przejazdu, wzrosła o 60%. To jest taka czołówka wzrostów.

Jeśli chodzi o całą sieć kolejową, to w relacji Poznań–Szczecin mamy najwyższe wzrosty. Ale świetne wyniki są też na krótszych relacjach. Poznań–Toruń to ponad 50% wzrostu liczby pasażerów. Nie trzeba wiele, nie trzeba miliardów – i tutaj od razu uruchamia się moje poznańskie, pragmatyczne podejście – żeby uzyskać duży efekt. Czasem trzeba dołożyć dodatkowe pociągi, żeby te pociągi lepiej jeździły, żeby pokonywały więcej kilometrów, i mamy bardzo duże wzrosty w liczbie pasażerów. Wszystkie dalekobieżne relacje z Poznania rosną. Dochodzi dodatkowo już siódmy pociąg z Poznania do Berlina. Skracamy czas przejazdu na trasach bardziej wakacyjnych, które bardziej pracują wakacyjne, jeśli chodzi o liczbę pasażerów, chociażby Poznań–Kołobrzeg. I to pod kątem przewozowym w wydaniu Intercity.

Cieszę się bardzo, że Koleje Wielkopolskie idą na nowy rekord, jeśli chodzi o liczbę pasażerów. Rekord październikowy to już 1,8 mln pasażerów. Wynik tegoroczny bliski będzie 20 mln. Generalnie w rozmowach, zarówno z panem marszałkiem, jak i z prezesem Nitkowskim, jesteście na bieżąco. Kibicuję dwudziestomilionowemu pasażerowi Kolei Wielkopolskich w wydaniu rocznym.

To jest o tym, jak kończymy ten rok, jak zaczynamy kolejny rok wraz z nowym rozkładem jazdy. Podkreślam raz jeszcze – dużo pracy u podstaw, dużo pracy organicznej, dużo pracy, czasem za 0 zł, czasem za kilka milionów, a te najważniejsze kwestie czysto infrastrukturalne to i miliony, i miliardy. Ważne jest, żeby te działania prowadzić równolegle.

Krótko o infrastrukturze. Poproszę, panie przewodniczący, żeby dyrektor Bruss szerzej nam przedstawił sytuację w infrastrukturze, w działaniach prowadzonych w obszarze Poznania, ale też szerzej – Wielkopolski. Główny temat dzisiaj to towarowa obwodnica Poznania i planowane zakończenie tej inwestycji w grudniu 2027 r. Z mniejszych tematów, które mamy – uzupełniona częściowo infrastruktura na trasie regionalnej, którą chcemy w 2027 r. uruchomić do przewozu z Gniezna przez Sławę do Wągrowca. Wykonaliśmy już prace uzupełniające w okolicach Sławy. Rozmawiamy z panem marszałkiem, z Kolejami Wielkopolskimi, żeby w 2027 r. uruchomić przewozy. Linia nr 354 – działania uzupełniające, głównie związane z przepustowością w obszarze Obornik Wielkopolskich i dalej w kierunku Rogoźna. Te działania są jeszcze częściowe, bo nie ukrywam, że chciałbym, żeby cała linia nr 354 od Obornik do Dziembówka była dwutorową linią, oczywiście zelektryfikowaną.

Elektryfikacja Wągrowca to jest temat, który zaczniemy, ale równolegle zrobimy coś, co jest przyspieszeniem projektu „Kolej plus” w częściowym wydaniu, czyli w przyszłym roku zrobimy odcinek od Wągrowca do Rogoźna – to jest 20 km – żeby na grudzień przyszłego roku już pociągi mogły pojechać z Wągrowca przez Rogoźno do Poznania. Zakładam, że Koleje Wielkopolskie będą operowały taborem hybrydowym w tej relacji. Ale to jest też ważne, żeby w myśleniu o projekcie „Kolej plus”, który był bardzo rozciągnięty w czasie, przyspieszać sprawy proste.

Nie ukrywam, że nie lubię, jak sprawy proste są rozwlekane na wiele lat. To jest coś, co nazywam takim nieróbstwem, takim rozwlekaniem małych spraw na długi okres i dwóch pracowników na budowie. To nie jest model, który ja chcę propagować w PKP PLK. Mieszkańcy widzą, że nic się dzieje, a ktoś obiecuje, że tam kiedyś pojedą pociągi. Przy małych sprawach za 100–150 mln zł to dla mnie są tematy, które powinny być realizowane przez maksymalnie pół roku, a nie przez 5 lat. Trochę taką sytuację mamy na odcinku Gostyń–Kąkolewo – 22-kilometrowy odcinek, 160 mln zł i bardzo długi czas realizacji. Ale to temat podpisywany i ustalany jeszcze za poprzedniego rządu.

Kwestie infrastrukturalne projektu „Kolej plus” właściwie dogadujemy jeszcze, uszczegóławiamy z panem marszałkiem to, co ma się wydarzyć, to, co powinno być racjonalne. Jak państwo wiecie, zrezygnowaliśmy z budowy nowej linii kolejowej Konin–Turek. Początkowy koszt to było 550 mln zł, potem 660 mln zł, aż urosło do 1,2 mld zł. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że jeśli w takich sytuacjach na początku opowiadamy bajki – mówię to wprost – to szybko te bajki zostaną zweryfikowane. Nie da się zbudować dzisiaj 40-kilometrowej linii kolejowej za 600 mln zł. Stąd rezygnacja z tej inwestycji, ale nie tylko dlatego, że wzrosły koszty, ale też dlatego, że poziom przewozów, który był na tej linii prognozowany, nie uzasadniał budowy nowej linii kolejowej. Koncentrujemy się na tych liniach w programie „Kolej plus”, które istnieją. Chodzi oczywiście o cały ciąg kolejowy Poznań–Międzychód–Gorzów.

W kontekście Gorzowa oczywiście warto wspomnieć o największym hicie nowego rozkładu jazdy. Nawet na takiej popularnej stronie internetowej kartografia-ekstremalna.pl

pojawiła się mapka pokazująca, gdzie nastąpi największa poprawa oferty przewozowej w Polsce. Trasa Poznań–Gorzów jest numerem jeden. Uruchamiamy od grudnia szybkie połączenia Poznań–Gorzów – 90 minut. Nigdy nie było takiej oferty. Zakładamy, że w przyszłym roku 10 połączeń dobowo rozwiniemy o przynajmniej jeszcze 2 pary, czyli do poziomu 7 par dobowo, czyli 14 połączeń dobowo. Nie mogłem o tym nie wspomnieć, bo to naprawdę, jak myślę, będzie takim hitem jak uruchomione w październiku połączenia, również do tej pory niefunkcjonującego, z Bielska-Białej do Krakowa. Średnio tylko w relacji Bielsko-Biała–Kraków już jest 1200 osób dobowo. Tylko w tej relacji. Myślę, że podobny wynik osiągnie szybko połączenie Gorzowa z Poznaniem.

W szczegółach, panie przewodniczący, dyrektor Bruss o programie „Kolej plus”, o towarowej obwodnicy i o tych planach dotyczących elektryfikacji, przebudowy węzła poznańskiego i elementów bardzo istotnych z tym związanych.

12 grudnia ponownie zobaczymy się w Poznaniu w temacie porozumienia dotyczącego koncepcji zaprojektowania nowego dworca Poznań Główny, żebyśmy mogli w perspektywie najdalej następnych 10 lat pożegnać poznański słynny „chlebak” i móc otwierać nowy dworzec. To jeszcze potrwa. Nie chcę obiecywać, że to się wydarzy szybko. „Chlebak” 20 lat na pewno przetrwa, ale ważne, żeby już dzisiaj działać, żeby „chlebak” tylko 20 lat funkcjonował w Poznaniu – może z lekkim plusem – i przebudować cały układ stacji Poznań Główny wraz z nowym dworcem pod rosnące przewozy. A tak jak wiemy, Poznań Główny stabilnie utrzymuje się zawsze w pierwszej trójce najbardziej popularnych dworców na całej sieci kolejowej w Polsce z perspektywą szybkiego osiągnięcia wymiany pasażerskiej na poziomie w okolicach 100 tys. dobowo.

Tyle ode mnie. Zakładam, że będzie też sporo pytań, panie przewodniczący.

Oddaję głos dyrektorowi Brussowi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze, za ten wstęp. Zgodnie z zapowiedzią – pan dyrektor Bruss.

Panie dyrektorze, też bardzo proszę merytorycznie, ale czasowo w sposób skondensowany ze względu na to, że pewnie będą pytania. Bardzo proszę.

Dyrektor Regionu Zachodniego PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotr Bruss:

Dzień dobry państwu.

Tak jak powiedział pan minister, postaram się państwu przedstawić to, co dzisiaj realizujemy w węźle poznańskim – mniejsze i większe inwestycje, będące tak naprawdę na różnym etapie swojej realizacji, od projektowania po etap, że tak powiem, realizacji, po etap gdzieś tam zmierzający do końca.

Pierwszy projekt to prace na obwodnicy towarowej Poznania, bardzo ważny projekt podpisany w 2024 r. Tak jak pan minister powiedział, zakończenie przewidziane jest w grudniu 2027 r. Projekt to przede wszystkim dostosowanie części towarowej węzła do ruchu pasażerskiego z prędkością do 120 km/h. To również dostosowanie torów głównych i dodatkowych do przyjmowania pociągów o długości do 750 m. Najważniejsza jest budowa siedmiu nowych peronów. Perony te posłużą do tego, żeby uruchomić Poznańską Kolej Metropolitalną.

Od samego początku – i to trzeba powiedzieć – współpracujemy z miastem, współpracujemy z gminami sąsiednimi odnośnie do centrów przesiadkowych. Wszystko po to, żeby te inwestycje były ze sobą zgrane, aby efekt, przede wszystkim ten, który ma być osiągnięty na samym końcu, był jak najbardziej korzystny dla pasażerów, którzy mają z tego korzystać.

Jeżeli chodzi o zakres projektu, to budowa nowej łącznicy łączącej linię 354 ze stacją Poznań Piątkowo stanowi ważny element, umożliwiający tak naprawdę objechanie części Poznania naokoło. Modernizacja około 57 km odcinków linii, budowa peronów, przystanków, przebudowa przystanku Swarzędz Nowa Wieś, również o dwa perony... Chodzi przede wszystkim o bezpieczeństwo związane z poprawą urządzeń na przejazdach, również o nowy system sterowania ruchem kolejowym.

Jeżeli chodzi o status projektu, to tak jak powiedziałem wcześniej, roboty są w trakcie. Roboty związane z linią 803, 805 oraz częściowo z linią 395 tak naprawdę zostały zakończone. Aktualnie trwają roboty na linii nr 394, 395 – odcinek Zieliniec–Koziegłowy, Zieliniec–Stary Młyn do Franowa. I oczywiście przede wszystkim najważniejsza część – przebudowa części stacji Franowo, która również jest w trakcie. Tutaj mamy kilka zdjęć z realizacji. To jest obiekt dotyczący budowy nowej łącznicy. Również stacja Piątkowo – po lewej stronie widzimy nowy peron przystanku osobowego Suchy Las.

Drugim ważnym projektem, o którym pan minister wspominał, jest dokumentacja projektowa dla Poznańskiego Węzła Kolejowego. Umowa podpisana została na koniec 2024 r., projektowanie przewidywane jest do końca 2029 r. Co do zakresu – bo to jest istotne – mowa przede wszystkim o rozbudowie i modernizacji układu torowego w obrębie Poznańskiego Węzła Kolejowego, poprawie przepustowości, komfortu obsługi pasażerów, wpięciu planowanej kolei dużych prędkości i kompleksowej przebudowie stacji Poznań Główny. Kolory, które tutaj mamy zaznaczone, to przede wszystkim kolor niebieski na mapie – to jest tak naprawdę część centralna węzła poznańskiego, gdzie na dzisiaj opracowujemy koncepcję. Jest to opracowanie pełnej dokumentacji projektowej. Kolor zielony to tak naprawdę powiązanie części wlotów do Poznania Głównego z głównych linii wchodzących w skład całego węzła poznańskiego. Prace projektowe plus powiązanie urządzeń SRK...

Jeżeli chodzi o status projektu, trwają prace związane z opracowaniem rozwiązań koncepcyjnych. Podpisaliśmy z wykonawcą w porozumieniu z miastem – bo również z miastem rozmawiamy na temat rozwiązań, które należy ująć w dokumentacji, patrząc na to, jak na projekt aglomeracyjny... Ważnym elementem jest to, żeby wszystkie jednostki, które biorą udział w uzgadnianiu tej dokumentacji, wiedziały, co mają zrobić, żeby efekt finalny posłużył do tego, żeby każdy z nas, każdy z pasażerów, każdy z mieszkańców aglomeracji poznańskiej mógł jak najbardziej wygodnie korzystać z nowego układu przewidzianego do realizacji.

Jeśli chodzi o wpięcie w zakresie inwestycji CPK przed Krzesinami, to tak naprawdę zakres CPK jest, powiedzmy, do miejscowości Krzesiny. Dalej dokumentacja jest realizowana w ramach Poznańskiego Węzła Kolejowego. Co do rozwiązań – myślę, że to jest jak najbardziej istotne w kontekście Poznania Głównego, starego dworca – chodzi przede wszystkim o budowę dwóch dodatkowych krawędzi peronowych w miejscu, gdzie jest stary dworzec. Będą nowe perony, nowe układy torowe. Oczywiście planujemy również budowę przejść podziemnych.

Na tym slajdzie widzimy akurat wydłużenie istniejącego starego przejścia podziemnego przez Avenidę. Natomiast ważnym elementem jest to, że dzisiaj zleciliśmy wykonanie dodatkowych analiz mikrosymulacyjnych odnośnie do ruchu pasażerskiego, żeby określić, gdzie ewentualnie jeszcze dane przejścia podziemne czy ewentualnie kładki będą nam najlepiej służyć.

Co jest również ważnym elementem tego projektu? Tak naprawdę dzisiaj na liniach istniejących mamy po dwa tory wyjazdowe ze stacji Poznań Główny. Docelowo w każdym kierunku – do Szczecina, do Warszawy, do Berlina, do Wrocławia – planujemy cztery tory. To umożliwi przede wszystkim to, że ruch, który będzie przyjeżdżał do węzła poznańskiego, będziemy mogli ukierunkować. Będziemy mogli przypisać poszczególne tory dla poszczególnych ruchów. Ale nie będzie to hamowało przepustowości w kontekście takim, że w każdym kierunku na stacji Poznań Główny będzie możliwość zmiany toru.

Jeżeli chodzi o kolejny projekt, to są prace na linii kolejowej nr 3, tj. Poznań Górczyn – Zbąszynek. Przede wszystkim chodzi o prace dotyczące podniesienia prędkości dla pociągów towarowych. Na dzisiaj wykonano około 50%. Projekt realizowany jest w ramach programu KPO, zakończenie planowane jest na 30 sierpnia 2026 r. Mowa o wymianie 60 km torów wraz z rewitalizacją sieci trakcyjnej oraz budowie nowego przystanku osobowego w miejscowości Dopiewiec. Efekty – tak jak wcześniej wspominałem – to podniesienie prędkości do 120 km/h przy jednoczesnym utrzymaniu 160 km/h dla pociągów pasażerskich.

Zdjęcia z realizacji. Pewnie później w zakresie dostępnej prezentacji będzie możliwość obejrzenia.

Jeśli chodzi o ważną linię 356, o której już dzisiaj wspominaliśmy, Wągrowiec – Gołańcz – granica województwa, przede wszystkim przywracamy ruch pociągów. Od dłuższego czasu linia była wyłączona od Gołańcza do granicy województwa i niestety nie było możliwości przejazdu. Natomiast dzisiaj pracujemy na tym projekcie. Trwa wymiana nawierzchni na około 29 km. Remontujemy całą linię. Przepusty, przejazdy, zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach, nowy system sterowania ruchem kolejowym... Ale również, co ważne, dobudowujemy dwie mijanki – w Roszkowie i Grylewie – co znacznie zwiększy nam przepustowość linii. Tak naprawdę trzeba powiedzieć, że linia nr 356 jest dzisiaj bardzo oblegana, jest jedną z najbardziej obleganych linii w obrębie węzła poznańskiego – myślę, że prezes Kolei Wielkopolskich również to potwierdzi. Natomiast te wszystkie działania sprawiają, że jej przepustowość będzie większa, pasażerowie będą mogli również lepiej wykorzystać dostępną infrastrukturę na skutek prowadzonych prac.

Wspominał wcześniej pan minister o elektryfikacji linii nr 356 – dzisiaj pracujemy nad tym, aby podpisać umowę ramową w ramach PKP Polskich Linii Kolejowych, która umożliwi

nam przeprowadzenie analizy zasilania. To jest jakby punkt pierwszy i najważniejszy do tego, żeby ta analiza zasilania została przeprowadzona w zakresie elektryfikacji tej linii. Planowane zakończenie robót to czwarty kwartał 2026 r. Poszczególne etapy realizacji projektu... Chodzi o łatwiejszy dojazd do pracy i instytucji, przede wszystkim poprzez budowę, również odbudowę, przystanków kolejowych, budowę mijanek. Poprawiamy przepustowość, zwiększamy możliwość dostępu pasażerów do nowej infrastruktury, lepszej infrastruktury, ale przede wszystkim bezpieczniejszej.

Tutaj widoczne są również zdjęcia z realizacji prac trwających na stacji Gołańcz. To co prawda wizualizacja, ale prace są w trakcie. Panigródz...

Drugi ważny projekt, o którym również dzisiaj była już mowa, to jest budowa drugiego toru kolejowego wraz z drugą przeprawą mostową na rzece Warcie, linia nr 354. Dzisiaj mamy jeden tor przez most. Dobudowujemy drugą nitkę mostu, która pozwoli nam, co prawda, na zwiększenie długości dwutorowej linii od Poznania tylko o 2 km, natomiast jest to likwidacja wąskiego gardła, które jest przed nami. Mamy nadzieję, że uda się tę linię dwutorową wydłużyć również dalej, bo także linia na odcinku Poznań–Piła jest ważną linią w zakresie aglomeracji poznańskiej. Prace trwają. To również dobudowa drugiego peronu na stacji Parkowo, budowa mijanki... Efektami przede wszystkim będzie to, co powiedziałem wcześniej, czyli likwidacja wąskiego gardła, poprawa dostępności do infrastruktury pasażerskiej, poprawa bezpieczeństwa.

Mam nadzieję, że dzisiaj – bo chyba w planie mamy również odwiedzić Oborniki Miasto – będą mogli państwo się zapoznać z tym, co dzisiaj jest wykonane. Na temat trwających prac pewnie porozmawiamy na miejscu. Tutaj widać Oborniki Miasto w zakresie budowy nowego peronu i mijankę w Parkowie wraz z budową nowego peronu i dodatkowego toru.

Tutaj mamy wizualizację przeprawy mostowej przez rzekę Wartę. Szczerze mówiąc, miałem nadzieję, że uda nam się dzisiaj zobaczyć konstrukcję mostu. Niestety, z różnych przyczyn nie udało jej się dzisiaj dowieźć. Będzie na początku grudnia. Żałuję bardzo, ale niestety względy bezpieczeństwa, uzgodnienia z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, możliwości przewozu itd. – to wszystko spowodowało mniej więcej około tydzień przesunięcia. Ale konstrukcja jest i za chwilę będziemy mogli z niej korzystać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To też wyjaśnimy, panie dyrektorze.

Dyrektor Regionu Zachodniego PKP PLK SA Piotr Bruss:

Tak, tak. Ale współpraca jak najbardziej układa się bardzo dobrze.

Szanowni państwo, chcę powiedzieć, że jeśli chodzi o projekty, które dzisiaj zostały wspomniane, takie jak projekt „Kolej plus”, rzeczywiście przeprowadziliśmy ponowną analizę tych projektów co do realnego, rzeczywistego i uwzględniającego potrzeby ruchowe zakresu. Wiemy, że te projekty miały pierwotnie założone troszeczkę inne wartości w zakresie podpisanych umów. Niestety, dzisiaj te wartości z różnych przyczyn urosły. Oczywiście chodzi o uszczegółowienie dokumentacji projektowej itd. Dzisiaj działamy, aby przejść do realizacji – być może nie od razu etapowej realizacji, ale przejść do realizacji – żeby przede wszystkim osiągnąć efekt programu „Kolej plus”, bo to jest jak gdyby znaczące.

Czarnków–Rogoźno–Wągrowiec to linia, która również została dzisiaj wspomniana. Rewitalizacja 64 km linii kolejowej, bez elektryfikacji na dzisiaj, natomiast przede wszystkim ważne jest to, co zostało wcześniej powiedziane. Wągrowiec–Rogoźno – w przyszłym roku zamierzamy wykonać prace. Będzie to tzw. etap pierwszy. W dalszej części trwają prace związane z dokumentacją projektową dla odcinka od Czarnkowa do Rogoźna wraz ze stacją Rogoźno. Oczywiście tutaj ważny element to budowa dodatkowego peronu w Rogoźnie, modernizacja siedmiu punktów obsługi podróży.

Drugi projekt, również, myślę, jest bardzo ważny – linia, która była włączona. Dzisiaj pracujemy nad tym, żeby przywrócić ruch pasażerski na linii nr 368 Międzychód–Szamotuły, ale również linii nr 363 od Międzychodu do Gorzowa Wielkopolskiego. Jeżeli chodzi o linię nr 368, mowa jest o rewitalizacji około 52 km linii kolejowej. I tutaj ważna rzecz. Na etapie programu „Kolej plus” przewidziane było 120 km/h. Dzisiaj, w związku z przeprowadzonymi analizami, zmianami, wprowadzamy 160 km/h wraz z elektryfikacją, co pozwoli na to, żeby dzisiaj ten czas przejazdu był możliwie najszybszy. Trwają prace nad bezkolizyjnym wpieciem linii nr 368 do linii nr 351 – również takie prace będziemy zlecać w ramach prac projektowych, co pozwoli nam uzyskać tak naprawdę jeszcze lepsze efekty w kontekście prowadzonej inwestycji.

Linia nr 369 Śrem–Czempin – projekt, który na dzisiaj, w uzgodnieniu prowadzonym również z panem marszałkiem... Cały czas prowadzimy rozmowy i osobiście uważam, że one są bardzo konstruktywne w kontekście tego, jakie decyzje są podejmowane, co jest uzgadnianie. Zmieniamy troszeczkę zakres. Na dzisiaj wykonawcy zleciliśmy dodatkowe analizy w kontekście bezkolizyjnego bądź kolizyjnego wpięcia w Czempiniu – wyjdzie nam z koncepcji, który wariant będzie tańszy. Niekoniecznie ten bezkolizyjny musi być droższy. Prace trwają. Zmieniliśmy również Iłowiec... Wcześniejsze założenia zakładały wpięcie w Iłowcu. Natomiast po zrobieniu analiz stwierdziliśmy, że to miasto Czempin jest tak naprawdę gminą, która wspomaga ten program. Dlatego na dzisiaj prace projektowe obejmują wpięcie w Czempiniu przez Brodnicę, dalej do Śremu.

Linia nr 360 Gostyń –Kąkolewo, to projekt, który został podpisany w 2023 r., projekt podpisany w systemie „Projektuj i buduj”. Na dzisiaj prace są dość mocno rozciągnięte. One obejmują 2029 r. Na dzisiaj trwają prace na stacji Gostyń. Od połowy lutego do września zamykamy linię od Gostynia do Kąkolewa w kontekście wymiany, że tak powiem, części nawierzchni. Pewnie kolejnym roku również tę część nawierzchni będziemy wymieniać. Tutaj jest podział na dwa etapy związane z decyzjami administracyjnymi, które musimy uzyskać w kontekście zrealizowania tego zakresu prac.

Szanowni państwo, tyle w skrócie, myślę, że dość szybkim. Przedstawiono inwestycje, które dzisiaj są w węzle poznańskim, w sprawie których razem z miastem, z gminami wspólnie prowadzimy uzgodnienia. Co do zakresu również z panem marszałkiem, bo nie można zapomnieć o panu marszałku. Wspólnie prowadzimy uzgodnienia, jak wcześniej powiedziałem, żeby ten zakres prac, który są realizowane w poszczególnych projektach, mógł spełnić nasze oczekiwania czy też wszystkich oczekiwania w kontekście działań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie dyrektorze.

Teraz poproszę jeszcze w ramach tematów kolejowych pana Mariusza Wiśniewskiego, zastępcę prezydenta miasta Poznania. Bardzo proszę, panie prezydencie.

Zastępca prezydenta Poznania Mariusz Wiśniewski:

Spróbuję tę prezentację tutaj uruchomić.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie prezydencie, bardzo proszę o taką...

Zastępca prezydenta Poznania Mariusz Wiśniewski:

Oczywiście.

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, panie wojewodo, zaproszeni goście. Bardzo dziękuję za zorganizowanie przez pana przewodniczącego posiedzenia Komisji Infrastruktury w Poznaniu. Dziękuję też panu posłowi Bartoszowi Zawiei za to, że wyszedł z taką inicjatywą. Jako samorządowcy doceniamy to, bo to jest rzeczywiście szansa, żeby wysłuchać też tego, co my jako samorząd robimy.

W mojej krótkiej prezentacji skoncentruję się na tym, co jest jakby naszym clou działań jako samorządu miasta Poznania, na integracji komunikacji miejskiej z kolejową. Bo oczywiście to, o czym pan minister Malepszak i pan dyrektor wspominali, jest niezwykle ważne. Część tych działań przecież też wspieramy i w nich współuczestniczymy. Ale co z tego, że przyjadą do nas, do Poznania, ludzie, których zapraszamy, komunikacją kolejową, jak ugrzęzną w naszej komunikacji miejskiej?

Stąd też, szanowni państwo, przez ostatnie 10 lat jako miasto Poznań zainwestowaliśmy blisko 2 mld zł w transport szynowy w obrębie naszego miasta. Ja nie będę oczywiście charakteryzował wszystkich poszczególnych projektów, ale jesteśmy z tego dumni, że budujemy nowe linie tramwajowe, jak również modernizujemy stare. To jest niezwykle istotne, bo ważna jest dla nas niezawodność komunikacji miejskiej, jak również bezpieczeństwo i komfort podróży. To są projekty takie jak projekt w centrum – przebudowa torowisk w centrum miasta. To są oczywiście również budowane linie tramwajowe. Aktualnie też tramwaj na ulicy Ratajczaka, który skomunikuje lepiej Dębiec i Wildę z centrum miasta, ale też stworzy przyszłą drugą nitkę trasy tramwajowej na Naramowice, nową oś tramwajową północ-południe Poznania. Kto jest z Poznania, kto z poznańskiej komunikacji korzysta, dzisiaj wie, że duża część komunikacji

wisi nam na Węzle Kaponiera. To jest też coś, co spędza nam sen z powiek. W razie jakichś krytycznych sytuacji to jest dla nas też rzecz bardzo niedobra.

Oczywiście modernizujemy też sieci tramwajowe w obrębie Wildy, ale także jest coś, z czego jesteśmy bardzo dumni – zrealizowany największy projekt tramwajowy w ostatnich latach, czyli budowa trasy tramwajowej, modernizacja w obrębie Górnego Tarasu Rataj, rondo Rataje. Ale także oczywiście coś, co jest naszym największym, myślę, zadaniem ostatnich lat – budowa nowej linii tramwajowej w kierunku Naramowic.

Przechodzę do pewnych styków bezpośrednio z koleją. Jesteśmy świeżo po zrealizowanym projekcie we współpracy z PKP PLK, czyli po budowie dwóch wiaduktów na ulicy Gołęcińskiej i Lutyckiej. To jest oczywiście rzecz niezwykle ważna, bo poprawiamy oczywiście dostęp mieszkańców Strzeszyna, Podolan do centrum miasta. Jest zachowana droga życia, na co też mieszkańcy często zwracali uwagę. Poprawiamy bezpieczeństwo kolejowe, zwiększamy możliwości potoków kolejowych, pociągów bez kolizji z drogą. To jest niezwykle ważne.

Tutaj też projekt bardzo ważny, zrealizowany siłami tym razem wyłącznie samorządu, jak również środków unijnych. Projekt węzła Grunwaldzka–Plewiska, projekt samorządu miasta Poznania, powiatu poznańskiego, gminy Komorniki. To jest trasa kolejowa na Berlin, w związku z powyższym projekt zrealizowany... Mieszkańcy są zadowoleni. Bezpieczeństwo na pewno poprawione.

Proszę państwa, pan marszałek o tym wspominał, pan minister także oczywiście, że jesteśmy dumni z tego, że tutaj, dzięki zaangażowaniu, wsparciu pana marszałka, naszych sąsiadów, powiatu poznańskiego, i oczywiście zaangażowaniu miasta Poznania sukcesywnie – myślę, że jesteśmy wzorem dla wielu innych aglomeracji w całym kraju – rozwijamy projekt Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Dzisiaj to jest 9 linii wjeżdżających do Poznania ze wszystkich możliwych kierunków co pół godziny. Współfinansujemy to solidarnie. Jest to też projekt rozwojowy. Dzięki przebudowie poznańskiego węzła kolejowego możliwości przepustowe, kolejowe też zostaną zwiększone. Dzięki temu też będzie mogło tych pociągów do Poznania wjeżdżać coraz więcej. To jest coś, co naprawdę jest dla nas wielkim sukcesem, pokazaniem też, że my, jako samorządowcy, zwłaszcza tu, w Wielkopolsce, w Poznaniu, potrafimy brać sprawy w swoje ręce.

Teraz przechodzę do przyszłości. Tutaj rzeczywiście bardzo ważnym zadaniem miasta Poznania, ale także naszych partnerów ze Swarzędza, Suchego Lasu, jak również z Czerwonaka jest dowiązanie się do inicjatywy kolei związanej z modernizacją obwodnicy towarowej. Krótko mówiąc, kolej, o czym była mowa, w ramach tego zadania, które w tej chwili prowadzi, zbuduje w kilku miejscach nowe przystanki kolejowe.

Tutaj państwo widzicie m.in. wszystkie lokalizacje. Nie będę już teraz z racji czasu wyczytywał.

Naszym zadaniem jako miasta Poznania i gmin, które uczestniczą w naszym projekcie, jest dobudowanie do tych stacji kolejowych węzłów przesiadkowych. Krótko mówiąc, będziemy budować drogi, parkingi „Park and ride”, parki dla rowerów, drogi rowerowe, ścieżki dojścia dla pieszych. To jest niezwykle istotne.

I tutaj państwo macie w tej chwili rzut akurat na stacje Poznań Franowo. Tutaj mamy oczywiście też Zieliniec i Kobyle Pole. Mamy również Naramowice. Mamy również coś, co widzieliśmy wczoraj podczas zespołu aglomeracyjnego Poznań Piątkowo – powstanie duży parking „Park and ride”, również dworzec dla autobusów. To są rzeczy niezwykle istotne. Staramy się integrować tę komunikację miejską z kolejową. Tutaj też przykłady ze Swarzędza, wcześniej z Czerwonaka czy też Suchego Lasu, który jest zaangażowany w ten projekt, m.in. poprzez budowę węzła przesiadkowego, ale także wiaduktu nad ulicą Sucholeską, nad linią kolejową – to jest też, myślę, coś, co poprawi bezpieczeństwo.

Proszę państwa, na koniec – bo obiecałem, że będzie to krótko – coś, co chciałem przedstawić. Chciałbym skorzystać z faktu, że mogę dzisiaj gościć. Mianowicie dużym problemem naszego miasta jest to, co wynika z historycznego uwarunkowania – Poznań w czasach pruskich był twierdzą i niestety został przesiany na różne sposoby liniami kolejowymi, które bardzo mocno ingerują w układ drogowy naszego miasta. Na pewno my jako miasto nie jesteśmy w stanie samodzielnie mierzyć się ze wszystkimi problemami związanymi z likwidacją kolizji drogowo-kolejowych. Tych tematów jest wiele, posiedzenia Komisji by nie starczyło, żeby o wszystkim powiedzieć.

Ale skupię państwa uwagę na trzech projektach. Likwidacja kolizji w ciągu ulicy Starołęckiej... To jest szósty najbardziej obciążony przejazd kolejowy w Polsce. I dwa... Chociaż powinienem tu jeszcze wymienić trzeci, przy ulicy Morasko... Przejazdy kolejowe, które są dokładnie

ulożone właśnie na budowanej w tej chwili Towarowej Obwodnicy Poznania przez PKP PLK. W pierwszym przypadku mamy pozytywną decyzję PKP PLK o dofinansowaniu tego projektu. Przy czym szacujemy, że on będzie kosztował około 100 mln zł netto, ale dofinansowanie jest na poziomie około 10 mln zł z kawałkiem. Rozmawiałem z panem ministrem Malepszakiem i mamy dobre sygnały. Liczymy, że to bilansowanie czy dofinansowanie ze strony CPK będzie zwiększone ze środków CPK, bo częściowo ten układ jest budowany pod kolej dużych prędkości.

Ale nie ukrywajmy, nie może być na pewno też tak – mówię teraz jako samorządowiec – żeby tak ważne kolizje drogowo-kolejowe były rozwiązywane wyłącznie siłami samorządu, bądź też przy tak niewielkim wsparciu. Zatem za dobrą monetę przyjmujemy te deklaracje. Temat Staroleki jest tematem bardzo ważnym dla mieszkańców miasta. I jak powiedziałem – szósty, najbardziej obciążony przejazd kolejowy w Polsce. Bardzo prosimy – też będziemy na pewno cały czas podnosić ten temat – żeby jeśli nie w ramach realizowanego projektu... Bo takie wnioski do poprzedniego kierownictwa PKP PLK składaliśmy, kiedy jeszcze obwodnica towarowa była projektowana. Ale chodzi o to, żeby jednak docelowo pomyśleć o większym zaangażowaniu i sfinansowaniu budowy tych dwóch wiaduktów czy też tunelu w przypadku Umultowskiej, na Naramowicach i na Umultowie.

Uruchomienie kolei obwodowej, ale też uruchomienie zwiększonego taboru towarowego spowoduje, że północne dzielnice naszego miasta będą po prostu przecięte non stop rogatkami. To niewątpliwie będzie wywoływało szereg reperkusji społecznych. Rozumiemy sytuację kolejową. Często gdzieś są jakieś niszowe przejazdy kolejowe, gdzie na skutek mocnej urbanizacji ze strony samorządów te niszowe dotąd przejazdy stały się mocno obciążone. Wówczas wszyscy mają niesłusznie pretensje do kolei, żeby coś zrobiła. Tu mamy sytuację troszkę inną. Przy tym naszym projekcie, z którego się bardzo cieszymy, jakim jest budowa obwodnicy towarowej, mimo wszystko ruch kolejowy wzrośnie.

Dlatego też bardzo prosimy – na koniec tej mojej prezentacji chciałem to też podnieść – żeby móc liczyć na wsparcie ponadstandardowe, jakiego mogą samorządy w tego typu przypadkach oczekiwać ze strony PKP PLK, żeby faktycznie potraktować jako taką integralną część naszego wspólnego działania.

Panie przewodniczący, bardzo serdecznie dziękuję. Mam nadzieję, że zmieściłem się czasowo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie, panie prezydencie, dziękuję za bardzo konkretne podejście.

Szanowni państwo, przejdziemy teraz do drugiej części prezentacji.

Bardzo proszę, pan minister Stanisław Bukowiec wraz z zespołem. Panie ministrze, jak zwykle, bardzo proszę o konkretne wystąpienie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne prezydium, szanowni państwo parlamentarzyści, panie marszałku, panie prezydencie, wszyscy samorządowcy, zgromadzeni państwo, pozwolę sobie z tego miejsca, żeby państwa widzieć. Odniosę się do słów mojego kolegi, pana ministra Malepszaka.

Z wielką satysfakcją jechałem dzisiaj pociągiem i często to czynię. Oczywiście częściej jeżdżę po polskich drogach, latam LOT-em, czasem się pływa naszymi statkami – jako że wszystkie te podmioty są w naszym resorcie, sprawdzamy działanie wszystkich służb i wszystkich podmiotów, które realizują transporty, komunikację w Polsce.

Proszę państwa, jeśli chodzi o działania Ministerstwa Infrastruktury w województwie wielkopolskim, to te działania dotyczą oczywiście w moim obszarze budowy nowej i rozwoju obecnej infrastruktury drogowej. Mamy do czynienia z bardzo pokaźnym kilometrażem dróg. Jeśli chodzi o budowę czy rozbudowę dróg, większość to są drogi ekspresowe. Mówimy o 376 km i koszcie przekraczającym 20 mld zł.

Poza ciągami drogowymi są również realizowane obwodnice. W ramach budowy obwodnic miejscowości mówimy o łącznej długości ponad 65 km i wartości ponad 1,6 mld zł. Potężny zakres, zarówno pod względem ilości, jak i funduszy, które są przekazywane na ten cel, wynika z wielu przyczyn. Oczywiście region Wielkopolski jest strategiczny, jeśli chodzi o komunikację zarówno na linii północ-południe, ale również na kierunku wschód-zachód. Najbardziej strategiczną drogą, która w tej chwili jest w realizacji na różnych etapach, oczywiście jest droga ekspresowa S11 łącząca Śląsk z naszym morzem, a więc przebieg na linii Kołobrzeg – Tarnowskie Góry, połączenie z A1. Na ten temat będzie mówił pan dyrektor Kosicki.

Natomiast to, o czym jeszcze chciałbym powiedzieć – oprócz S11 realizujemy też bardzo ważną drogę ekspresową S10. Co prawda to jest niewielki wycinek w skali całego zadania na terenie Wielkopolski, ale równie ważny. Nie tak dawno z panem ministrem Paszykiem informowaliśmy o kolejnych etapach obwodnicy Wyrzyska, na odcinku Piła–Wyrzysk. To ważna strategiczna droga łącząca Szczecin z centrum Polski, zadania są mocno zaawansowane. Równie mocny nacisk kładziemy na modernizację istniejących dróg krajowych, a więc modernizację drogi krajowej nr 25, która na długości 43 km zyska nowe oblicze o zwiększonej przepustowości.

Jeśli chodzi o obwodnice, tutaj również działania są mocno zaawansowane. Oddanie obwodnicy Żodnia i obwodnicy Strykowa w ciągu drogi krajowej nr 32 przyczyniło się do wyprowadzenia z tych miejscowości ruchu tranzytowego, poprawiło się również bezpieczeństwo mieszkańców tych terenów. W ramach „Programu budowy 100 obwodnic” już na mocnym stopniu zaawansowania jest budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego. Również za dosłownie kilka tygodni będziemy oddawać do użytkowania obwodnicę Gostynia.

Realizujemy również inne zadania.

Wracając do wcześniejszej wypowiedzi, to również Oborniki – ważny, strategiczny punkt na mapie budowy S11 i obwodnicy tego miasta. W ostatnim czasie ruszyły po turbulencjach sprawy związane z obwodnicą Kalisza. Tutaj również mamy w tej chwili plany, żeby przyspieszyć to zadanie.

Proszę państwa, oprócz tych dużych zadań oczywiście realizujemy zadania, które wynikają ze współpracy z samorządami. Liczne były głosy ze strony samorządowców, aby Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad budowała chodniki, ścieżki pieszo-rowerowe. Tutaj również prace są zaawansowane. Dyrekcja oddziału jest w stałym kontakcie z samorządami. Myślę, że będziemy na ten temat rozmawiać podczas dzisiejszego spotkania albo po nim. Jako ministerstwo jesteśmy zdeterminowani, aby nadal wspierać samorządy w ramach programów, które są realizowane na drogach lokalnych. W tej chwili już jesteśmy po naborze w ramach „Rządowego funduszu rozwoju dróg”, wnioski będą spływać, czy już spływają do ministerstwa. W skali kraju to jest kwota 2,7 mld zł. W tym roku przeznaczyliśmy oprócz funduszu powiększone kwoty z rezerwy subwencji ogólnej. Początkowo była to kwota 330 mln zł. My dołożyliśmy do 440 mln zł – aby można było wesprzeć samorządy.

Ważna informacja. Na każdym etapie przetargów spadają ceny w stosunku do kosztorysów. Widzimy to przy przetargach ogólnopolskich, przy przetargach samorządowych. Jak widzę, zmienił się troszkę i uspokoił ten rynek. Już nie mamy rynku wykonawcy, który dyktował te ceny, tylko mamy rynek inwestora. To dobrze, bo to powoduje, że możemy zrealizować na naszych drogach większą liczbę zadań. Jako resort pracujemy nad poszerzeniem w ramach funduszu dróg lokalnych katalogu jednostek samorządu terytorialnego, które mogłyby skorzystać z dofinansowania, ponieważ miasta na prawach powiatu były i są wykluczone z tej możliwości.

Trwają prace, aby włączyć miasta na prawach powiatu do tego, aby mogły korzystać również z tego funduszu. Staramy się odpowiadać na potrzeby samorządowe, przy okazji przypominając, że zmiana ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego spowodowała, że trochę więcej pieniędzy zostało państwu w budżetach, to taka informacja. Ponieważ na sali są samorządowcy, potwierdzam, że będziemy dalej wspierać działania również związane z drogami lokalnymi.

Panie przewodniczący, jeśli pan pozwoli, to teraz pan dyrektor Kosicki przedstawiłby sytuację związaną z S11.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze.

Zapraszam pana dyrektora. W telegraficznym skrócie, panie dyrektorze, bardzo proszę.

Pełniący obowiązki dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu Patryk Kosicki:

Szanowni państwo, bardzo mi miło, że mogę zaprezentować nasze dokonania i nasze plany w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Pokróćce o S10, potem oczywiście o S11, krótko o drodze nr 25 – bo myślę, że jutro w Kaliszu będzie okazja szerzej o tym mówić – i obwodnice.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o S10, to mamy w przygotowaniu około 50 km naszego przebiegu na północy Wielkopolski. Obecnie jest to m.in. 13-kilometrowy odcinek od Witanowa do Piły – to jest połączenie Wąlcza z Piłą. Mamy wybranego wykonawcę, który realizuje

inwestycje w systemie „Projektuj i buduj”. Złożyliśmy wniosek o ZRID, zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Planujemy w przyszłym roku rozpocząć prace budowlane, żeby je zakończyć w 2028 r. – czyli połączenie do Piły od strony Szczecina już jest coraz bliżej.

Nadal w przygotowaniu jest odcinek od Piły Wschód w kierunku Wyrzyska – to jest 30-kilometrowy odcinek, który dzisiaj jest jeszcze wariantowany na etapie decyzji środowiskowej. Wniosek o decyzję środowiskową został złożony w regionalnej dyrekcji ochrony środowiska jeszcze w 2021 r. W trakcie prac pojawiły się wątpliwości środowiskowe – Puszcza nad Gwdą, obszar natury, wątpliwości związane z oddziaływaniem inwestycji na środowisko i dodatkowe wariantowanie, korekta przebiegu. W tej chwili, po zapoznaniu się strony samorządowej, po konsultacjach uzupełniamy materiały. Liczymy na to, że w roku 2027 decyzja środowiskowa zostanie wydana, co umożliwi ogłoszenie postępowania. To w skrócie, więc nie będę już o szczegółach dalej mówił.

Wyrzysk dzisiaj już ma obwodnicę jednojezdniową, właściwie 8-kilometrową. W zakresie 5 km będziemy dobudowywać drugą jezdnię. Kontrakt już został zawarty w tym roku, w przygotowaniu jest projekt budowlany, wniosek o ZRID planuje się na maj przyszłego roku. Jak wszystko pójdzie zgodnie z planem, to w roku 2029 nastąpi oddanie do użytku.

Tytułem wstępu do S11, żeby pokazać skalę – jest to nasza oś, nasz kręgosłup w przebiegu południkowym naszego województwa. W sumie to jest około 370 km. W użytkowaniu już w tej chwili mamy 80 km – jest to zachodnią obwodnicą Poznania, Poznań–Kórnik i obwodnice takich miast jak Jarocin, Ostrów czy Kępno. W tej chwili przygotowujemy jeszcze na etapie decyzji środowiskowych prawie 230 km. W realizacji, czyli tu, gdzie mamy kontrakty podpisane, jest 69 km m.in. na odcinkach Oborniki–Poznań, Ostrów–Kępno. Dodam też, że Kępno–Siemianice. Ale my jako wielkopolski oddział realizujemy te inwestycje do Kępna. Od Kępna do granicy już przekazaliśmy to oddziałowi opolskiemu.

Z takich najważniejszych spraw... Jeśli chodzi o odcinek Szczecinek–Piła, wychodzimy pod Szczecinkiem, jeszcze w województwie zachodniopomorskim, mamy w trakcie odwołania do GDOŚ decyzję środowiskową. To jest prawie 60 km. To jest pierwsza sekcja od Szczecinka, od Turowa do Podgaja. Jeśli tylko Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska podtrzyma decyzję środowiskową, to w tym zakresie w tym roku, jeszcze do końca grudnia, planujemy ogłosić postępowanie przetargowe na 22 km – czyli już zaczynamy łączyć w docelowo ze Szczecinkiem nasze województwo. Czyli Szczecinek do Podgaja...

Podobnie kolejny odcinek – chcemy jeszcze w grudniu ogłosić na tej samej decyzji od Podgaja do Jastrowia, to jest prawie 13 km. Czyli te dwa odcinki, to jest 35 km, które w tym roku będą ogłoszone.

Trzecia z tych podsekcji od Jastrowia do Piły Północ budzi wątpliwości generalnego dyrektora ochrony środowiska. Dlatego prawdopodobnie zostanie wyłączona z decyzji reformatoryjnej. Będziemy próbowali wariantować przebiegi i jeszcze raz złożyć wniosek w przyszłym roku. Ale już inwentaryzacja w tym zakresie dodatkowa trwa, tak że już, wyprzedzając działania, próbujemy się przygotować na każdy scenariusz. Ten fragment od Jastrowia do Piły, w zależności od tego, który wariant przejdzie, to będzie między 23 a 35 km. Zakładamy, że po wszystkich dokumentach jesteśmy w stanie złożyć wniosek o decyzję środowiskową pod koniec przyszłego roku.

Kolejny odcinek to Piła–Ujście. To jest jako jedna decyzja środowiskowa. Jest rozpatrywana nadal w regionalnej dyrekcji ochrony środowiska. Od 2023 r. jeszcze nie została decyzja wydana w trakcie postępowania. Ujście–Oborniki to 43 km. Tu już praktycznie z naszej strony przygotowania materiałów przetargowych są na finiszu. Liczymy na to, że jeszcze pod koniec tego roku ogłosimy dwa postępowania. W ramach tych 43 km podzielimy całość na Ujście–Budzyń, Budzyń–Oborniki, tak że dwa kontrakty. Mamy decyzję środowiskową z tego roku, natomiast jest ona oprotestowana przez jedną organizację ekologiczną i przez mieszkańca. Liczymy na to, że do końca roku Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska zajmie stanowisko i będziemy wiedzieli, czy będzie można w tym zakresie kontynuować nasze prace i ogłaszać postępowanie przetargowe.

Oborniki–Poznań stanowią kluczowy aglomeracyjnie odcinek z nowym mostem na Warcie w Obornikach. Mamy od 2024 r. podpisany kontrakt na budowę w systemie „Projektuj i buduj”. Myślę, że na dzisiaj – od 5 maja tego roku, w trakcie postępowania o wydanie decyzji ZRID – mogę powiedzieć, że wniosek już jest w pełni kompletny. Mieliśmy w międzyczasie jeszcze oprotestowane pozwolenie wodnoprawne, ale w tym momencie już ta decyzja jest wydana z rygiorem, więc myślę, że jesteśmy na ostatniej prostej, żeby urząd wojewódzki za chwilę mógł przekazać

komplet dokumentów do ponownej oceny oddziaływania na środowisko, którą prowadzi regionalna dyrekcja ochrony środowiska. To powinno umożliwić rozpoczęcie robót wiosną 2026 r., a wtedy już 2028 r. jest realnym rokiem oddania do użytkowania.

Kórnik–Jarocin to jest kolejna decyzja, która jest rozpatrywana przez regionalną dyrekcję ochrony środowiska. Decyzja środowiskowa jest w toku od 2022 r. Myślę, że jest bliżej niż dalej, chociaż jeszcze koordynujemy nasze kolizje, m.in. z CPK. Jeszcze pewne drobne korekty wprowadzamy, ale nastąpi to do końca tego roku, co powinno umożliwić wydanie decyzji w przyszłym roku.

Kolejny odcinek Jarocin–Ostrów to kolejne 57 km. Myślę, że to chyba następna decyzja, którą regionalna dyrekcja ochrony środowiska będzie mogła nam wydać. W tym momencie materiał już jest w pełni w naszej ocenie uzupełniony. Z początkiem listopada rozpoczął się udział społeczeństwa. Tak że jesteśmy optymistycznie nastawieni, że jesteśmy w stanie w pierwszej połowie przyszłego roku taką decyzję środowiskową uzyskać, co powinno umożliwić w przyszłym roku, pewnie bliżej końca, ogłoszenie postępowania przetargowego.

Podam konkretne kontrakty łączące Ostrów z Kępem, już podpisane w tym roku. Przygodzice–Ostrzeszów jest w trakcie, bo od lipca mamy kontrakt. W maju przyszłego roku planujemy złożenie wniosku o ZRID z założeniem, że kontrakt dokończymy do 2029 r.

Podobnie ten sąsiedni Ostrzeszów–Kępno, połączenie z obwodnicą Kępna w ciągu S11 – też kontrakt podpisany, tym razem w czerwcu zeszłego roku, co umożliwi w kwietniu przyszłego roku złożenie wniosku o wydanie decyzji ZRID, a tym samym zakończenie planowane w 2029 r.

Dobudowa drugiej jezdni obwodnicy Kępna wcześniej była optymalizowana, dzisiaj już możemy powiedzieć, że dobudowujemy. Cała S11 docelowo będzie w przekroju 2x2 – dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Trochę mniejszy kontrakt, ale będący w trakcie postępowania ZRID-owskiego, w trakcie ponownej oceny oddziaływania na środowisko w regionalnej dyrekcji ochrony środowiska i z planowanym terminem zakończenia w 2027 r.

Krótko o obwodnicach. Udało nam się w ramach „Programu budowy obwodnic” oddać w zeszłym roku krótki odcinek obwodnicy Grzymiszewa, to jest w gminie Tuliszków, w powiecie tureckim. Pan minister wspomniał o obwodnicy Strykowa – to jest Strykowo pod Stęszewem, też krótki odcinek, około 3-kilometrowy, ale oddany w sierpniu zeszłego roku. Żodyń oddano w tym roku przed wakacjami, w maju, omija miejscowości, zwartą zabudowę, wprowadza ruch.

To są wszystko obwodnice na ten moment jednojezdniowe na szlaku nr 32 – za wyjątkiem Grzymiszewa, które było na 72.

W trakcie, właściwie już na ukończeniu, jest obwodnica Gostynia w ciągu drogi nr 12. To już jest istotny odcinek z dwoma węzłami, zapoczątkowany i zakończony rondami o długości 17 km. Właśnie niedawno przeprowadziliśmy tam ćwiczenia służb, w zeszły piątek. Jest już wszystko na finiszu. W grudniu z całą pewnością oddamy odcinek do użytku, jesteśmy na ostatnim etapie procedur odbiorowych, ostatnich badań technicznych, ostatnich audytów BRD. Tak że jest to na finiszu i liczymy na to, że niebawem zostanie wydany brak sprzeciwu przez wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego i droga będzie mogła być użytkowana.

Podobnie z obwodnicą Koźmina, oczekiwaną już od wielu lat, przygotowywaną wcześniej. W końcu znalazły się środki i możliwości działania, tak że jesteśmy na finiszu prac. To jest około 6 km na szlaku nr 15 łączącym Jarocin z Krotoszynem. Myślę, że w grudniu na sto procent ta inwestycja zostanie oddana do użytku. Podobnie jak Gostyń, gdzie trwają ostatnie prace wykończeniowe, ostatnie audyty BRD i wszystkie uzgodnienia, aby móc uzyskać brak sprzeciwu od wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego.

W trakcie postępowania przetargowego znajduje się obwodnica Kamionnej na szlaku nr 24. To krótki, 3,5-kilometrowy odcinek. W tej chwili mamy wszystkie oferty już po otwarciu, znamy ich wartość. Oferty te, powiedzmy, że najkorzystniejsze, mieszczą się w budżecie. A więc już jesteśmy na finiszu, aby podjąć decyzję o ewentualnym rozstrzygnięciu postępowania i dążyć do wyłonienia wykonawcy prac budowlanych w systemie „Projektuj i buduj”.

Z istotnych jeszcze obwodnic została ostatnia w trakcie przygotowania – obwodnica Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa, to jest 17 km. Ale ona zaczyna się w Wielkopolsce, a kończy się już po stronie Cieszkowa, czyli w województwie dolnośląskim, na przebiegu drogi nr 15. Jesteśmy na ukończeniu uzyskiwania decyzji środowiskowej. Te decyzje wydaje burmistrz Krotoszyna, ale ostatnie uzgodnienia i opinia regionalnej dyrekcji ochrony środowiska... Mam nadzieję, że w pierwszym kwartale przyszłego roku ta decyzja środowiskowa zostanie wydana. My już

mamy wykonane generalnie badania geologiczne i wszystkie inne prace przygotowawcze. Przy takim założeniu jest szansa, że w pierwszej połowie przyszłego roku ogłosimy przetarg na realizację.

Krótko o dwudziestce piątce, bo myślę, że jutro bardziej o aglomeracji kaliskiej. W sumie to jest 68 km i to jest rozbudowa, ale tak naprawdę wyznaczenie nowego przebiegu drogi nr 25 na odcinkach Kalisz–Ostrów i Kalisz–Konin. Czyli to jest połączenie miasta Konina przez autostradę, przez Kalisz do Ostrowa, czyli do S11. W największym skrócie, patrząc od strony Kokanin – Biskupice Ołoboczne, to jest tak zwana obwodnica Kalisza jako najważniejszego ośrodka na tym szlaku. Jesteśmy po – tak to nazwę – burzliwym wyborze wariantu, ale już myślę, że wszelkie wątpliwości społeczeństwa zostały rozwiane i w tym momencie już wiemy, że wariant piąty będziemy realizowali – ponad 18 km.

Od razu powiem, że droga nr 25 będzie drogą klasy GP o przekroju dwujezdniowym 2x2, czyli taką praktycznie małą drogą ekspresową. Jesteśmy na finiszu przygotowań do ogłoszenia postępowania przetargowego. Mamy już oczywiście decyzję środowiskową i decyzję, która się utrzymała w ramach postępowania reformatoryjnego prowadzonego przez generalnego dyrektora ochrony środowiska. Dlatego jeszcze w grudniu ogłoszenie postępowania przetargowego, co powinno umożliwić w 2030 r. zakończenie realizacji.

Konin–Rychwał, czyli patrząc od strony miasta Konin przez autostradę do miasta Rychwał, to jest jedna decyzja dla trzech pododcinków. Mamy decyzję, jesteśmy w trakcie postępowania przetargowego, wyłoniliśmy wykonawcę. Na odcinku Konin–Rychwał właśnie świeżo mieliśmy wczoraj wynik rozprawy KIO i udało się utrzymać nasz wybór. Myślę, że już teraz odbędzie się tzw. kontrola *ex ante* przed UZP, co umożliwi podpisanie kontraktu. Myślę, że nastąpi to w pierwszym kwartale przyszłego roku. To jest 12 km.

Kolejny odcinek na tej samej decyzji to Rychwał–Zbiersk. To było ogłaszane w jednym czasie postępowanie przetargowe. Jeszcze czekamy na rozprawę KIO, bo na wszystkich odcinkach mieliśmy odwołania do KIO, więc czekamy jeszcze na werdykt. Ale myślę, że jeśli będzie podobny do tego, jakie było w tym postępowaniu z wczoraj, to mamy szansę też pierwszym kwartału podpisać umowę i zakończyć realizację do 2029 r.

Trzeci z tych pododcinków, Zbiersk–Kokanin, czyli tak naprawdę Kokanin, to już jest połączenie z Kaliszem. Też jest po KIO, wyłoniony wykonawca, obroniony przed KIO. W tym momencie dążymy do podpisania kontraktu w pierwszym kwartale przyszłego roku i zakończenia w 2029 r.

Ostatnie, ale w sumie od strony Ostrowa najważniejsze, połączenie Ostrowa S11 – Ostrów Wschód z Biskupicami Ołobocznymi, 6 km. Jest już po wyłonieniu wykonawcy w systemie „Projektuj i buduj”, w trakcie uzyskiwania decyzji ZRID, ale jeszcze przed wnioskiem, bo kompletujemy projekt budowlany. W kwietniu przyszłego roku planujemy go złożyć do wojewódzkiego urzędu.

Jedno zdanie. To jest może mało widoczne, ale do czego zmierzam... Może spojrzeć na podsumowanie. Szanowni państwo, to, o czym wszyscy państwo już wspomnieli, te najbliższe 5–6 lat to będzie ogromne wyzwanie nie tylko dla nas, ale dla wszystkich państwa zaangażowanych w ten proces, w szczególności jeśli chodzi o służby urzędu wojewódzkiego, ale także regionalnej dyirekcji ochrony środowiska. O ile jeśli chodzi o nasze wnioski o wydanie decyzji środowiskowych, mamy do wydania pięć dużych decyzji na S11 na około 150 km, o tyle jeszcze należy pamiętać, że musimy uzyskać decyzję ZRID, a w ramach tego postępowania o wydanie decyzji ZRID musi zostać zasięgnięta opinia i przeprowadzona ponowna ocena oddziaływania na środowisko przed regionalnym dyrektorem ochrony środowiska. Najważniejsze jest tylko to podsumowanie – ponad 20 inwestycji w ciągu najbliższych 5 lat. Czy to już składamy, czy będziemy składać w celu uzyskania decyzji ZRID, to jest 418 km według tego wyliczenia – myślę, że organizacyjnie dla nas wszystkich jest to duże wyzwanie.

Dlatego też, korzystając z obecności strony samorządowej i innych instytucji, tylko poproszę o pomoc, współpracę i konstruktywne działanie, żebyśmy się wspierali w tym, żeby jak najszybciej te decyzje mogły być wydane. Z naszej strony oczywiście deklaruję jak najlepsze przygotowanie materiałów i dokumentów po to, żebyśmy mogli w tym zakresie uzyskać stosowne zgody i zacząć w końcu budować. Chodzi o to, żeby wszystkie nasze plany mogły się ziścić. Bardzo dziękuję za głos i możliwość wystąpienia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze.

Szanowni państwo, po tych niezwykle interesujących prezentacjach i informacjach otwieram dyskusję. Bardzo proszę, żebyśmy może sporządzili najpierw listę.

Pan starosta Łubiński, tak.

Dziękuję. Żegnamy w takim razie panią wojewodę. Dziękujemy za udział w dzisiejszym posiedzeniu naszej Komisji.

Pan marszałek.

Bardzo proszę o zgłoszenia – kto z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Poseł Urbaniak, tak, oczywiście. Kto jeszcze? Tutaj pan się zgłasza.

Bardzo proszę, kto z państwa jeszcze chciałby zabrać głos na tym etapie? Nie widzę więcej zgłoszeń, w takim razie zamykam listę i zaczynamy od pana starosty Tomasza Łubińskiego. Bardzo proszę, panie starosto.

Czy mamy pomoc techniczną na sali?

Trochę techniki i są problemy. Ale jest z nami pan, który nas wspomógł. Bardzo proszę.

Wicestarosta poznański Tomasz Łubiński:

Nie te guziki dusiliśmy.

Dzień dobry państwu. Ja bardzo się cieszę, że mogę uczestniczyć w wyjazdowym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Chciałbym parę słów powiedzieć o tych inwestycjach, które dotyczą miasta, powiatu poznańskiego i gmin powiatu poznańskiego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, ja tylko dopowiem – wyznaczam trzy minuty na zabranie głosu i będę tego pilnował z uwagi na listę mówców. Bardzo proszę.

Wicestarosta poznański Tomasz Łubiński:

Dbamy o transport zbiorowy. Jesteśmy współtwórcą Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, tak samo jak gminy, które znajdują się przy liniach kolejowych. Finansujemy wszystkie linie, jesteśmy twórcą Wielkopolskiego Transportu Regionalnego – to są autobusy regionalne. Przejęliśmy PKS miasta Poznań.

Muszę powiedzieć państwu, że przez 3 lata liczba członków wzrosła z 21 do 41, dochodzi do 43 i sięgamy do województwa lubuskiego. Jesteśmy największym związkiem w Polsce. Nie konkurujemy z koleją, wspomagamy kolej, jeździmy w tych miejscach, gdzie jest wykluczenie transportowe. I oczywiście jeździmy liniami, gdzie nie ma kolei. To funkcjonuje. Powiem, że prawdopodobnie w tym roku będzie już 3 mln pasażerów. Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych nie przewiduje finansowania linii przez nasz związek na terenie innego województwa, więc warto by było się temu przyjrzeć.

Co do linii kolejowych jesteśmy praktycznie współinwestorem węzłów przesiadkowych razem z gminami, razem z miastem. Pan prezydent mówił o Węźle Grunwaldzka. Zostały nam chyba dwa, które praktycznie mamy przygotowane do realizacji.

Co do kolei mamy takie dwa bardzo zapalne miejsca. Jest pan wójt Suchego Lasu. Wczoraj byliśmy w Suchym Lesie. Te przystanki w Suchym Lesie nie będą działały, jeśli nie będzie wiaduktu. Wiem, że wiadukt ma mniejsze dofinansowanie, niż powinien mieć, ale chciałem powiedzieć, że powiat poznański jest współfinansującym projekt i współfinansującym budowę tego wiaduktu, a także współfinansującym łącznicę z wiaduktu do ulicy Szarych Szeregów.

Jest pan dyrektor Kosicki – pan wie, co się dzieje na S11, jeśli jest w Pałędziu zamknięty przejazd, prawda? To jest miejsce... S11 jest chyba bardzo obciążona. Dochodzi pewnie do obciążeń autostradowych. Ale przy zamkniętym przejeździe w Pałędziu, szanowni państwo, jest 7 km korka na pasie awaryjnym na S11, nie idzie wjechać. Jak państwo zwiększycie jeszcze częstotliwość przejeżdżających pociągów, to ta sytuacja się pogorszy. To jest jedyna sytuacja, przynajmniej w aglomeracji poznańskiej, gdzie się stwarza potworne niebezpieczeństwo. Możemy to nagrać, możemy państwu to wszystko puścić. Składamy wniosek – raz złożyliśmy, powtórzymy go w lutym. Dostaliśmy jedno dofinansowanie na tunel w Kostrzynie i to był ten wniosek oceniony jako najlepszy w kraju. Jeszcze jest trzeci, ale zobaczymy, co z nim będzie.

A co do dróg to tak – my sobie nie radzimy, bo mamy 460 tys. mieszkańców, i 2,7 tys. km dróg. Ustawa kaskadowa powoduje, że to, co dostajemy, jest do remontu albo do modernizacji. To jest jakby odrębny temat. Natomiast w naszej opinii brakuje jednej rzeczy na terenie aglomeracji

poznańskiej, to się zaczyna potwierdzać. Brakuje domknięcia, czyli połączenia S5 i S11 od północy. Liczba ludności jest tam mniejsza niż liczba samochodów – to po pierwsze. I to wcale nie jest obwodnica dalekiego, tylko krótkiego zasięgu. Okazuje się, że ta obwodnica może mieć absolutnie inne, dodatkowe znaczenie.

Oddział Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska wydał decyzję negatywną. Odwołaliśmy się. Generalny dyrektor zwrócił do ponownego rozpatrzenia. Ale po tych analizach wszystkich nie wychodzi inaczej jak tylko droga typu S, czyli po dwa pasy ruchu w każdą stronę. Chcemy zaangażować i generalną dyrekcję, i ministerstwo, i nie tylko. My nadal jesteśmy gotowi partycypować w kosztach przygotowania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie starosto.

Jako kolejny głos zabierze pan marszałek Wojciech Jankowiak. Bardzo proszę, trzy minuty, panie marszałku.

Wicemarszałek województwa wielkopolskiego Wojciech Jankowiak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja bym chciał się odnieść do tych kilku kwestii, które były poruszane w referatach naszych gości, zaczynając od kolei.

Z punktu widzenia rozwoju kolei na terenie Wielkopolski czy na terenie całej zachodniej Polski kluczową sprawą jest rozbudowa węzła Poznań Główny. To jest rzecz, która determinuje możliwości rozwojowe w jakimkolwiek stopniu. Pan minister nawiązał do niejakiego „chlebaka”. Ten „chlebak” jest bardzo ważny oczywiście, ale najistotniejsza jest rozbudowa układu torowego. To są po prostu krawędzie peronowe, których na dzień dzisiejszy jest tyle, że w godzinach szczytu uniemożliwiają przyjęcie jakiegokolwiek dodatkowego pociągu. Samorząd województwa jako organizator przewozów regionalnych podejmuje różnego rodzaju inicjatywy. Mamy kolej aglomeracyjną – nie chcę rozwijać tego tematu – mamy możliwości czy chęci po prostu zwiększenia liczby połączeń, natomiast jest to niemożliwe ze względu na przepustowość Poznania Głównego.

Dlatego też m.in. takiego znaczenia nabiera kwestia elektryfikacji Wągrowca – jest to linia jednotorowa, nieelektryfikowana, którą jednakowoż przenosi dziennie już w tej chwili do 8 tys. pasażerów przewożonych szynobusami. Możliwości zwiększenia liczby połączeń, jak powiedziałem, nie ma. Natomiast gdyby udało się tę linię zelektryfikować, możemy na tę linię dedykować większe, pojemniejsze pojazdy elektryczne. Nie zwiększając liczby połączeń, zwiększamy w ten sposób możliwości rozwoju ruchu pasażerskiego, stąd po prostu powiązanie tych dwóch kwestii.

Mam świadomość, że węzeł Poznań Główny to jest przedsięwzięcie wielomiliardowe. Tak jak pan minister powiedział, jest to kwestia nawet i 10 lat, ale jest to kluczowe, jest to najważniejsze. Bez tego nie możemy mówić o rozwoju ruchu pasażerskiego. Jak powiedziałem, aglomeracja poznańska, Poznańska Kolej Metropolitalna jako idea, która się rozwija... Wczoraj akurat wspólnie z samorządowcami z aglomeracji ostrowsko-kaliskiej odpaliliśmy kolej metropolitalną kalisko-ostrowską. Oczywiście nie aż tak dużą jak poznańska – tutaj jest 9 linii gwiazdźście wychodzących z Poznania, natomiast tam są tylko 4. Ale to też jest po prostu kolejny krok, żeby pokazać zaangażowania i chęci.

Zresztą dla zobrazowania – gdy samorząd województwa zaczął zajmować się przewozami regionalnymi, kolejowymi, wówczas zamawialiśmy średnio u przewoźników około 7 mln pociągokilometrów na rok. Na rok przyszły zamówienie opiewa na 17,5 mln pociągokilometrów. To jest taka skala rozwoju i chciałoby się to rozwijać dalej, bo jest to najbardziej efektywny środek transportu zbiorowego. Ale powiadam, są te ograniczenia, których bez dużych nakładów inwestycyjnych niestety nie da się przeprowadzić.

„Kolej plus” – wspaniale. Tu muszę podkreślić, że współpraca z PKP PLK układa się rzeczywiście wzorowo. Natomiast to, co pan dyrektor Bruss tutaj zechciał przedstawić na tych naszych projektach, ma jedną wadę – że tam były stare wartości pokazane. Na dzień dzisiejszy jawią się przynajmniej o 50% wyżej, aniżeli do tej pory pan dyrektor to przedstawiał. Czy udźwigniemy wspólnie? To jest ta troska, dlatego też prosba, żebyśmy mogli to wydatnie kontynuować.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o drogi, to, co tutaj zostało przedstawione... Kolega poseł siedzący obok mówi do mnie: „No to dużo się tu u was dzieje”. Nasze odczucie niestety jest trochę inne.

Wspomniałem na początku, że mam od kilkunastu lat przyjemność pełnić funkcję prezesa Stowarzyszenia Droga S11 skupiającego gminy, powiaty i 4 województwa zainteresowane

rozbudową tej drogi. Największym moim stresem jest to, że co roku odbywając walne zgromadzenia, nie mam na tym walnym zgromadzeniu co powiedzieć. Niestety ta inwestycja przez lata stała w miejscu. W tej chwili ona rusza, ale perspektywa tego wszystkiego jest niestety bardzo daleka. Tak się niestety składa, że stan zaawansowania drogi S11 najwyższy jest na terenie województwa zachodniopomorskiego. Opolskie też już powoli nie pozostaje w tyle. Natomiast w najgorszym stanie jest przebieg przez województwo wielkopolskie, który to przebieg jest najdłuższy.

Pan minister i pan dyrektor przedstawiali, jaki to na dzień dzisiejszy ma rzeczywiście wymiar, ale rzeczywiście najpoważniejszym problemem są relacje środowiskowe, które naprawdę blokują, naprawdę utrudniają jakiegokolwiek ruchy w tym względzie. I dlatego też rzeczywiście prosba i podkreślanie tego faktu, aby po prostu to w jakikolwiek sposób móc upłynnić, udrożnić, bo to...

Tak, już właśnie kończę, panie przewodniczący.

Chciałoby się więcej jeszcze, ale to są te najważniejsze tematy z punktu widzenia Wielkopolski.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie marszałku.

Wicemarszałek województwa wielkopolskiego Wojciech Jankowiak:

Jeszcze jedna sprawa, proszę państwa. Spoglądam na prezydenta Wiśniewskiego – on mówił o obwodnicy towarowej miasta Poznania, która jest realizowana za duże pieniądze. Umówiliśmy się, że operatorem na tej obwodnicy będą Koleje Wielkopolskie. Przygotowujemy je, wyposażamy w tabor. Ale szanowni państwo, kolej obwodowa miasta Poznania też wiedzie na Poznań Główny i jeszcze bardziej go niestety przyblokuje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie marszałku.

Jako kolejny głos zabierze pan starosta złotowski Patryk Wruk. Bardzo proszę.

Bardzo proszę o oczywiście o próbę zamknięcia wypowiedzi w trzech minutach.

Starosta złotowski Patryk Wruk:

Oczywiście, dyscyplina czasowa.

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie i panowie posłowie, samorządowcy, panie wojewodo, wszyscy zebrani, przysłuchiwałem się, panie marszałku, temu, co pan mówił. Oczywiście, jak najbardziej wtóruję, ale muszę się odnieść też do spotkania, które odbyło się w Szydłowie. Był na nim pan dyrektor i jeden z samorządowców wypowiadał się w imieniu północnej Wielkopolski – wójt gminy Szydłowo.

Szanowni państwo, północ Wielkopolski to powiat złotowski, Korona Wielkopolski. Mam ze sobą, szanowni państwo, rezolucję, w której wszystkie gminy, właściwie wszyscy jako przedstawiciele powiatu złotowskiego – na ręce pana przewodniczącego złożę tę rezolucję – jesteśmy za budową, za planowanym odcinkiem, za tym, aby ten już uzgodniony wariant po prostu był realizowany. Trochę zaniepokoiła mnie ta prezentacja, bo już w niej zauważyłem, że odcinek Jastrowie-Piła jest już oddalony w czasie o te 2 lata. Zatem mam wrażenie, że niestety nie unikniemy tego trudnego scenariusza.

Szanowni państwo, z perspektywy starosty mogę powiedzieć, że mam takie trochę rozdwojenie. Bo jednak działamy w praktyce czasów trudnych. Odnośnie do bezpieczeństwa realizujemy inwestycje m.in. związane z poligonem Nadarzycach – przy współpracy z Ministerstwem Infrastruktury i Ministerstwem Obrony Narodowej realizujemy, przyspieszyliśmy, kończymy. Realizujemy ustawę o ochronie ludności i obronie cywilnej. Jako starostowie mamy masę obowiązków. Robimy zakupy naprawdę strategiczne dla naszego państwa.

Przy tej współpracy, m.in. Ministerstwa Infrastruktury z MON czy MSWiA z MON, życzylbym sobie, żeby tego typu inwestycje zaczęły być konsultowane również z Ministerstwem Obrony Narodowej – żeby przebiegu tras nie determinowały trasy migracji wilków, tylko transport rosomaków, krabów i innego sprzętu. Tego bym sobie życzył, szanowni państwo, z perspektywy powiatu złotowskiego.

Rezolucję zostawiam na ręce pana przewodniczącego i bardzo dziękuję, panie pośle, za możliwość spotkania dzisiaj w Poznaniu w temacie bliskim wszystkim, jak myślę, mieszkańcom Wielkopolski i korony północy, czyli korony powiatu złotowskiego – bo nic o północy Wielkopolski bez powiatu złotowskiego. Szanowni państwo, dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie starosto. Z przyjemnością, dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, jako kolejny głos zabierze pan starosta nowotomyski Andrzej Wilkoński. Bardzo proszę, panie starosto.

Starosta nowotomyski Andrzej Wilkoński:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, króciutki wstęp.

1 sierpnia 1990 r. podjąłem pracę w samorządzie i pracuję w nim do dzisiaj. Spędziłem 16 lat na stanowisku sekretarza gminy. Chciałbym do wszystkich zaapelować o jedną rzecz. Udała się reforma samorządowa, ale reforma dotycząca gmin. Chciałem powiedzieć, że w 1998 r. odbyły się wybory do rad powiatów i do samorządu wojewódzkiego i od tego czasu nikt się bliżej nie przyjrzał, jak to funkcjonuje.

Mam dwa pytania, szanowni państwo.

Na walnych zgromadzeniach Związku Powiatów Polskich apelujemy... Jeżeli resort czy władza ustawodawcza nie podejmie działań w zakresie nowego podziału, jeśli chodzi o kategorię i zarządców dróg, to jest pytanie i nasz wniosek ponawiany wielokrotnie: Czy będzie można próbować przekazywać drogi innym jednostkom samorządowym poprzez decyzje administracyjne? Bo dzisiaj wiemy, jaka jest procedura. Można komuś przekazać pod warunkiem, że on to przyjmie. No i pytanie jest takie... Nie chodzi o to, żeby wywoływać wojnę, natomiast zwracam uwagę – doskonale wiemy, że po 1998 r. sytuacja zupełnie inaczej wyglądała. A więc nie jest żadną tajemnicą, że w moim 76-tysięcznym powiecie jest ponad 410 km dróg, a naprawdę po przyjrzeniu się z definicji wychodzi 145 km, które powinny być u nas. Ale pewnie pieniądze decydują o tym, bo każdy, jak myślę, potrafi naprawić drogę. Dla porządku myślę, że warto jest przyjrzeć się temu podziałowi, który został wtedy ustalony arbitralnie – natomiast z nim się wiązały pieniądze, bo była subwencja drogowa. Im więcej kilometrów, tym większe pieniądze dla powiatu.

Ostatnie moje pytanie, szanowni państwo. Myślę, że jest wiele samorządów, które nie mogą się zgodzić z jedną zasadą, jeśli chodzi o dofinansowanie z funduszu budowy dróg. Dlaczego ze środków naszych, budżetowych ustalane są kryteria, w których jest różne dofinansowanie? Szanowni państwo, nie będę wymieniał moich dwóch sąsiadów, jesteśmy zaprzyjaźnieni. Oni mają dofinansowanie 80% do budowy dróg, a mój powiat ma 50%. Proszę państwa, to jest różnica dwudziestu paru kilometrów i nie wierzę, że nasza sytuacja finansowa w powiecie determinuje takie dofinansowanie. Bo jeżeli więcej odprowadzamy – nasi mieszkańcy, nasze firmy – do budżetu państwa, to tym bardziej moje pytanie jest takie: Dlaczego jesteśmy karani drugi raz, że musimy 50% dołożyć ze środków własnych? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie starosto.

Jako kolejny głos zabierze zastępca burmistrza Jarocina, pan Radosław Żyto. Bardzo proszę.

Drugi zastępca burmistrza Jarocina Radosław Żyto:

Dzień dobry państwu.

Panie przewodniczący, drogie posłanki, drodzy posłowie, drodzy samorządowcy, bardzo dziękuję za to, że rozmawiamy dzisiaj o infrastrukturze w Wielkopolsce, w Wielkopolsce silnej gospodarczo, w Wielkopolsce o dużym znaczeniu dla obronności, dla zachodniej flanki naszego kraju. Mówię o tym nie bez kozery, bo chciałbym nawiązać do dwóch spraw, o których chcę dzisiaj powiedzieć.

Jechałem dzisiaj do państwa pociągiem i dzięki temu, że była alternatywa, dotarłem na dzisiejsze spotkanie – pociąg Kolei Wielkopolskich został odwołany, ale Intercity było chwilę później i mogłem do państwa dotrzeć. Ta alternatywa jest ważna. W przypadku Jarocina i komunikacji Jarocin–Poznań, a mówiąc konkretnie komunikacji – Batalion Remontu Lotnisk w Jarocinie i lotniska w Krzesinach czy w Powidzu – tej alternatywy nie mamy. Mamy wąskie gardło na Warcie, w Nowym Mieście, dlatego tak bardzo potrzebna jest nam właśnie S11, aby stworzyć alternatywę – bezpieczną alternatywę dla połączenia nie tylko dla mieszkańców, ale również dla wojska i dla naszego bezpieczeństwa, dla naszych jednostek. Zwracam na to uwagę, aby o tym pamiętać.

Jakiś czas temu spotkaliśmy się w Obornikach i również dyskutowaliśmy na temat S11. Zwracaliśmy uwagę na wąskie gardło, jeśli chodzi o RDOŚ i GDOŚ. Dzisiaj znowu ta sytuacja się

powtarza. Ja wychodzę z gorącym apelem do pani wojewody, do państwa posłów, aby przyjąć się tym terminom i temu wszystkiemu, jak to się toczy. Bo wszystkim nam bardzo zależy na realizacji tych inwestycji, ale przy każdej prezentacji pan dyrektor te daty przedstawia na coraz dalsze. A więc bardzo proszę, aby w tej kwestii się temu przyjrzeć.

Jeszcze jedna ważna kwestia odnośnie do Jarocina, której mi dzisiaj tutaj trochę zabrakło. Mianowicie chodzi o przebudowę, rozbudowę dróg krajowych nr 12 i 15 – to bardzo ważne ciągi komunikacyjne dla Jarocina, południowej Wielkopolski. Sens obwodnic, o których dzisiaj była mowa, czyli obwodnicy Koźmina, Gostynia czy dalej Krotoszyna, jest wtedy, kiedy te samochody będą mogły przejechać przez płynnie przez Jarocin. A bez przebudowy dwunastki i piętnastki w Jarocinie one do S11 nie dojadą.

A więc zwracam uwagę i zadaję też pytanie, na jakim etapie jest realizacja tych inwestycji – rozbudowa drogi nr 12 i 15 w okolicach Jarocina? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo uprzejmie dziękuję.

Szanowni państwo, przechodzimy do państwa posłów. Bardzo proszę, pan poseł Bartosz Zawieja.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Panie przewodniczący, panie marszałku, kochani, drodzy ministrowie, ja powiem tak – marzenia warto realizować i warto je spełniać.

Co tu dużo mówić, 2 lata temu jako totalny świeżak w parlamencie zacząłem nagabywać najbardziej znaną pykę w Warszawie, czyli ministra Malepszaka. Potem wiadomo, dołączy do niego Krzysiu Paszyk, Kuba Rutnicki czy Marcin Bosacki. Ale to nie chodzi o to.

Przez 8 lat koledzy z PiS nie byli w stanie podpisać umowy na budowę czy realizację koncepcji Poznańskiego Węzła Kolejowego. To się nie udało. Dwukrotnie wnioskowali o pieniądze do Brukseli, aby realizować towarową obwodnicę Poznania. Nie udawało się. Nam się udało. Co do S11 to Krzysztof Paszyk czy wójt Suchego Lasu wiedzą doskonale, co się działo na S11 od Złotkowa do Obornik. Moja chrestna też, bo tam mieszka. Więc ogólnie rzecz biorąc, składałem podziękowania na ręce pana ministra Stanisława Bukowca, pana ministra Malepszaka, przewodniczącego Suchonia, Krysi Sibińskiej, wszystkich, którzy mnie w tym boju wspierają. Również z Wielkopolski – z Jarkiem Urbaniakiem czy Basią Oliwiecką na czele. Dziękuję.

Ale ogólnie, żeby nie było... Wiadomo, że ma się dużo, ale jest mało... Tak jak pan marszałek mówi – słuchajcie, wszystko do Poznania niebawem ma prawo dojechać, ale jak doskonale wiecie, w ramach elektromobilności już samorząd wojewódzki już nie zakupi spalinowych pojazdów. Potrzebne są elektryczne wóz trakcyjne, które, jak wiadomo, są zdecydowanie droższe niż obecnie eksploatowane. Elektryfikacja linii Poznań–Wągrowiec i Poznań–Wolsztyn to jest bez wątpienia aspekt dojazdu, można powiedzieć, całego województwa do Poznańskiego Węzła Kolejowego czy do Poznania. Zatem tutaj, panie ministrze, bardzo prosimy, aby zintensyfikować te marzenia. Bo strona samorządowa... Wiadomo, list intencyjny jest, ale prosimy o więcej.

A jeżeli chodzi o drogi, pan prezydent, pan starosta Łubiński bardzo znamienicie poinformowali, jakie są potrzeby. A więc ta Starołęka jako szósty przejazd – rozmawiamy o tym w ministerstwie, jest przychylność pana ministra, ale również pana ministra Laska. Prosimy o uwzględnienie, aby Starołęka miała trochę większe dofinansowanie niż te 12 mln zł. Naramowice to samo. Jeśli chodzi o węzeł Umultowska, jeżeli chodzi o mój ukochany powiat poznański, czyli na trasie E20 – wójt gminy Dopiewo również to pewnie potwierdzi – jest aspekt przebudowy wiaduktu bądź tunelu w Pałędziu czy również ulicy Tabaki w Swarzędzu.

Bardzo wiele z tych rzeczy... Bardzo wiele się udało zrobić. A jeżeli zobaczycie, że się czasami naprawdę udaje, to również dziękuję, bo wiem, że dzisiaj chociażby pan minister był nagabywany przez naszych przyjaciół z gminy Suchy Las w sprawie Węzła Sucholeska. Ja mówię tu o wszystkich marzeniach, ale one są łączne.

Wiecie, mam wiele zalet, ale mam jedną wadę – bywam totalnie upierdliwy. Dziękuję wam wszystkim, bo bez szkoły życia, jaką miałem w powiecie poznańskim, czyli z moimi szefami, starostami Grabkowskim i Łubińskim, nie byłbym w miejscu, w którym jestem. A wszystkim przyjaciółom, którzy mnie wspierają... To warto robić... A za przykładem jest jedna rzecz... Siedzi burmistrz Szymon Matysek, Kostrzyn Wielkopolski, wspaniała gmina. Słuchajcie, w wolnym naborze przy współpracy z powiatem poznańskim pierwsze miejsce w Polsce. To świadczy

o tym, że oni naprawdę potrafią. Są wspaniałymi ludźmi, którzy wyrażają wolę mieszkańców. Ja się cieszę, że mogę nim być.

Ale korzystając jeszcze raz z okazji – panie marszałku, panie przewodniczący, panowie ministrowie, dziękuję, czujemy się zaszczytzeni, że jesteście z nami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Serdecznie dziękuję panu posłowi. I też jeszcze raz dziękuję, panie pośle, za to, że pan nas tutaj sprowadził – bo tematyka jest niezwykle ważna nie tylko z punktu widzenia Wielkopolski, ale też całego układu komunikacyjnego naszego państwa.

Jako kolejna głos zabierze pani posłanka Barbara Oliwiecka, która też jest współsprawcą tego, że jesteśmy w województwie wielkopolskim, za co równie bardzo serdecznie dziękuję.

Posel Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie – chciałam z rozbiegu powiedzieć „panie marszałku”, ale panie przewodniczący, jest pan bardziej litościwy niż marszałkowie w Sejmie. I mamy nie minutę, a trzy minuty, więc bardzo to doceniam.

Szanowni państwo, kwestie drogowe zostawiam do omówienia na jutro w Kaliszu, bo to będzie spotkanie też temu poświęcone. Chciałam dzisiaj skupić się tylko na tych połączeniach i inwestycjach kolejowych. One są mi szczególnie bliskie. Ja jestem bardziej „team kolej” niż „team drogi”.

Pierwsze moje pytanie. Chciałam nawiązać do pana dyrektora Piotra Brussa, dyrektora PKP PLK Regionu Zachodniego. Chodzi o „Kolej plus”, Kąkolewo–Gostyń. Wiem, że z panem ministrem Krzysztofem Paszykiem interweniowaliśmy, żeby rozszerzyć to połączenie do gminy Piaski – 4 km. Szanowni państwo, 4 km... To pokazuje, jak była planowana „Kolej plus”. Z całym szacunkiem, naprawdę, 4 km i wszelkie wyliczenia pokazują, że to by było oczywiście rentowne i potrzebne. Miałam informację, że do końca roku miały się zakończyć prace projektowe, techniczne. Były na to zagwarantowane środki. A więc tylko bym chciała zaktualizować wiedzę, czy to się dzieje, czy będzie projekt do końca roku. Chciałam oczywiście wesprzeć pana marszałka, jeżeli chodzi o elektryfikację linii nr 356 – ostatnio temu była poświęcona podkomisja stała do spraw transportu kolejowego.

Apel do pana ministra. Nie może być tak, że podpisujemy list intencyjny – samorząd z przedstawicielem spółki PLK w listopadzie 2024 r. – mija rok i nie ma postępu. A wiem, naprawdę wiem, że linia Poznań–Wągrowiec jest tak przeciążona, że pracownicy Kolei Wielkopolskich zasłaniają logo kurtek, bo boją się pytań i tego wzroku. Sprawa jest bardzo poważna, bo Kolej Wielkopolska rozwija się niesamowicie. 100% więcej przewiezionych pasażerów w stosunku do 2021 r., czyli przez 4 lata. Ale jest ta ściana, jest ściana. Jeżeli nie przyspieszymy elektryfikacji, to dojdziemy po prostu do punktu, gdzie ludzie z racji mniejszej wygody będą rezygnować z przejazdów regionalnych. Wiemy wszyscy, że elektryfikacja pozwoli na lepsze wykorzystanie taboru spalinowego w innym miejscu, a więc proszę o przyspieszenie tych prac.

Przede wszystkim chciałam podziękować panu marszałkowi naprawdę za to, co wydarzyło się wczoraj, czyli za podpisanie umowy dotacyjnej. Kalisko-Ostrowska Kolej Aglomeracyjna rusza. Bardzo się z tego cieszymy. To jest kluczowe, żeby te przewozy regionalne uzupełniały ofertę krajowego przewoźnika.

Szanowni państwo, wczoraj spóźniłam się na Intercity, na szczęście uratowały mnie Koleje Wielkopolskie. Dlatego właśnie nie brałam udziału w wieczornych wydarzeniach. Spóźniłam się, uratowały mnie Koleje Wielkopolskie. A kolejny pociąg, szanowni państwo, do Poznania miałam o 21:13 przez Wrocław albo 21:19 przez Wrocław, szanowni państwo. Bardzo dziękuję też PLK, że ten nowy rozkład, który wejdzie od grudnia, sprawi, że jak się spóźnię, to dojadę jednak tym pociągiem po 20:00 w dwie godziny, a nie w cztery.

Ale, szanowni państwo, kluczowe, patrzę na posła Urbaniaka, bo my konkurujemy – Kalisz i Ostrów – od zawsze, ale to już jest zdrowa konkurencja. To już jest współpraca i ta kolej aglomeracyjna jest tego dobrym wyrazem.

Szanowni państwo, podam taki realny przykład. Ludzie dojeżdżają, młodzież dojeżdża, Kalisz–Ostrów, przemieszczają się. Między 6:54 a 8:40 jest półtorej godziny luki. I w tej luce wjeżdżają Koleje Wielkopolskie. Po prostu gratuluję i dziękuję bardzo za to. Świetne jest to, że właśnie Koleje Wielkopolskie teraz wjeżdżają w te okienka – 15:00, 10:00 – tam, gdzie są te luki.

Mam tylko jedno pytanie. Proszę zwrócić na to uwagę, czy w nowym rozkładzie nie będziecie się państwo kanibalizować. Ja wiem, że to jest to największe wyzwanie. O 19:47 na trasie Kalisz–Poznań jedzie PKP Intercity. O 19:55 Koleje Wielkopolskie na tej samej linii.

Czasy dojazdu w zasadzie podobne, różnica tylko 15 minut. Dla mnie to świetnie, bo jak się spóźnię, to mam alternatywę. Alternatywa jest ważna. Ale uzupełniamy te luki, to jest najważniejsze.

Bardzo dziękuję jeszcze raz, panie marszałku, panie ministrze. Jutro szerzej o połączeniach dla Kalisza. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jeszcze raz pani posłance bardzo serdecznie dziękuję – też za zdradzenie tej informacji, że pracowaliśmy ciężko od wczorajszego wieczora. Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, jako kolejny głos zabierze pan przewodniczący Jarosław Urbaniak, przewodniczący drugiej najważniejszej, oprócz Komisji Infrastruktury, komisji sejmowej – Komisji Regulaminowej, Spraw Poselskich i Immunitetowych.

Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Jarosław Urbaniak (KO) – spoza składu Komisji:

Dzień dobry.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, ja się czuję ojcem aglomeracji kalisko-ostrowskiej, nie jako jedyny, pan prezydent Pęcherz... Zakładaliśmy ją przed laty. Pewnie warto by wyróżnić jeszcze wójta Józefa Podłużnego, wójta małej gminy Godziesze w powiecie kaliskim, który bardzo intensywnie namawiał właśnie małych samorządowców, że we współpracy jest przyszłość.

Odnosząc się do tego tutaj, w Poznaniu, w stolicy naszego województwa, mogę powiedzieć tylko tyle – serce mnie boli, że samorządowcy z aglomeracji kalisko-ostrowskiej jednak wpadli teraz na to, że pójście na mecz w Kaliszu i pokrzyczenie na Ostrów albo pójście w Ostrowie na mecz i pokrzyczenie na Kalisz to jest ten kierunek i przyszłość dla rozwoju aglomeracji kalisko-ostrowskiej, jedynej aglomeracji nieopartej o metropolię, stolicę województwa w Polsce, chcę przypomnieć.

Starożytni mawiali *Repetitio est mater studiorum*. A ja uważam, że oprócz tego, że powtarzanie jest matką uczenia się, to powtarzanie argumentów skutkuje czasami sukcesem. I muszę państwu powiedzieć, że w aspekcie infrastruktury nic mnie nie wkurza bardziej niż tytuły w mediach: „Szybciej dojedziemy nad morze”, „W przyszłym roku szybciej na wakacje w Bieszczady”. Sobie tak myślę – redaktorze kochany, a ile razy ty w roku jedziesz na wakacje? I ile razy w te Bieszczady? Dwa tygodnie siedzisz i wracasz. A gdzie te miliony osób, które codziennie jeżdżą polskimi drogami, które codziennie jeżdżą polskimi kolejami? Co ważniejsze, gdzie te miliony ton towarów, które jeżdżą tirami po polskich drogach, jeżdżą polskimi kolejami? Mam takie wrażenie, że powtarzam niby znany argument, że o tym trzeba pamiętać, że drogi i kolej przede wszystkim służą polskiej gospodarce i polskim pracownikom na co dzień, a nie od święta, żeby dojechać na wakacje.

I tutaj aspekt czysto wielkopolski. Wielkopolska oprócz tego, że ma aglomerację kalisko-ostrowską, która nie jest oparta o Poznań, tylko o Kalisz i Ostrów, to jeszcze ma tę specyfikę, że ma rozproszoną gospodarkę. Ja nie chcę rzucać przykładów. Po sąsiedztwie Dolny Śląsk jest tego wybitnym, jednoznacznym przykładem. Wszystko, co się dzieje w gospodarce na Dolnym Śląsku, jest we Wrocławiu, góra 30 km od rynku wrocławskiego. W Wielkopolsce firmy – poważne firmy, duże firmy – są rozsiane po całym terenie. I do tych firm trzeba dowieźć towary, tam się je przerabia i wywozi do kolejnej. A kręgosłupem drogowym wielkopolskiej gospodarki jest S11. O tym trzeba pamiętać.

W odróżnieniu od pana marszałka kiedyś... Nie wiem, czy pan pamięta, chyba w 2012 albo w 2013 r. byliśmy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w Sejmie. Ja miałem taką piękną mapę, na której było pokazane, jak wysokie PKB jest w poszczególnych powiatach, które są wzdłuż drogi S11. Wygląda na to, że o tym zapomniano, że to jest rzeczywiście droga, która skupia wokół siebie bardzo potężną gospodarkę. To nie kwestia tego, co my robimy jako samorządowcy, politycy, tylko tego, co robią nasi obywatele, przedsiębiorcy. Był wtedy jeszcze jeden argument, ja go wyszukałem. To nie było, co prawda, największe obciążenie. Jarocin – 25 tys. samochodów na dobę. W tej chwili na końcówce obwodnicy Jarocina jest dużo więcej. Nie wiem, czy któryś z panów by mi pomógł, jeśli chodzi o dokładną liczbę. Drugie to był Lubartów na drodze nr 19 – 2,5 tys., dziesięć razy mniej. Chcę przypomnieć, że po 10 latach przeszło w Lubartowie jest S19. My z S11 mamy kilka drobnych obwodnic. Trzeba kończyć.

Ja jestem w mojej Komisji dużo bardziej liberalny, panie przewodniczący.

To ja dam jeszcze jeden wielkopolski przykład. W 2008 r., kiedy pierwszy rząd Tuska ruszał, a budowanie dróg wchodziło w modę, to taka firma w Wielkopolsce, Dino, była mała. Jak w 2015 r. było przejęcie władzy, to była firma średnia. W tej chwili właściciel firmy Dino jest najbogatszym Polakiem. Jest to ogromna firma z ogromnymi magazynami w Krotoszynie i nie tylko, ale przede wszystkim w Krotoszynie. Naprawdę jest ogromna różnica między tym, co się w tej chwili dzieje drogowo w Krotoszynie, a co było 10 lat temu. To jest jeden z tych przykładów, że te priorytety dzięki rozwojowi konkretnych firm też trzeba pewnie zmieniać.

A na koniec to ja bym chciał się odnieść do pana dyrektora w kwestii ochrony środowiska. Kiedyś, przed laty – teraz już mam dorosłe córki – jedna z córek mnie się zapytała, dlaczego król Kazimierz Wielki jest wielki, a pozostali nie są wielcy? No więc ja jej jako dobry ojciec zaczynam tłumaczyć. Oczywiście przytaczam stare powiedzenie, że zastał Polskę drewnianą, a zostawił murowaną. Po latach pracy w parlamencie myślę, że był po prostu mądry. I w jego królestwie nie było ani regionalnych, ani Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, nie będę wchodził w kwestie środowiskowe, ale powiem, że my w infrastrukturze jednak musimy trzymać pewną dyscyplinę, bo inaczej to się wszystko może rozpaść, stąd w Komisji Infrastruktury jednak musimy trzymać właśnie pewne reguły.

Natomiast jako kolejna głos zabierze pani posłanka Ewa Schädler, posłanka też stąd, bardzo aktywna w zabieganiu o sprawy Poznania i Wielkopolski. Pani posłanko, bardzo proszę.

Posel Ewa Schädler (Polska2050) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, przede wszystkim chciałabym panu i całej Wysokiej Komisji, ale również panu marszałkowi, podziękować, że możemy się spotkać, że możemy się spotkać z państwem. Przychyłę się do tego zdania pana posła Urbaniaka. Zgadzam się z nim przede wszystkim w tym aspekcie powtarzania pewnych rzeczy.

My oczywiście jako posłowie staramy się zawsze przede wszystkim myśleć o tych miejscach, z których wyjechaliśmy. Ale niestety często tak bywa, że te tematy jakoś umykają, uciekają, to się wszystko nie zawsze spina tak, jakbyśmy sobie tego życzyli. A takie spotkania służą przede wszystkim przypomnieniu, żebyśmy pamiętali o tych momentach bardzo istotnych, bardzo kluczowych dla naszych okręgów. Z drugiej strony dalej przypominali to naszym ministrom tutaj siedzącym.

Z tego miejsca chciałabym właśnie panu podziękować za Luboń, bo nie mieliśmy przyjemności się poznać, panie ministrze. Ale telefonicznie daliśmy radę szybko i sprawnie pewne sprawy dokończyć. I właśnie o to chodzi. Chodzi o to, żebyśmy byli tymi osobami, które pilnują tych bardzo istotnych spraw dla mieszkańców w konkretnym miejscu, przenosili je dalej, żeby skuteczniej działać – każdy na tym polu, które zostało wyznaczone przez naszych wyborców. Dziękuję pięknie za wszystkie prezentacje, które pokazują bardzo dobry i ładny obraz przyszłych inwestycji, kiedy i co ma się zadziać.

Nie będę przedłużała. Chciałabym podkreślić jednak, że nie wszystko wygląda tak fantastycznie. Osobiście mieszkam – spoglądam na moich sąsiadów i się kłaniam – w takim fantastycznym i pięknym miejscu, że naprawdę jestem wykluczona komunikacyjnie. Gdyby nie samochód, który niestety nie jest najlepszym środkiem komunikacji, tobym w zasadzie do Poznania nie dotarła. Połączenia kolejowe są OK, ale one nie wszędzie funkcjonują. Bardzo cieszyło mnie to, że mogłam zaobserwować, że w relacji Śrem–Czempiń pojawi się coś więcej i częściej.

Ale chciałabym zwrócić uwagę państwu na to, że samorządowcy czuwają nad tym zdecydowanie lepiej. Mianowicie połączenie kolei i różnych, pochodzących z różnych firm połączeń autobusowych – chodzi o to, żeby to naprawdę było mocno spięte. Bo wioska najbliższej mnie położona ma do Poznania, że tak powiem, dwa autobusy na dzień. Mam apel, żebyśmy nie osiadali już na laurach, że wszystko wygląda fantastycznie, tylko naprawdę wykorzystywali każdy dzień, aby to wykluczenie komunikacyjne nie było ciągle faktem w Polsce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję.

Jako kolejny głos zabierze burmistrz Kostrzyna, pan Szymon Matysek. Bardzo proszę.

Burmistrz gminy Kostrzyn Szymon Matysek:

Skoro zostałem przywołany przez pana posła.

Szanowni państwo ministrowie, drodzy posłowie, panie wojewodo, panie marszałku, panie prezydencie, drodzy samorządowcy, panie starosto, a ja powiem dziękuję, bo ja już nic więcej nie potrzebuję.

Aha, dwukadencyjności? No dobra, to możemy w tę stronę iść.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie nasza Komisja. My robimy w twardych tematach.

Burmistrz gminy Kostrzyn Szymon Matysek:

Wszyscy wiemy, dlaczego, samorządowcy wiedzą.

Rzeczywiście Kostrzyn to miasto położone na linii nr E3 Sochaczew–Swarzędz. W ostatnich 6 latach rzeczywiście zadziało się tak nieprawdopodobnie wiele, ale warto, myślę, dwa zdania na ten temat powiedzieć. W 2018 r. rozpoczęliśmy z PKP PLK budowę wiaduktu kolejowego, czyli tunelu drogowego, który skończyliśmy w 2023 r. wspólnie z powiatem poznańskim. Teraz jesteśmy beneficjentem rzeczywiście pierwszego miejsca wspólnie z powiatem poznańskim i zlikwidujemy kolejne trzy przejazdy kolejowe. Łącznie na odcinku 5 km likwidujemy 5 przejazdów kolejowych w Kostrzynie. Ten projekt się zadzieje w najbliższych 3–4 latach, do 2030 r. – wspólnie z panem starostą zakładamy taki scenariusz.

A więc wielkie dzięki, naprawdę wielkie dzięki, bo to całkowicie zmienia oblicze Kostrzyna. Myślę, że oddziałuje też bardzo mocno na sąsiadów, bo komunikacja wtedy jest zdecydowanie płynniejsza, sprawniejsza. Ale przede wszystkim to, co często jest podkreślane przez PKP PLK – chodzi o bezpieczeństwo. Przecież na tych przejazdach przede wszystkim chodzi o bezpieczeństwo, żeby likwidować te miejsca, które mogłyby zachęcać – czy to jakieś przejścia dla pieszych, czy jakieś newralgiczne momenty... Sami w Wielkopolsce wielokrotnie przeżywaliśmy różne tragedie na przejazdach kolejowych, kiedy roгатki się zamykały. Mamy tam słynne różnego typu zdarzenia.

Ja z całego serca dziękuję. Dziękuję panu posłowi Bartoszowi Zawiei za nieustanne wsparcie w naszych działaniach, za współpracę ze starostwem powiatowym, z panem starostą Łubińskim, z panem starostą Grabkowskim. Rzeczywiście Kostrzyn jest beneficjentem ogromnych projektów. Jednym z tych projektów są również Koleje Wielkopolskie. My dzisiaj w powiecie poznańskim, w Kostrzynie – tu akurat pani poseł wspominała – co 24 minuty mamy pociąg do Poznania. Jedziemy 21 minut, wysiadamy w centrum Poznania. Problemem samorządów takich jak Kostrzyn dzisiaj jest to, żeby rozbudowywać miejsca parkingowe. Wszyscy się przesiadają, bo już nie ma innych pomysłów. Nie ma innych alternatyw, żeby w ciągu 21 minut pokonać 25 km i znaleźć się w centrum Poznania.

Ale żeby nie było, że nie mam oczekiwań. Chcielibyśmy wybudować basen i gdybyście mieli w ramach projektu PKP wsparcie basenu, to również skorzystam. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Jako kolejny głos zabierze pan Marek Nitkowski, prezes Kolei Wielkopolskich. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Kolei Wielkopolskich Marek Nitkowski:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie marszałku, pani wojewodo, nie byłbym sobą, gdybym nie odezwał się.

Panie starosto, dzisiaj żaden pociąg Kolei Wielkopolskich nie był odwołany, natomiast zabraliśmy podróżnych, którzy zostali na peronach innego przewoźnika. Koleje Wielkopolskie są otwarte na takie działania i każdemu będziemy pomagać. Tak że wyraźnie to podkreślam – dzisiaj Koleje Wielkopolskie nie odwołały żadnego pociągu.

Dziękuję bardzo, panie marszałku.

Natomiast chciałbym dalej mówić tylko chwilę. Pan przewodniczący Komisji Regulaminowej, Spraw Poselskich i Immunitetowych zaczął temat, a ja bym poszedł z tym tematem dalej. Dzisiaj przewoźnicy kolejowi, regionalni rozbudowali popyt na usługę przewozową. Rozbudowali na tyle, że podróżnych jest coraz więcej. Chcemy rozkłady jazdy, rozbudowywać chcemy więcej połączeń pociągów. I teraz pojawił się pewien problem. Dzisiejsza konstrukcja prawna mówi, że w którejś tam kolejności pociąg dowożący do szkoły, do pracy jest trasowany, przed nim

jeżdżą pociągi komercyjne, którymi – tak jak pan przewodniczący powiedział – ktoś okazynie jedzie sobie w góry albo nad morze.

Natomiast my zauważamy, że nasze pociągi odstawiane są na tory boczne, czekają 10, 15, 22 minuty. Zadajemy sobie jako przewoźnicy regionalni pytanie, czy nie czas pochylić się nad literą prawa i zastanowić się nad tym, aby zmienić priorytet dla kursowania pociągów, które są zawarte w ramach usługi publicznej. Przecież my jako koleje mamy umowę z panem marszałkiem na realizowanie tych przewozów. I 19 mln pasażerów, którzy nam zawierzyli, chce dojechać, tak jak dojeżdżali – do pracy, do szkoły.

Kiedys, jak zajmowałem się trochę szerzej rozkładem jazdy, zadzwoniłem do Świnoujścia i zadałem pytanie – jaki macie rozkład przepływania i odpływania promów? Odpowiedź była jedna – tak jak 4 lata temu, bez zmian. Natomiast my niestety musimy wydłużać czas przejazdu. Może to spowodować – i z pewnością spowoduje – że podróżny, jeśli będzie miał wydłużony czas przejazdu o 15–20 minut, wróci do swojego pojazdu i wtedy pan prezydent Wiśniewski będzie miał znowu korki na wjeździe do Poznania, bo tam będą czekali. Tak samo jeśli Intercity ma umowę z ministrem na usługę publiczną i na dowożenie – to jest inna kategoria... Natomiast pociągi komercyjne powinny naszym zdaniem być nieco inaczej traktowane, jako okazjonalny przejazd, nieburzący porządku komunikacji pasażerów.

To tyle. Korzystając z tej okazji, chciałem na to zwrócić uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowni państwo, pan prezes był ostatnią osobą w tej dyskusji. Pozwolę sobie oddać głos panom ministrom w celu odniesienia się do tych uwag. Najpierw pan minister Bukowiec, później pan minister Malepszak. Bardzo proszę o takie bardzo konkretne odniesienie się do tych kwestii, które zostały poruszone.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, krótko, bo tych tematów nie było akurat dużo zgłaszanych.

Pierwszy temat to obwodnica północno-wschodnia Poznania. Ten temat jest analizowany przez oddział GDDKiA, a więc połączenie S5 z S11. Proszę państwa, tytułem jakby przypomnienia – tego typu strategiczne inwestycje są realizowane w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych do roku 2030 z perspektywą roku 2033”. My już dzisiaj przygotowujemy się do nowego programu, bo musimy taki stworzyć. Myślę, że tego typu zadania, które będą wychodzić w trakcie analiz, będą elementem kolejnych perspektyw związanych z „Rządowym programem budowy dróg krajowych”. Trzeba sobie takie cele wyznaczać. Natomiast tę analizę oddział i pan dyrektor realizują.

Pan starosta z Nowego Tomyśla, o ile dobrze zanotowałem, mówił o problemie przekazywania dróg i o reformie samorządowej. Proszę państwa, zarządca dróg odpowiada za drogi. I teraz tak – albo się zgadzamy na to, że zarządcy dróg i jednostki sobie z tym nie radzą, albo utrzymujemy ten zapis. Chciałbym również podkreślić, że w ramach programu rządowego funduszu dróg lokalnych my dofinansowujemy, czyli dajemy. My nie przejmujemy zadań, nie przyjmujemy obowiązków, my dajemy szansę. Przecież my mamy swoje obowiązki związane z drogami krajowymi. A więc proszę nie traktować tego tak, że „dajecie za mało”. No, nie. Dajemy tyle, ile nam przepisy prawa pozwalają. Ale to jest dofinansowanie.

Pan starosta pyta, dlaczego jedni dostają 80%, a drudzy 50%. Rozdział trzeci ustawy o rządowym funduszu – zasady udzielenia dofinansowania i finansowanie ze środków funduszu. Wysokość dofinansowania ustala się, biorąc pod uwagę indywidualny wskaźnik zamożności jednostek samorządu terytorialnego i tak dalej. Jest pan bogatym powiatem, więc dlatego dostaje pan 50%. Zgadzam się z tym, że drogi powiatowe powinny być jeszcze bardziej uwzględnione w dotacjach, w dofinansowaniu, bo na pewno stan dróg powiatowych w Polsce znacząco odbiega od standardów jakości – w przeciwieństwie do innych kategorii dróg. I my w tym projekcie, który przygotowujemy, o którym wspominałem, będziemy chcieli również takie zapisy zastosować, żeby w ramach naboru były premiowane drogi powiatowe.

Myślimy również o tym, żeby na twardo zapisać taką kategorię do dofinansowania jak remonty dróg powiatowych, bo przebudowa, modernizacja wiąże się z dużymi kosztami

związanymi z całą infrastrukturą towarzyszącą. Ale są odcinki dróg powiatowych, gdzie nie trzeba, nie ma takiej konieczności, żeby budować chodniki, ścieżki rowerowe, przejścia dla pieszych, bo są na przykład na terenach niezabudowanych. Tam wystarczy remont, który jest tańszy, który jest formą zadowalającą.

Jeszcze jedno. Mówiłem o tym, że reforma ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego weszła w życie. Przypomnę, proszę państwa, że w ten sposób w budżetach samorządów w ciągu najbliższych 10 lat zostanie 35 mld zł.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie ministrze, 350 mld zł.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Przepraszam, 350 mld zł, czyli rocznie 35 mld zł. Dziękuję, panie przewodniczący, za tę poprawkę.

Proszę państwa, 350 mld zł to są pieniądze, które są u was, więc bądźmy uczciwi w tych prośbach i wnioskach, że coś za mało idzie ze strony rządu. Samorząd – taka jest idea samorządności.

Co do drogi krajowej nr 12 i 15, to tutaj oddział jest w trakcie uzyskania decyzji środowiskowej na modernizację przebudowy drogi krajowej nr 12.

I jeszcze było pytanie pani poseł o wykluczenie komunikacyjne. Przygotowujemy – jesteśmy już po konsultacjach – projekt ustawy o przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu i zupełnie rewolucyjnie zmieniamy całą filozofię tego systemu. Chcemy przekazać, panie marszałku, marszałkom rolę, pieniądze, decyzję, koordynację, wszystko. Ale też, że tak powiem, ewentualne skargi od samorządów. One już będą do pana marszałka. Ale mówiąc wprost – ja to mówię obrazowo – z pozycji Poznania, Białegostoku czy Lublina lepiej widać problemy związane z wykluczeniem komunikacyjnym, te białe plamy, niż z pozycji Warszawy.

Chcemy to przekazać marszałkom, zmienić trochę zasady, żeby regionalnie marszałkowie mieli możliwość koordynacji rozkładów z kolejami, żeby mogli tam, gdzie trzeba podpisywać umowę na linię autobusową, żeby była możliwość tzw. transportu na życzenie realizowanego przez wójta. Chodzi o pojazdy wszystkie wyposażone w GPS, pojazdy nie starsze niż 20 lat i tak dalej. Mowa o szeregu zapisów, które mają pomóc w walce z wykluczeniem komunikacyjnym. Myślę, że na początku roku ten projekt trafi już pod obrady Sejmu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan minister Malepszak.

Zapraszamy do mównicy, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w tematach szczegółowych dyrektor Bruss omówi kwestię linii nr 356 i 360.

Prezes Nitkowski poruszył bardzo ważny temat, z którym zaczynamy się borykać, jeśli chodzi o infrastrukturę PKP PLK, dotyczący przepustowości tej infrastruktury. Faktycznie najpierw przepisy wewnętrzne PLK – to jest pierwsza kwestia – związane z wyprzedzaniem... Chodzi o to, żeby te tematy były inaczej zaadresowane niż do tej pory, bo faktycznie wydłużanie czasu przejazdu o 20 minut staje się problemem dla pasażerów. Pasażerowie doświadczają tego problemu na trasie Konin–Września–Poznań. Chcemy skrócić czasy wyprzedzania, ale przede wszystkim musimy już bardzo intensywnie myśleć o drobnych uzupełnieniach infrastruktury, bo mamy za długie szlaki, za mało stacji. Te kwestie są już analizowane przez PKP PLK.

W pozostałych kwestiach poproszę dyrektora Brusa w ramach pytań szczegółowych. Linie nr 356 i 360 są na dobrej drodze, zarówno pod kątem elektryfikacji, jak i wydłużenia linii o te kilka kilometrów do miejscowości Piaski. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Regionu Zachodniego PKP PLK SA Piotr Bruss:

Szanowni państwo, po części oczywiście pan minister już w tym temacie udzielił odpowiedzi.

Ale odnosząc się do zadanych pytań, stwierdzonych zakresów, odnosząc się do słów pana marszałka Jankowiaka – tak, „Kolej plus”, duże nakłady, potwierdzamy, rzeczywiście te kwoty wyszły duże. Natomiast dzisiaj pracujemy nad tym, aby ten zakres był ograniczony, aby ten zakres był dostosowany do wymogów zadania „Kolej plus”, do tego, żeby przede wszystkim

tam, gdzie jest taka możliwość, tych oszczędności poszukać. Robimy też, chociażby na odcinku Rogoźno–Wągrowiec, roboty wyprzedzające. Etapujemy zadanie, co pozwala, że tak powiem, zmniejszyć wartość danego projektu w „Kolei plus”.

Odnosząc się do pana posła Bartosza Zawiei co do elektryfikacji odcinka Poznań–Wągrowiec, tak, mamy nadzieję, że w pierwszym kwartale 2026 r. uda się ogłosić postępowanie w zakresie analiz i uda się te analizy przeprowadzić. To jest jakby punkt pierwszy do tego, żeby przystąpić do elektryfikacji linii nr 356.

Pani posłanka Barbara pytała o linię nr 360 Gostyń–Kąkolewo, wydłużenie do Piasków. Tak, wiemy o tym, pracujemy nad tym w kontekście ustalenia porozumienia. Mam nadzieję, że na początku 2026 r., bo pewnie w grudniu się nie uda, ale na początku roku 2026 uda nam się podpisać wzajemne porozumienie odnośnie do finansowania tego zakresu prac. Tak że tak – chcemy wydłużyć o te 4 km do Piasków w zakresie, który gdzieś tam z panem marszałkiem będzie uzgodniony.

To chyba mniej więcej tyle odnośnie do wszystkich pytań. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy dyskusję. I zanim zamknę...

Mówiłem na początku, że najważniejszym dla nas aspektem związanym ze spotkaniem w ramach różnego rodzaju formatów, kiedy jesteśmy jako Komisja Infrastruktury w Polsce, jest to, że możemy państwa wysłuchać. I chcę państwu powiedzieć, że ja sobie wynotowałem kilka takich spraw, które się pojawiły i które uznałem – jeżeli można je pogrupować – za kluczowe z punktu widzenia zarówno sprawnego prowadzenia inwestycji, jak i odpowiedzi na oczekiwania samorządów w zakresie różnych programów, które realizujemy.

To, co będzie efektem naszego dzisiejszego spotkania, to z pewnością zaprosimy na forum Komisji przedstawicieli GDOŚ i oczywiście ministerstwa w zakresie przygotowywania przez te instytucje – przez RDOŚ i później w ramach odwołań przez GDOŚ – decyzji dotyczących infrastruktury. Wiemy o tych wąskich gardłach. Niestety chcę powiedzieć bardzo wyraźnie, że jest to wynik takiego dosyć niedobrego podejścia poprzedniego rządu do tego, jaką instytucją są te jednostki.

Otóż pomimo nałożenia znaczących zadań – bo przecież każda inwestycja infrastrukturalna przechodzi przez te jednostki – niestety przez wiele lat nie zwiększono finansowania, pozwalając na to, żeby te jednostki po prostu nie rozbudowywały swoich kompetencji w zakresie oceny dokumentów, do których są zobowiązane przepisami prawa. Z jednej strony mieliśmy wzrost obciążenia, z drugiej strony przez ostatnie 8 lat niestety nie szło za tym finansowanie. Dzisiaj jesteśmy w bardzo trudnej sytuacji, dlatego że wydatki budżetowe związane z kwestiami obronnościowymi, inwestycjami dual-use itd. powodują, że reflektor skierowany jest na te inwestycje, tam jest potężny wysiłek budżetowy, co oczywiście oznacza, że przestrzeń związana z administracją nie ma możliwości, żeby zdecydowanie zadziałać. Są wzmocnienia, ale inwestycji – zresztą jak państwo mówili – jest bardzo dużo.

Efektem naszego dzisiejszego spotkania będzie nasza rozmowa z panią minister, z szefem dyrekcji generalnej, po to żeby znaleźć formułę usprawnienia tego procesu. To będzie pierwszy efekt.

Drugi efekt – usłyszeliśmy również bardzo ważne aspekty związane z likwidacją tych skrzyżowań, gdzie dochodzi do kolizji. Widzę kiwanie głową pana ministra. My też to usłyszeliśmy i na ten temat będziemy rozmawiać. Być może wystąpimy jako Komisja z propozycją ujętą w dezyderacie. Widzimy potrzebę jeszcze bardziej skutecznego... Chociaż w stosunku do pana ministra, jeżeli mówi się „bardziej skutecznego”, to trudno znaleźć tę bardziej skuteczną formułę, biorąc pod uwagę skuteczność pana ministra. Ale Komisja w tej sprawie, myślę, zajmie też stanowisko, być może proponując... Rozmawiamy z państwem posłami, jak to dobrze zaadresować. Uważamy, że to jest ważne z punktu widzenia płynności komunikacji w wymiarze regionalnym i aglomeracyjnym.

S11 to szalenie ważna trasa. Jestem z województwa śląskiego. Jeździłem swego czasu bardzo często do Poznania. Muszę powiedzieć, że naprawdę ta droga jest niezwykle ważna. Ja jechałem wczoraj czwórką i piątką. Oczywiście można to sprawnie objechać, ale to jednak jest objazd, to jest dookoła. Nie mamy bezpośredniego połączenia z Bielską-Białą, takiego

szybkiego, kolejowego, do Poznania. Być może z panem ministrem też jakoś porozmawiamy. Ale uważam, że S11 musi znaleźć swoje miejsce i będziemy o to zabiegać też na forum Komisji.

Usłyszałem ciekawy pomysł dotyczący Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, czyli możliwość współpracy pomiędzy województwami. Wydaje mi się, że chyba o tym w ramach zespołu prognozującego czy planującego zmiany nie rozmawialiśmy. Ale jest to ciekawy pomysł do rozważenia. Tak że też sobie go zapisaliśmy.

Gratuluję państwu tej integracji. To jest szalenie ważne z punktu widzenia mieszkańców, może operacyjnie niezauważalne, ale dlatego jesteśmy w urzędzie marszałkowskim. Są dwie bardzo ważne aglomeracje w województwie wielkopolskim, ale właśnie będąc w urzędzie marszałkowskim, który jest ogniwem czy centrum łączącym różne potrzeby w całym województwie, jesteśmy w tym miejscu, w którym naturalnie można rozmawiać w taki trochę szerszy sposób. Bardzo serdecznie za to dziękuję.

Jedną rzecz chcę, szanowni państwo, powiedzieć. To jest trochę polityczne, ale takie są fakty – 2 lata temu nastąpiła bardzo drastyczna zmiana, jeżeli chodzi o podejście do zadań związanych z budową i rozbudową infrastruktury. Takie podejście bardzo propagandowe, gdzie wychodzono z pomysłem, nie licząc się z kosztami, nie analizując tych kosztów, nie analizując potrzeb, nie analizując takich merytorycznych aspektów związanych z inwestycjami, zostało zastąpione podejściem bardzo pragmatycznym, praktycznym. Już widzimy efekty

Akurat pan minister Malepszak mógłby dużo więcej powiedzieć. Ale choćby kwestia znaczącego przyspieszenia na całej sieci kolejowej poprzez likwidację różnego rodzaju miejsc z zakazami – tu bardzo dziękuję panu ministrowi – spowodowała, że naprawdę chce się jeździć koleją. Drogi są bardzo ważne i moje serce zawsze będzie jakoś tak bardziej, że tak powiem, otwarte na kwestie drogowe. Ale chcę powiedzieć, że moje serce jest niemalże tak samo, a może i tak samo, otwarte na kwestie kolejowe. Naprawdę tu się dużo zmieniło.

Chcę państwu powiedzieć, że akurat... To kolega poseł mówił o Poznańskim Węźle Kolejowym i wtedy pan poseł użył takich słów, że „udało się doprowadzić do”. Nie, szanowni państwo, ja się kategorycznie nie zgadzam. To nie jest kwestia tego, że się udało, tylko ludzie, którzy wzięli odpowiedzialność w swoje ręce – tak jak państwo posłowie tutaj są ze mną – wiedzą, co trzeba zrobić, w które drzwi uderzyć. Tak samo nasi ministrowie znają się na swojej pracy, na tym, co robią. Jest zespół, który wykonuje pewne rzeczy. I to nie jest kwestia tego, że się udało, tylko za tym stoi ciężka, naprawdę bardzo ciężka czasami praca od rana do nocy. I dzięki tej ciężkiej pracy są efekty.

To jest też moment, w którym jako przewodniczący Komisji chciałbym złożyć podziękowania na ręce państwa posłów, pana ministra, całych zespołów ludzi, którzy codziennie ciężko pracują, żeby te ważne inwestycje, także w województwie wielkopolskim, mogły iść do przodu, mogły być bardzo sprawnie realizowane. Głęboko wierzę w to, że dzięki tej ciężkiej pracy wszystko to, o czym tu mówiliśmy, będzie dowożone w terminie. A że stawiamy czoła różnym wyzwaniom, które stoją czasami na przeszkodzie, to mam nadzieję, że uda nam się to po prostu pokonać i sprawić, że te procedury będą lepsze, szybsze, bardziej sprawne – tak żeby wtedy, kiedy jest finansowanie, można było realizować zadania.

Tyle ode mnie.

Jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję panu posłowi Bartoszowi Zawiei, pani posłance Barbarze Oliwieckiej, którzy nas sprowadzili do województwa. Swoją rolę odegrała też pani minister Hennig-Kloska. Będziemy dzisiaj i jutro w Gnieźnie. Będziemy w aglomeracji kalisko-ostrowskiej u państwa posłów. Dzisiaj jesteśmy tutaj.

Bardzo dziękuję, szanowni państwo, za to spotkanie.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję za udział w posiedzeniu, bardzo dziękuję za wszystkie głosy, które padały. Dziękuję państwu, samorządowcom. Jeszcze raz bardzo dziękuję panu marszałkowi za możliwość przeprowadzenia posiedzenia właśnie tutaj.

Na koniec, szanowni państwo, dziękuję naszemu komisyjnemu sekretariatowi, który nam tu towarzyszy, który to wszystko umożliwia. Bardzo dziękuję.

Teraz Komisja udaje się w dalszą podróż. Mamy dzisiaj kilka jeszcze punktów do samego wieczora. Dziękuję bardzo.