

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 189)
z dnia 27 listopada 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 189)

27 listopada 2025 r.

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

– informacja ministra infrastruktury na temat działalności podległych instytutów oraz perspektyw rozwoju tych jednostek.

W posiedzeniu udział wzięli: **Patryk Kosicki** p.o. dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu wraz ze współpracownikami, **Michał Roguski** dyrektor Portfela Sieradz-Poznań w Pionie Kolejowym Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Michał Bromboszcz** starszy specjalista ds. planowania przestrzennego w Biurze Wdrażania Strategii i Planowania Podprogramu Kolejowego CPK sp. z o.o., **Łukasz Witkowski** ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o., **Szymon Wdowczyk** dyrektor Delegatury w Kaliszu Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu, **Krystian Kinastowski** prezydent miasta Kalisza wraz ze współpracownikami, **Jan Adam Kłysz** starosta kaliski wraz ze współpracownikami, **Sławomir Lasiecki** przewodniczący Rady Miasta Kalisza wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Gałka** dyrektor Zarządu Dróg Miejskich w Kaliszu, **Jacek Trzmiel** dyrektor Zakładu PKP PLK w Ostrowie Wielkopolskim, **Mateusz Antolczyk** przewodniczący zarządu Rady Osiedla Piwonice oraz **Dominik Gryndziński**, **Krzysztof Grzelak**, **Marcin Szklarek** i **Małgorzata Załęcka** mieszkańcy Kalisza.

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

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w Kaliszu.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów, w szczególności panią posłankę, panią przewodniczącą Barbarę Oliwiecką, przewodniczącą podkomisji stałej ds. transportu kolejowego. Pani przewodnicząca jest sprawcą tego, że jesteśmy tu dzisiaj z państwem. Bardzo zabiegała o to, żeby Komisja tutaj pracowała. To jest ważne. Bardzo serdecznie witam również panią posłankę Karolinę Pawliczak, która też jest członkiem Komisji Infrastruktury, jest posłanką stąd i zawsze walczy o państwa sprawy. Witam panów posłów z Komisji Infrastruktury. Jest z nami pan poseł Rafał Kasprzyk i pan poseł Zbigniew Ziejewski. Witam państwa, posłów, którzy reprezentują region: panią posłankę Alicję Łuczak i pana posła Jarosława Urbaniaka. Bardzo serdecznie witam przewodniczącego sejmowej Komisji Regulaminowej, Spraw Poselskich i Immunitetowych. Już wczoraj – chyba w urzędzie marszałkowskim – mówiłem, że jest to druga najważniejsza obok Komisji Infrastruktury komisja sejmowa. Szanowni państwo, nie wiem, czy dotarł pan poseł Bartosz Zawieja, chyba nie, ale – zaocznie – dziękuję panu posłowi, bo pan poseł też współpracował i jest sprawcą wizyty i naszego programu, tak że bardzo serdecznie panu posłowi Zawiei dziękuję.

Bardzo serdecznie witam wśród nas pana prezydenta Krystiana Kinastowskiego i bardzo serdecznie dziękuję. Witam pana przewodniczącego Sławomira Lasieckiego, przewodniczącego Rady Miasta Kalisza. Bardzo serdecznie dziękuję panu prezydentowi i panu przewodniczącemu za możliwość przeprowadzenia tutaj, w Pałacu Ślubów w Kaliszu, w Kancelarii Rady Miejskiej... Czyli od razu może też ślub? To po zakończeniu posiedzenia Komisji. Jeżeli ktoś z państwa będzie zainteresowany, to jest otwartość ze strony miasta. Damy radę, prawda? Jak zawsze przy ślubie są nadzieje na dobre rozstrzygnięcia, w tej konwencji pracujemy.

Bardzo serdecznie witam pana Jana Adama Kłysza, starostę powiatu kaliskiego. Witam pana Szymona Wdowczyka, dyrektora Delegatury w Kaliszu Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu. Bardzo serdecznie witam wszystkich państwa radnych Rady Miasta Kalisza. Witam przedstawicieli urzędu, naczelników, pracowników. Bardzo serdecznie witam mieszkańców,

którzy też są wśród nas. Witam przedstawicieli naszych partnerów centralnych, ministerstwa, PKP PLK. Jest z nami dyrektor Regionu Zachodniego PKP PLK, pan Piotr Bruss, wraz ze współpracownikami. Jest z nami reprezentant Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pan dyrektor Patryk Kosicki z Oddziału GDDKiA w Poznaniu. Witam serdecznie. Panowie towarzyszą nam drugi dzień w naszych spotkaniach w regionie. Są to bardzo produktywne spotkania, za co też panom dziękuję. Witam przedstawicieli CPK. Jest z nami pan dyrektor Michał Roguski. Panie dyrektorze, witam. Jest pan ze współpracownikami. Witam również państwa współpracowników: pana Łukasza Witkowskiego i pana Michała Bromboszcza.

Szanowni państwo, tu kończy się moja lista powitań. Jeżeli kogoś nie wymieniłem, to bardzo proszę o wybaczenie, ale witam wszystkich państwa bardzo serdecznie. To jest naprawdę bardzo ważny moment, dlatego że Komisja Infrastruktury realizując zadania, które postawili przed nami obywatele, spotyka się w różnych miejscach w Polsce po to, by rozmawiać o realnych, konkretnych wyzwaniach, które są w miejscach, do których jeździmy, gdzie prowadzimy spotkania, przede wszystkim po to, żeby usłyszeć państwa głos i wyjechać z takiego spotkania z konkretnymi pomysłami: co do przodu, jak zmienić funkcjonujące programy, jak zmienić przepisy, żeby jeszcze lepiej spełniały one potrzeby stojące w tym przypadku za wyzwaniami infrastrukturalnymi. Jesteśmy więc do państwa dyspozycji.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat realizowanych i planowanych inwestycji drogowych i kolejowych w aglomeracji kaliskiej. Szanowni państwo, przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Pozwolę sobie oddać głos pani posłance Barbarze Oliwieckiej, która nas tutaj przywiozła, po to, żeby wprowadziła do dyskusji. Później poproszę też o wprowadzenie ze strony państwa dyrektorów reprezentujących GDDKiA, PLK i CPK, po czym oddam głos państwu posłom i wszystkim uczestnikom dyskusji, także po to, żeby spełnić oczekiwanie, z którym przyjeżdżamy, czyli usłyszeć państwa głosy. Bardzo proszę.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie, panie przewodniczący. Szanowni państwo, ja bardzo krótko, bo chcemy dyskutować. W punkcie kolejowym powiem słowo odnośnie do rozkładów jazdy, zmian – bo pan Piotr Malepszak niestety nie mógł dzisiaj do nas przyjechać, ma obowiązki w KPRM-ie – i wtedy jeszcze coś powiem.

Bardzo serdecznie dziękuję panu prezydentowi, panu przewodniczącemu rady miasta za możliwość spotkania tutaj, panu przewodniczącemu Mirosławowi Suchoniowi przede wszystkim dlatego, że wyjazdowe posiedzenia są bardzo ważne. Widzę, jak zmieniam podejście do regionów, w których jestem – chociaż nie jestem z tych regionów – jak widzę inwestycje. Liczę, że posłowie z Komisji Infrastruktury również przybliżą sobie trochę Kalisz, nasze problemy, a to jest bardzo ważne, bo to potem realnie przekłada się na naszą pracę, na nasze decyzje. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za te męczące, wyczerpujące – bo w takim maratonie jesteśmy drugi dzień – ale bardzo potrzebne wyjazdowe posiedzenia Komisji. Dziękuję pięknie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, zgodnie z zapowiedzią bardzo proszę, pan dyrektor Patryk Kosicki. Panie dyrektorze, proszę o wprowadzenie w temat. Do celów rejestracyjnych musimy niestety mówić do mikrofonu, abyśmy się słyszeli. Takie są wymogi regulaminu Sejmu, tak że bardzo proszę.

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

Dzień dobry. Bardzo mi miło. Patryk Kosicki, pełnię obowiązki dyrektora oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W dzisiejszej prezentacji skupię się na przebiegu dróg. Skupię się na aglomeracji kaliskiej, na nowych przebiegach DK25, na przebudowie istniejącej drogi nr 12, wylocie Kalisza w kierunku Opatówka, Józefowa i granicy województwa.

Oczywiście dziękuję za zaproszenie. Cieszę się, że mogę tu dzisiaj mówić. Mam nadzieję, że będę miał dla państwa dużo dobrych informacji.

Szanowni państwo, istniejący przebieg drogi nr 25 jest diametralnie inny od tego, który projektujemy. Mówimy o nowym przebiegu drogi nr 25 między Koninem, Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim, czyli docelowo nowa droga połączy Konin, a właściwie granice

miasta, gminne Stare Miasto z autostradą, później przez autostradę z Rychwałem, z Bielskiem, z Kaliszem... omijać będzie Kalisz i połączy się z Ostrowem Wielkopolskim na węźle Ostrów Wschód na S11. Cały przebieg, w zdecydowanej większości nowy, to jest 68 km. Mówię o całym przebiegu, bo myślę, że w kontekście aglomeracyjnym to połączenie z autostradą czy z Ostrowem ma istotne znaczenie. Szanowni państwo, dla samego miasta Kalisza kluczowym odcinkiem jest odcinek nazywany Kokanin – Biskupice Ołoboczne, w domyśle obwodnica Kalisza.

W marcu 2023 r. złożyliśmy wniosek o wydanie decyzji środowiskowej. Decyzja została wydana w październiku 2024 r. Po odwołaniu uzyskała w lipcu 2025 r. ostateczność potwierdzoną przez generalnego dyrektora ochrony środowiska. Równocześnie, przygotowując inwestycje, prowadziliśmy badania geologiczne, rozpoznanie archeologiczne. Dzisiaj mogę powiedzieć, że zadanie jest przygotowane do realizacji, tzn. mamy już opracowane materiały przetargowe, czekamy już tylko na potwierdzenie finansowania przez ministra infrastruktury i, mówiąc krótko, na powierzenie postępowania, tak że jesteśmy w pełnej gotowości.

Powiem kilka zdań komentارza, bo rzeczywiście był to odcinek mocno dyskutowany, mocno oprotestowywany. Wybraliśmy wariant nr 5 – roboczo nazywamy go wariantem 5+ – po to, żeby rozwiązać problem społeczny, który wystąpił na tych przebiegach. Ostatnio najgorętsza dyskusja była między wariantem 5 a wariantem 6, jeśli chodzi o zajęcie terenów na terenie gminy Nowe Skalmierzyce, ale myślę, że znaleźliśmy rozwiązanie. Ponownie wyszliśmy do społeczeństwa w gminie Nowe Skalmierzyce. Zaprezentowaliśmy nasze przebiegi, przeprowadziliśmy badanie ankietowe. W badanie to włączone było społeczeństwo, które znajduje się w przebiegu 400 m od osi drogi w każdą stronę. Mieszkańcy ci mieli prawo głosu zarówno co do wariantu 5, jak i wariantu 6 na odcinku różnicującym. W efekcie tego głosem społecznym, ostatecznie potwierdzonym przez społeczeństwo, przewagą jednej trzeciej głosów zaakceptowany został wariant 5, który jest objęty decyzjami.

Dlatego też dzisiaj mogę mówić o finalnym sukcesie tej procedury. Dążymy do tego, żeby jeszcze w tym roku... Jeszcze raz deklaruje gotowość, jeśli chodzi o Oddział GDDKiA w Poznaniu, do ogłoszenia postępowania. Mam nadzieję, że jak tylko będę miał zapewnienie środków i powierzenie postępowania, to nastąpi to jeszcze w grudniu.

Kolejne odcinki, które w domyśle mają łączyć Kalisz z autostradą, podzieliliśmy na trzy sekcje. Pierwsza z nich to Konin – Rychwał. On rzeczywiście łączy gminę Stare Miasto po obu stronach autostrady z gminą Rychwał. Tutaj mamy decyzję środowiskową wydaną w maju 2024 r. W kwietniu tego roku decyzja została utrzymana przez generalnego dyrektora ochrony środowiska. Jesteśmy w końcowej fazie ogłoszenia rozstrzygnięcia postępowania przetargowego. Mam taką nadzieję, dlatego że na tym odcinku już wyłoniliśmy wykonawcę. W wyniku protestów innych oferentów sprawa była rozpatrywana przez Krajową Izbę Odwoławczą. Informacja z przedwczoraj jest taka, że nasz wybór wykonawcy został utrzymany. Dzięki temu liczę na to, że czeka nas tylko kontrola Urzędu Zamówień Publicznych, jeśli chodzi o całość postępowania, i w I kwartale przyszłego roku będziemy mogli podpisywać kontrakt. Dzięki tej procedurze i dzięki finałowi tej procedury można powiedzieć, że w 2029 r. – pewnie bliżej końca tego roku, ale te terminy będą już wynikały z podpisanego kontraktu – będziemy mogli przejechać odcinkiem nowego przebiegu drogi nr 25.

Kolejny odcinek to Rychwał – Zbiersk. Nie będę już powtarzał, bo ten odcinek opierał się na tych samych decyzjach środowiskowych. Postępowanie ogłosiliśmy równolegle. Procedura odwoławcza w KIO jeszcze trwa, bo tutaj też wyłoniliśmy wykonawcę, ale jeszcze nie mamy rozstrzygnięcia. Jesteśmy po rozprawie, ale przed werdyktem. Mam nadzieję, że ten werdykt zapadnie w najbliższych dniach. Podobnie, jeśli werdykt się utrzyma, w I kwartale przyszłego roku podpiszemy umowę, co umożliwi realizację zadania do końca 2029 r.

Ostatni z tych trzech pododcinków będzie łączył się z Kokaninem, czyli tak naprawdę jesteśmy już pod Kaliszem. To Zbiersk – Kokanin, 18 km. Jest to oparte na tych samych decyzjach. Równolegle prowadzone postępowanie przetargowe. Tutaj, podobnie jak na pierwszym z odcinków konińskich, mamy wyłonionego wykonawcę. Jesteśmy po procedurze w Krajowej Izbie Odwoławczej. Nasz wybór się utrzymał, tak że myślę, że I kwartał przyszłego roku jest bardzo realny, żeby podpisać kontrakt z tą samą datą wykonania: 2029 r.

Ostatni z odcinków na szlaku Konin – Ostrów to już bezpośrednie połączenie z Ostrowem Wielkopolskim. Kontrakt na 6 km został podpisany w czerwcu tego roku. Mamy już wszystkie daty kontraktowe. Najbliższy istotny termin to kwiecień przyszłego roku, kiedy

będziemy składać wniosek o wydanie decyzji ZRID. Myślę, że w pierwszej połowie 2029 r. – zgodnie z założonymi terminami – ta realizacja powinna być zakończona.

Jeśli idzie o drogę nr 25, to są najważniejsze informacje. Oczywiście za chwilę zaproszę do zadawania pytań. Dodam jeszcze, że myślę, że kluczowym połączeniem dla Kalisza jest połączenie w kierunku Sieradza, czyli wylot drogi nr 12: Kalisz – granica województwa wielkopolskiego. To zadanie przygotowywane od kilku lat z uwagi na skalę przebudowy, bo mówimy o przebudowie istniejącej drogi krajowej. Będziemy poruszali się w ramach istniejącego pasa drogowego, oczywiście z poszerzeniem, czyli uzupełnieniem szlaku o elementy poprawy bezpieczeństwa, przebudowę skrzyżowań, sygnalizację, z uzupełnieniem o ścieżki pieszo-rowerowe.

Tylko nadmienię, że podzieliliśmy ten odcinek na trzy sekcje. Sekcja Kalisz – Opatówek to sam wylot Kalisza od granic miasta do Opatówka. To już dzisiaj realizowane 3 km. Pewnie widzą to państwo na co dzień, bo już są pewne ograniczenia w ruchu. To jest etap, który wykonuje firma Eurovia. Termin zakończenia to koniec przyszłego roku, tak że firma intensywnie działa.

Kolejne odcinki: Opatówek – Józefów i Józefów – granica, będą ogłaszane w najbliższym czasie, ale nie w takiej kolejności, jak wymieniłem, tylko po odcinku Kalisz – Opatówek będziemy starali się ogłosić odcinek Józefów – granica. To po to, żeby realizacje się na siebie nie nałożyły, żeby nie wprowadzać zbyt dużych utrudnień na szlaku. Na końcu będzie odcinek Opatówek – Józefów. Dodam tylko, że na odcinek Józefów – granica województwa mamy już wydaną decyzję ZRID, tak że w tej kolejności będziemy mogli to realizować. Zakładam, że odcinek Józefów – granica będzie ogłoszony w przyszłym roku.

Myślę, że z najważniejszych rzeczy to tyle. Bardzo dziękuję państwu za udzielony głos.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze.

Bardzo proszę, teraz pan dyrektor Piotr Bruss, PKP PLK. Nie ma, nie dojechał?

Dyrektor Zakładu PKP PLK w Ostrowie Wielkopolskim Jacek Trzmiel:

Przepraszam bardzo. Szanowni państwo, pana dyrektora Brussa dzisiaj nie ma, ale jeśli PLK została wywołana, myślę, że pozwolę sobie zabrać głos. Nazywam się Jacek Trzmiel, jestem dyrektorem Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim.

Jeśli chodzi o naszą działalność, przede wszystkim utrzymujemy linię kolejową na terenie Kalisza. Jest to linia nr 14: Łódź Kaliska – Tuplice. Od 2024 r. w ramach KPO kontynuujemy przede wszystkim modernizację urządzeń przejazdowych. Wymieniamy urządzenia na nowoczesne przede wszystkim po to, żeby podwyższyć poziom bezpieczeństwa.

Jeśli chodzi o inne nasze działania, przede wszystkim skupiamy się na utrzymaniu parametrów eksploatacyjnych, utrzymaniu prędkości i nacisków, żeby utrzymać te parametry do czasu planowanej modernizacji linii. Jeśli chodzi o inwestycje na odcinku od Zduńskiej Woli do Ostrowa, odcinek ten cały czas znajduje się na liście rezerwowej. Jest opracowane studium wykonalności na modernizację tego odcinka linii, jednakże nie mamy finansowania.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Muszę to zdementować dla kolegów posłów spoza Kalisza. To nie jest Kalisz.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Proszę kontynuować.

Dyrektor Zakładu PKP PLK w Ostrowie Wielkopolskim Jacek Trzmiel:

Myślę, że najważniejsze rzeczy powiedziałem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Bardzo proszę, pan Michał Roguski, jak rozumiem, wraz ze współpracownikami z CPK.

Dyrektor Portfela Sieradz-Poznań w Pionie Kolejowym Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Michał Roguski:

Dzień dobry. Michał Roguski, dyrektor Portfela Sieradz-Poznań. Reprezentuję spółkę Centralny Port Komunikacyjny. Również bardzo dziękuję panom przewodniczącym i panu prezydentowi za możliwość udziału w spotkaniu. Razem z zespołem przedstawimy państwu status zadań inwestycyjnych realizowanych właśnie na odcinku Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań. Przepraszam

za moją niedyspozycję. Jestem, że tak powiem, świeżo po chorobie. W takim razie chciałbym przekazać głos panu Łukaszowi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę.

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

Dzień dobry państwu. Łukasz Witkowski, Centralny Port Komunikacyjny. Jestem ekspertem ds. relacji otoczenia inwestycji kolejowych, odpowiadam za kontrakt Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań. Dzisiaj chcielibyśmy opowiedzieć, jak wygląda aktualny stan prac na projekcie z uwzględnieniem Kalisza.

Cały projekt Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań podzielony jest na kilka decyzji środowiskowych. Są to decyzje, które zostały już złożone. Obejmują odcinek Sieradz – Pleszew z wyłączeniem części Kaliskiej, o której za chwilę powiem. Drugi wniosek to jest Pleszew – Poznań. Dwie pozostałe decyzje środowiskowe to decyzje, które będą złożone w najbliższym czasie. Zgodnie z harmonogramem w przyszłym miesiącu, a tak naprawdę w przyszłym tygodniu odbieramy koncepcję programowo-przestrzenną dla obwodnicy, dla odcinka linii kolejowej na wysokości Kalisza. Jeszcze w grudniu tego roku składamy właśnie na ten przebieg wniosek o wydanie decyzji środowiskowej. To jest ta trzecia decyzja środowiskowa. Czwarta decyzja środowiskowa, która będzie składana w przyszłym roku, obejmuje zakres modernizacji istniejącej linii kolejowej nr 14 w pełnym przebiegu na wysokości Kalisza. Jest to związane nie tylko z modernizacją istniejącej linii pod kątem podniesienia parametrów technicznych i prędkości projektowej. W uzgodnieniu z miastem wypracowanym również na istniejącej linii kolejowej nr 14 mają znaleźć się również rozwiązania bezkolizyjne, czyli przejazdy, na których nie będzie rogatek. Będą to rozwiązania w postaci wiaduktów drogowych. W tej chwili wykonawca nad tym pracuje. Działania te wydarzą się w najbliższym czasie, dla Kalisza już za chwilę, bo jeszcze w tym roku.

Następnie w 2026 r. planujemy złożenie wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej czy też opracowanie projektu architektoniczno-budowlanego. W tej chwili jest opracowywany dla pozostałej części. Jak powiedziałem, po odbiorze w przyszłym tygodniu koncepcji programowo-przestrzennej wchodzimy już tryb projektu budowlanego i uszczegóławiamy rozwiązania projektowe. Dalej, 2027 r. to złożenie wniosku o pozwolenie na budowę, a samo fizyczne rozpoczęcie prac budowlanych to 2028 r., z uzyskaniem pozwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w 2035 r.

Chciałem jeszcze podkreślić, że cały czas, zresztą nie tylko na tym projekcie, a na każdym naszym projekcie, który prowadzimy, dla samorządu, dla mieszkańców dostępna jest mapa interaktywna, na której każdy mieszkaniec może zapoznać się z przebiegiem. Jest to bardzo dokładna, szczegółowa mapa. Można na niej znaleźć lokalizację własnej nieruchomości. Jest również zakładka poświęcona projektowi wraz z infolinią. Każdy mieszkaniec ma możliwość, jeżeli oczywiście chce, zadzwonić na dedykowaną infolinię.

Tutaj uwaga. Nie siedzi tam sztab ludzi, którzy odbierają telefony, gdzie cały czas odbiera inna osoba. Kiedy ja opiekuję się tym kontraktem, każdy mieszkaniec kanalizowany jest poprzez tę infolinię do mnie, czyli do osoby dedykowanej wyłącznie temu projektowi. Dzięki temu, po pierwsze, jako spółka znamy całą historię choroby, występujących problemów i wszystkie problemy mieszkańców, ale i jest poczucie z drugiej strony, ze strony mieszkańca, że zawsze dzwoni do jednej i tej samej osoby.

Tu jest wspomniana mapa interaktywna, która jest dostępna. W najbliższym czasie, po odbiorze koncepcji programowo-przestrzennej, będzie ona podlegała aktualizacji o wypracowane rozwiązania projektowe. Będą tu delikatne korekty – o czym mogę ewentualnie powiedzieć później – w obrębie ul. Wojciecha z Brudzewa i ul. Elektrycznej, które nastąpiły na wniosek mieszkańców.

W dalszej części skupimy się na LHM-ie, czyli tym, co dzieje się i o czym rozmawiamy z miastem już od ok. dwóch lat, czyli o lokalnym hubie mobilności, o mobilności, o całym zagospodarowaniu w przyszłym... To jest oczywiście koncepcja. Proszę nie traktować tego jako układ docelowy. Tutaj jeszcze toczą się rozmowy z miastem, czy chodzi o sam układ urbanistyczny, czy chodzi o rozwiązania drogowe. Wykonawca nad tym pracuje. Na bieżąco przekazujemy materiały. Więcej na temat tego lokalnego hubu mobilności opowie kolega Michał Bromboszcz.

Starszy specjalista ds. planowania przestrzennego w Biurze Wdrażania Strategii i Planowania Podprogramu Kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Michał Bromboszcz:

Dzień dobry. Opowiem dwa słowa o koncepcji urbanistycznej dla węzła przesiadkowego w Kaliszu. Jest to koncepcja, nad którą prace zaczęliśmy już – jak było powiedziane – dwa lata temu, od trzydniowych warsztatów tutaj, w Kaliszu, gdzie wspólnie z samorządem i z różnymi interesariuszami opracowywaliśmy główne wytyczne przestrzenne dla koncepcji, która od tamtego czasu się rozwija. Następnie zachodziły różne zmiany, uszczegółowienia. To zawsze było przedmiotem naszych konsultacji z samorządem. To trwa do dzisiaj.

Ostatnim aktem tej współpracy było podpisanie porozumienia intencyjnego, które ma określać zasady dalszego projektowania, a następnie dążyć do podpisania porozumienia wykonawczego. Obecnie zostały zgłoszone pewne uwagi do przedstawionej koncepcji i w CPK przeprowadzimy razem z podwykonawcami analizy, jeżeli chodzi o zaproponowany układ drogowy w tej koncepcji.

Jeżeli natomiast chodzi o sam projekt, mówiąc krótko o tym, skąd wziął się w takiej formie, wszystko zaczęło się od analizy w skali całego miasta, żeby określić charakterystykę tego miejsca i wagę, jaką ono pełni, a w związku z tym charakter i funkcje, które będą tam niezbędne. Określiśmy główne zagadnienia definiujące to miejsce. Po pierwsze, to lokalizacja, która z racji bliskości torów łączy północną i południową część miasta, usprawnia to połączenie. Z drugiej strony ona znajduje się na granicy części mieszkalnej i bardziej przemysłowej części miasta. Jeśli chodzi o kompozycję całego planu miasta, znajduje się na końcu ul. Górnośląskiej, która stanowi główną oś planistyczną miasta: z historycznego Starego Miasta do naszego obszaru przydworcowego. Obecnie jest to również główna handlowa destynacja ze względu na największą galerię. W związku z tym to już generuje duży ruch. Wciąż jest to oczywiście dworzec kolejowy pełniący bardzo ważną funkcję. Wszystkie te cechy wyznaczają nam rangę tego miejsca i potrzebę stworzenia reprezentacyjnego charakteru tego miejsca, tej tzw. bramy miasta.

Teraz wyświetlimy animację, która już bardziej zbliża się do samego projektu, i w dwóch słowach powiem o bardziej szczegółowych wytycznych i założeniach, które są związane z tym opracowaniem. Zaczynamy od tego, jak to miejsce wygląda w tej chwili. W tej chwili wygląda tak, że jest to teren przede wszystkim parkingu. Już sam ten fakt zabiera nam charakter reprezentacyjny. W projekcie staramy się przekształcić to miejsce w dosyć znacznym stopniu tak, żeby stało się istotną przestrzenią miejską, publiczną bramą miasta. Będzie to również impuls dla całego obszaru przydworcowego, nie tylko tych kilku kwartałów, którymi się zajmujemy.

Zakładamy przebudowę układu drogowego. To jest po części wymuszone tym, że ul. Dworcowa nie będzie już mogła przekraczać tych torów w poziomie peronu i musimy stworzyć bezkolizyjny przejazd pod torami. Staramy się również ograniczyć ruch samochodowy w obszarze dworca. Zaproponowaliśmy układ, który w dosyć znacznym stopniu zmienia obciążenie ruchem tego obszaru.

W temacie parkingów również zaproponowaliśmy rozwiązania, które mają... One mają przejąć dominować nad tą przestrzenią, natomiast i tak sumarycznie będzie ich więcej, ponieważ powstanie parking po południowej stronie torów i powstanie parking na tyłach budynku dworca. Będzie to na płycie ponad stanowiskami autobusowym, jak i w parkingu podziemnym. Planujemy też rozbudowę ścieżek, dróg rowerowych, które w tej chwili występują tylko w szczątkowej formie. Chcielibyśmy stworzyć przejście pod torami, które będzie również pieszo-rowerowe, i w ten sposób znacząco podnieść jakość tych połączeń w całym rejonie.

Dochodzimy do tej najbardziej kolejowej infrastruktury, czyli trzech peronów oraz budynku dworca, który został zaprojektowany jako połączony budynek dworców autobusowych i kolejowego. Zależało nam na tym, żeby dystans pomiędzy wszystkimi środkami transportu zbiorowego był jak najmniejszy, w związku z czym zarówno dworzec kolejowy i autobusowy, jak i transport publiczny, przystanki autobusów miejskich zostały zlokalizowane w bezpośredniej bliskości czy to dworca, czy to wyjścia z przejścia podziemnego. W to włączają się parkingi rowerowe, które też zostały rozmieszczone w różnych lokalizacjach.

Dochodzimy do przestrzeni publicznych. Pierwszą taką przestrzenią jest plac przed dworcem, zupełnie nowa, nowo stworzona przestrzeń. Ona w dużej części ma opadający charakter do przejścia pod torami. Między budynkiem galerii i historycznym dworcem planujemy bardziej parkową, trochę wyciszoną przestrzeń. To ogród miejski. Tutaj mamy krótki przelot. Całe przedpole

istniejącego dworca musiałoby więc zmienić funkcję na bardziej komercyjno-kulturową, może administracyjną.

Na koniec cały projekt został wzbogacony o wizję tego, jak mogłyby rozwijać się przylegające tereny. Choć to już nie należy do bezpośredniej inwestycji kolejowej, chcemy pokazać potencjał, jaki wiąże się z podstawowymi przekształceniami realizowanymi przez CPK. Łączy się to również z tym, że ulice, które w tej chwili dochodzą do dworca, mogłyby dosyć znacząco zmienić swój charakter. W tej chwili mają one raczej charakter drogowy i stricte transportowy. Chcielibyśmy, żeby zmieniły się one w przestrzenie bardziej miejskie, przyjazne pieszym, z lokalami usługowymi w parterach pierzei budynków, z wykształconymi pierzejami, które dosyć znacząco wpływają na odczucie takiej przestrzeni. Dziękuję bardzo.

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

To jeszcze gwoli uzupełnienia i podsumowania pozwolę sobie wrócić do prezentacji. Powiedziałem już, co zyskuje m.in. Kalisz. To budowa nowej infrastruktury kolei dużych prędkości i modernizacja całego odcinka linii kolejowej nr 14 wraz z budową przejazdów bezkolizyjnych. Po trzecie, w tej chwili istnieje jeden peron jednokrawędziowy i jeden peron dwukrawędziowy w Kaliszu. Jak państwo widzą, powstaną trzy dwukrawędziowe perony, czyli mówimy o dwukrotnie większej infrastrukturze, niż jest obecnie, nowy budynek z funkcją – co powiedział kolega – dworca PKS-u, który będzie swoistą bramą Kalisza.

Jeżeli są jakieś pytania, to z naszej strony bardzo prosimy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowni państwo, zgodnie z zapowiedzią przechodzimy do dyskusji. Otwieram dyskusję. Szanowni państwo, wyznaczam czas maksymalny udziału w dyskusji na trzy minuty. Bardzo proszę o zgłoszenia. Pani posłanka Oliwiecka... Bardzo proszę, proszę podnieść ręce, a ja będę zapisywał.

Posel Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. Dziękuję ślicznie za tę prezentację. Proszę o potwierdzenie. Czy cała droga DK25 będzie, jak rozumiem, czteropasmowa? Proszę zbierać pytania. To nie chodzi o to, żeby odpowiedzieć od razu, a na końcu, bo pewnie tych pytań będzie więcej.

Zanim zadam pytanie odnośnie do naszej inwestycji CPK w Kaliszu, chciałam powiedzieć słowo na temat rozwoju połączeń kolejowych, optymalizacji rozkładu jazdy w Kaliszu. Szanowni państwo, wczoraj dostałam dane z ministerstwa, że w porównaniu z 2023 r. na dzień dzisiejszy w 2025 r. odnotujemy wzrost pasażerów o 25%. Kaliszanie, nie tylko kaliszanie, bo również mieszkańcy regionu, coraz częściej korzystają więc z połączeń kolejowych. Mamy rozkwit tej kolei i musimy to oczywiście bardzo dobrze wykorzystać.

W tym miejscu trzeba powiedzieć o tym, co się wydarzyło 25 listopada, czyli o podpisaniu umowy dotacyjnej na kolej aglomeracyjną. Podam tylko dwa przykłady. Oczywiście rozkład jazdy zawsze jest tak dobry, jak nam pasuje, ale Kolej Wielkopolska wchodzi w relacje kolejowe w takich dziurach, które powstają pomiędzy połączeniami Intercity i Polregio. Przykład to relacja Kalisz – Ostrów. Na tym polega ta optymalizacja. To jest oczywiście ukłon w stronę PLK, która odpowiada za rozkład jazdy. Ta optymalizacja polega na tym, żeby koleje regionalne wypełniały to i wchodziły w miejsca, gdzie jest przerwa pomiędzy połączeniami krajowymi, a tutaj te relacje w aglomeracji kalisko-ostrowskiej są kluczowe, więc tych połączeń będzie znacznie więcej.

Od 15 grudnia wchodzi nowy rozkład jazdy – to państwo wiecie – bezpośrednio połączenie do Berlina z promocyjnymi biletami na 15 grudnia. Podpowiadam: 14 zł dla studentów w jedną stronę. Tak jest przynajmniej w tej chwili. Kilka dni temu tak było. Zwiększa się też liczba połączeń wieczornych z Warszawy do Kalisza. Zwiększa się liczba połączeń do Poznania wieczorem. Już nie będziemy musieli jeździć do Poznania po godz. 21 przez Wrocław, a takie są w tej chwili połączenia, więc to jest dobra informacja dla studentów. Zachęcam do przesłania nowych rozkładów, bo trzeba się do nich też przyzwyczaić, ale jedno jest pewne. Jest to zoptymalizowane również pomiędzy przewoźnikami.

Szanowni państwo, nawiązując do inwestycji CPK, która w Kaliszu budzi ogromne emocje, mam konkretne pytanie o mieszkańców ul. Elektrycznej, którzy dzisiaj są z nami na sali. Oni sami pewnie będą dopytywać. Chodzi mi o zakres wywłaszczeń, o pierwszą linię, o drugą linię zabudowań. Prosiłabym o doprecyzowanie tej informacji.

Drugie pytanie dotyczy tego naszego hubu, naszego dworca, który państwo nazywacie już historycznym. Rozumiem, że będzie nowy budynek dworca, który będzie obsługiwał połączenia autobusowe, kolejowe. Jaki jest w takim razie plan – to też pytanie do pana prezydenta – na nasz dworzec historyczny? Czy on będzie przekazany miastu? Nie będzie dublowania funkcji, tak? Czy dobrze to odczytałam w prezentacji? Proszę o doprecyzowanie.

Głos z sali:

Tak jest. To ja...

Posel Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Sekundeczkę. Oddaję tu głos przewodniczącemu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, od tego jest dyskusja, tak że spokojnie. Panowie zapisują wszystkie pytania, wszystkie wątpliwości, które padną w trakcie dyskusji, i kwestie do wyjaśnienia. Też zapisuję kwestie, które są ważne z punktu widzenia funkcjonowania Komisji Infrastruktury i decyzji, które podejmujemy bądź które podejmuje rząd.

Witam pana posła Jana Dziedziczaka, który dotarł w międzyczasie. Bardzo proszę, pan prezydent Krystian Kinastowski. Bardzo proszę, panie prezydencie.

Prezydent miasta Kalisza Krystian Kinastowski:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję przede wszystkim za to, że przyjechaliście państwo dzisiaj do Kalisza. Możemy w trochę szerszym gronie niż normalnie na tematy infrastruktury tutaj, w regionie rozmawiać. Cieszę się również, że jest tutaj większość posłów z naszego regionu kaliskiego i możemy o tych rzeczach wspólnie porozmawiać.

Jeżeli chodzi o obwodnicę Kalisza, chciałem bardzo serdecznie podziękować panu dyrektorowi Kosickiemu, że udało się zakończyć ten bardzo trudny etap. Widzieliśmy, że od momentu podpisania umowy to było 9 lat. Wiem, że generalnie inwestycje projektuje się długo, a drogi tym bardziej, ale 9 lat to, myślę, niezbyt dobry wynik, myślę, że głównie ze względu na to, że zachodziło dużo różnych niepokojących sytuacji wokół samego kaliskiego odcinka. Dlatego tym bardziej cieszę się, że już w tej chwili jesteśmy w stanie ogłosić przetargi. Można powiedzieć, że wracamy do punktu wyjścia, cofamy się o kilka lat i realizujemy ten wariant, który dla Kalisza, ale również dla całej aglomeracji – jestem głęboko przekonany, że również dla Nowych Skalmierzyc – jest najlepszy, najbardziej korzystny i na dobrą sprawę jedyny realny do realizacji. Czekamy więc na przetarg. Oczywiście, panie dyrektorze, tak jak na całym etapie tej pracy koncepcyjnej również tu zapewniam o pełnym wsparciu i pełnej współpracy.

Co do projektu kolei dużych prędkości, szanowni państwo, nasz entuzjazm nie jest już tak spory jak w przypadku obwodnicy. Przypomnę tylko, że powstała koncepcja tego bajpasa. Wszyscy widzimy, to jest ta czerwona krecha idąca przez sam środek naszego miasta. W związku z tym mamy również pewne obawy. Te obawy wynikają przede wszystkim z tego, że na ten moment... To są pytania, ale i sugestie do państwa posłów, do pani poseł. To są pytania i sprawy do załatwienia tutaj, na naszym terenie. Czy odcinek trasy kolejowej nr 14, który będzie wprowadzał wszystkie pociągi, które pojadą po torach szybkich kolei, a będą mogły wjechać do Kalisza, ma zapewnione finansowanie? Co do realizacji czy on będzie prowadzony równolegle do budowy kolei dużych prędkości? Stawiam również takie pytanie: Czy może wydarzyć się taka sytuacja, że ten odcinek nie zostanie przebudowany ze względu na... Zakładam, że nie jest to inwestycja CPK, tylko kolejowa. W związku z tym może być tak, że koleje dużych prędkości będą pierwsze, infrastruktura zostanie wykonana, pociągi zaczną jeździć, przelatywać przez Kalisz i żaden z nich nie będzie w stanie wjechać i dojechać do Kalisza na dworzec.

Chciałbym zadać jeszcze jedno pytanie. Szanowni państwo, wszyscy doskonale wiemy, że kwestia tego bajpasa w Kaliszu budzi ogromne kontrowersje. Są tutaj przedstawiciele mieszkańców z ul. Elektrycznej, którzy są bezpośrednio zainteresowani przebiegiem bajpasa ze względu na wywłaszczenia i na to, że trasa bajpasa biegnie po ich posesjach. To jest jeden z punktów zapalnych, ale punktów zapalnych jest więcej, gdyż, jak powiedziałem już wcześniej, ta kolej, ta obwodnica – na dobrą sprawę nie miasta, tylko dworca Kalińskiego – biegnie po terenach, które docelowo miały gwarantować naszemu miastu rozwój. Wiadomo, że tak priorytetowa inwestycja, element liniowy, który ma najwyższy priorytet, jeżeli chodzi o transport publiczny, będzie miał bardzo poważne konsekwencje dla rozwoju przestrzennego naszego miasta. Mam pytanie do panów projektantów. Ile na odcinku bajpasa jest wykonanych wiaduktów i przejazdów,

które będą umożliwiały codzienny ruch mieszkańców Kalisza pomiędzy tymi dwiema połowami miasta, które powstaną po wybudowaniu tej infrastruktury kolejowej?

Głównie są to te rzeczy. Mam jeszcze jedno pytanie, bo wiem, że firma BBF wykonująca projekt zleciła badania ruchu na skrzyżowaniach wokół węzła, o którym mówimy. Tu również, pani poseł, jest bardzo gorąca prośba o to, żeby wesprzeć nasze starania o to, aby sam projekt i koncepcja węzła były rozszerzone o skrzyżowania. W tym projekcie i w tej koncepcji, która jest w tej chwili nam prezentowana, nie ma rozwiązanego skrzyżowania ul. Podmiejskiej z ul. Górnośląską i ul. Wrocławską, a na dobrą sprawę jest to główne skrzyżowanie w tym regionie i ono będzie odpowiadało za skomunikowanie całego tego węzła, który w założeniu ma pełnić bardzo ważną rolę i będzie bardzo dużym generatorem ruchu, sam węzeł.

W mojej ocenie natomiast ta obsługa komunikacyjna, która jest w tej chwili zaproponowana przez inwestora, przez spółkę, nie uwzględnia liczby samochodów, które mogą tam się pojawić. Oczywiście może jest taka decyzja, że nie będzie uwzględniać, natomiast musimy mieć wtedy w tyle głowy jedno: to na nas, na miasto spadnie konieczność przebudowy infrastruktury drogowej, skrzyżowań. Jak wiemy, środków w samorządzie zawsze brakuje, zwłaszcza na takie inwestycje, które nie są do końca naszym pomysłem.

To może tyle, żeby nie było za dużo wątków. Oczywiście, jeżeli pojawią się kolejne pytania, to już w samej dyskusji. Dziękuję, panie przewodniczący

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezydencie.

Bardzo proszę, zgłosiła się pani posłanka Karolina Pawliczak. Bardzo proszę, pani poseł. Ja zbieram te głosy, tak że bardzo proszę podnieść rękę. Kto z państwa? Pani posłanka...

Posel Karolina Pawliczak (KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja również bardzo dziękuję za to posiedzenie Komisji, na którym możemy omówić dużo rzeczy dotyczących inwestycji dotyczących naszego regionu. Naprawdę bardzo się cieszę, bo chyba sami też państwo widziecie i słyszyście, jak spore jest przyspieszenie, szczególnie w ostatnich miesiącach, po latach marazmu, wieloletniego zaniedbania. To wyczułam również w słowach pana prezydenta, że idziemy do przodu. Pojawia się światło w wielu tunelach, zarówno infrastruktury drogowej, jak i tej kolejowej. Tak jak pan dyrektor powiedział, są państwo w gotowości, jeśli chodzi o drogę nr 25, która przecież chyba nam wszystkim najbardziej leży na sercu. Cieszę się bardzo i od drogi nr 25, przez drogę nr 11... Akurat tutaj nie było o tym mowy, ale S11 dotyczy też naszego regionu. Droga nr 12 jest na etapie już bardzo konkretnej inwestycji w poszczególnych odcinkach.

Chcę państwu jeszcze powiedzieć, że jesteśmy w fazie projektowania nowego tematu, czyli Via Pomerania. Z panem posłem Urbaniakiem jesteśmy w zespole, który zajmuje się tym tematem, tą inwestycją strategiczną, jeśli chodzi o sprawy militarne, wojskowe, obronnościowe. Jesteśmy zaangażowani w to, żeby Kalisz był wpisany w mapę Via Pomerania, bo Via Pomerania jest również częścią DK25, tak że jeżeli wzmocnimy to poprzez wpisanie naszego miasta w tę inwestycję, to nam zdecydowanie bardziej pomoże. Ostatnim etapem na tej drodze będzie Konin, tak że trasa ta ma przebiegać od Pomorza aż do Konina. Zajmuje się tym bezpośrednio zarówno Ministerstwo Infrastruktury, jak i Ministerstwo Obrony Narodowej.

Szanowni państwo, CPK. Zawsze zabiegaliśmy o to, żeby szkody dla lokalnego społeczeństwa, dla ludzi, których inwestycja ta może dotyczyć, były jak najmniejsze. Muszę też państwu powiedzieć, że temat jest wielokrotnie omawiany na Komisji Infrastruktury, jeżeli oczywiście ten punkt jest w trakcie realizacji. Zawsze podkreślam, że jeśli chodzi o nasz region, o nasze miasto, wszyscy pamiętamy wielotysięczne protesty, które miały miejsce tu, w mieście i nie tylko, bo i poza terenem naszego miasta. Udało się w dużej mierze „złagodzić” te protesty społeczeństwa, ale nie zmienia to faktu, że jest jeszcze kilka nieruchomości, które są punktem zapalnym. Ja też bardzo proszę o informacje w zakresie tego, co możemy państwu zaproponować.

W aspekcie przedstawionych tutaj propozycji chciałam natomiast zapytać, ponieważ nasz kaliski dworzec i teren, który ma być zmieniony w aspekcie tej nowej inwestycji... Zmiana ma dotyczyć dosyć zasadniczo również nieruchomości, bo tam są mieszkania socjalne. Czy te mieszkania socjalne również w tym kontekście miałyby być zlikwidowane? Mówię o budynku socjalnym miejskim przy ul. Podmiejskiej.

Druga rzecz jest taka. Nie ukrywam, że na rzecz inwestycji, czyli zabudowania wokół terenu dworca wydane były naprawdę wielkie pieniądze publiczne. Mówimy oczywiście o tym parkingu,

choć tak naprawdę miało to być swoistego rodzaju centrum przesiadkowe. Rozumiem, że ma to być zupełnie zmienione i to, co było wcześniej, już dzisiaj, w kontekście państwa planów nie będzie miało sensu. Tak przynajmniej czytam to, co państwo nam przedstawiliście. To pytanie dotyczy mieszkań socjalnych i zabudowań, czyli tego zagospodarowania wokół dworca. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Bardzo proszę, pan poseł Jarosław... pani posłanka Alicja Łuczak. Bardzo proszę.

Poseł Alicja Łuczak (KO) – spoza składu Komisji:

Dzień dobry państwu. Bardzo dziękuję za zaproszenie. Nie jestem członkinią Komisji Infrastruktury, ale jestem posłanką z tego terenu i wszystko, co się tutaj dzieje, również leży mi na sercu.

Mam techniczne pytanie do pana dyrektora Patryka Kosickiego. Panie dyrektorze, w jakim zakresie spełnione zostały postulaty, które swego czasu składaliśmy z wójtami gmin Żelazków czy Stawiszyn, jeśli chodzi o drobiazgowo przejścia, kładki? Bardzo prosiłabym, żeby wybrzmiało to, że zajmujemy się też tymi drobniejszymi sprawami na trasie nr 25. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Teraz zapowiedziany pan przewodniczący Jarosław Urbaniak. Bardzo proszę.

Poseł Jarosław Urbaniak (KO) – spoza składu Komisji:

Dzień dobry. Powrzućmy trochę dziegieć do tej beczki miodu. Dostałem zaproszenie od pani prezydent Klimek na – jak to się nazywa... – wydarzenie promujące Kalisko-Ostrowską Kolej Aglomeracyjną na 9 grudnia na godz. 10. Czemu nie od pana? Wydaje mi się, że to jest ważna rzecz, którą trzeba wrzucić do tego wszystkiego. Swego czasu powstała aglomeracja kalisko-ostrowska, wiele projektów szło dla rozwoju regionu, a nie Kalisza, nie Ostrowa. Za każdym razem o tym myślano w sprawie CPK.

Kolejny raz powtórzę swoje stanowisko. Szkoda, bo ten projekt, który został zostawiony w 2015 r., gdy istniała stacja na rozgałęzieniu w Śliwnikach w gminie Nowe Skalmierzyce między Kaliszem a Ostrowem, był najlepszym rozwiązaniem. Teraz nie ma co tu świętować. To w Sieradzu otwierają szampana. Jeżeli jest szansa rozwoju w związku z budową CPK na zachód od Baranowa, to z pewnością w Sieradzu, a nie w aglomeracji kalisko-ostrowskiej. Mleko jest już rozlane. Złośliwości można by mnożyć dalej. Jak podejmuje się takie decyzje o przebiegu, to później trzeba niestety wyburzać domy. Tamta koncepcja przechodziła przez tereny wiejskie. Wydaje się, że byłaby dużo łatwiejsza do realizacji, szczególnie w zakresie problemów społecznych.

Sprawa drogi nr 25 jest załatwiona. W pewnym sensie nie ma co jej roztrząsać, oczywiście poza prokuratorem, który w tej sprawie został... ale mówienie, że zadowoleni są mieszkańcy czy dokładnie rolnicy z gminy Nowe Skalmierzyce, to jest duża przesada, bo nie są zadowoleni z tego rozwiązania i pewnie nadal pozostaną.

Panie dyrektorze, ze spraw, które może jeszcze możemy poprawić, w mojej ocenie Kaliszowi, nie Ostrowowi, a Kaliszowi – pewnie też regionowi – przebieg drogi nr 12 od Błaszek w kierunku Kalisza warto byłoby zrobić nie po starym śladzie, tylko parę kilometrów na wschód od Kalisza, żeby z tego zrobić na przykład południową obwodnicę Kalisza, bo to kończy się tak, że głównym argumentem Kalisza jest to, że jest ostatnim dużym czy średnim miastem, które nie ma obwodnicy. Jest to jednak kolejna inwestycja, która będzie kosztować ogromne pieniądze, obwodnicy znowu nie będzie, a ten ruch od strony Sieradza z drogi nr 12 czy 8, tej ekspresowej, jest duży. Taki drobny spór był od zawsze. Pan prezydent jest zwolennikiem połączenia z autostradą A2. Jeden z poprzednich prezydentów twardo stał za połączeniem naszej aglomeracji drogą nr 8 pod Sieradzem, a droga nr 12 może być strategiczna, może rozwiązać na przykład problem obciążenia na A2 i na A4, bo to jest taka droga, która jest pośrodku – między północną autostradą A2 a południową A4 – i mogłaby w łatwy sposób odciążać te dwie autostrady, tak jak – uśmiech w kierunku kolejarzy – droga kolejowa nr 14. To nie w kwestii CPK i odcinka kaliskiego, tylko w kwestii tego odcinka dążącego do zachodniej granicy państwa, bo o tej linii kolejowej wszyscy zapominają, a pamiętali o niej Niemcy, kiedy szli na Moskwę i na Stalingrad, pamiętali Rosjanie, kiedy...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, bardzo proszę zmierzać do brzegu.

Poseł Jarosław Urbaniak (KO) – spoza składu Komisji:

...w NRD... Już kończę. Przedłużenie i remont trasy nr 14 od Kalisza w kierunku granicy zachodniej może więc podobnie odciążać linie kolejowe.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Poseł Jarosław Urbaniak (KO) – spoza składu Komisji:

...drogi nr 12 jako konkretny temat i południowa obwodnica Kalisza. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie pośle.

Pan prezydent chciał się odnieść, tak? Bardzo proszę, panie prezydencie.

Prezydent miasta Kalisza Krystian Kinastowski:

Ja króciutko, bo mam wrażenie, że pan poseł wywołał mnie do tablicy. Panie pośle, jeżeli chodzi o zaproszenie do Ostrowa, to tam będzie pan marszałek, chociaż z tego, co mówił, pewnie go nie będzie. Tam będzie po prostu ogłoszenie nowego rozkładu jazdy dla Kalisko-Ostrowskiej Kolei Aglomeracyjnej. Jeżeli chodzi o to, dlaczego pana nie zapraszamy, stwierdziliśmy to na zasadzie takiej, że jesteśmy konurbacją i gospodynią tego spotkania będzie pani prezydent, która jest również moim zastępcą w stowarzyszeniu, dlatego to ona zaprasza. Robi to u siebie. Ostrów na projekcie kolei aglomeracyjnej zyskuje najwięcej ze względu na to, że jest węzłem i połączeń do Ostrowa będzie w sumie najwięcej. Dlatego nie chciałem się rozpychać i umożliwiłem pani prezydent zorganizowanie tego projektu.

Panie pośle, żeby była jasność, bo rzeczywiście pani poseł również wspomniała o kolei aglomeracyjnej, chciałem tylko przypomnieć, że byłem inicjatorem powstania tego projektu. Pamiętam, że tutaj, w Kaliszu wybuchła dosyć spora dyskusja w momencie, kiedy Kalisz zdecydował o tym, że nie będzie realizował przejazdów pomiędzy Kaliszem i Ostrowem autobusami liniowymi, bo stwierdziliśmy, że te autobusy niestety nie spełniają standardów i nie służą do tego, żeby jeździć po drogach krajowych na 20-kilometrowej trasie pomiędzy dwoma miastami. Proszę sobie wyobrazić, co się stanie, jeżeli w taki autobus wjedzie – nie daj Boże – tir. Tirów porusza się pewnie kilka tysięcy na dobę. Podjęliśmy taką decyzję. Wtedy obiecałem, że transport na terenie aglomeracji pomiędzy Kaliszem i Ostrowem będzie odbywał się szynobusami. W momencie, kiedy zaczęliśmy uszczegóławiać ten temat, ze względu na to, że organizatorem ruchu na terenie województwa wielkopolskiego jest pan marszałek, stwierdziliśmy, że najlepiej będzie uderzyć właśnie tam. Pan Jankowiak już na pierwszym spotkaniu podjął rękawicę i załączył zielone światło dla tego projektu. Chyba po upływie dwóch i pół roku już możemy pochwalić się tym, że połączeń pomiędzy Kaliszem o Ostrowem będzie więcej, bo chyba 13 par na dobę, tak że tu jest już naprawdę znacząco.

Przypomnę tylko, że na początku ten projekt nie był dla wszystkich oczywisty. Mieliśmy tam pewne problemy, głównie z powiatem ostrowskim, ale jak ten projekt dojrzewał, to przyłączało się coraz więcej samorządów. Gdyby nie zgody pana starosty ostrowskiego, poszczególnych gmin, pani dyrektor, pani prezydent – oczywiście przy jej dużym wsparciu – to nie mielibyśmy tej kolei.

Wracając, panie pośle, też uważam, że słynny igrek to było bardzo dobre rozwiązanie dla całego regionu. Byłem wielkim zwolennikiem tego projektu. Byłem chyba jedyną osobą, która zgłaszała uwagi do strategii województwa wielkopolskiego, ponieważ tam żadnej wzmianki na ten temat nie było, a rozwidlenie w Wielkopolsce to jest bardzo duża sprawa nie tylko dla Kalisza, ale dla całego województwa. Po moich interwencjach do strategii wielkopolskiej – tej, która w tej chwili jest realizowana – został wpisany chociaż przystanek szybkiej kolei w Kaliszu.

Uważam oczywiście, że za mało zrobiono na szczeblu centralnym. Uważam, że jako województwo ponieśliśmy wielką klęskę, że to rozwidlenie zostało oddane, natomiast mleko już się wylało. W tej chwili na stole jest zupełnie inny projekt. Ten projekt również ewoluuje. Nie wiemy, na ile i czy do końca będzie on realizowany, bo już wiemy, że kluczowe założenia w ostatnim czasie znacząco się zmieniły. Nie wiadomo, co będzie za dwa, trzy lata. Jako społeczność lokalna – ja jestem przedstawicielem mieszkańców Kalisza – jesteśmy w tej chwili zobowiązani do wywalczenia jak najlepszych warunków dla przebiegu tej kolei.

Niestety bajpas jest bardzo niekorzystny dla Kalisza. Mamy bardzo poważne obawy, że jeżeli on powstanie, to na dobrą sprawę nasze miasto może się wyłączyć z projektu szybkiej kolei. Może być tak, szanowni państwo – pan poseł jest z Ostrowa, nie muszę mu tego mówić – że będzie jak z ekspresem do Berlina, który miał się zatrzymać w Ostrowie, a się nie zatrzymuje. Podobnie może być z tymi wszystkimi pociągami, które do Kalisza mają wjeżdżać co godzinę, a mogą nigdy tutaj nie wjechać. Bajpas zostanie wykonany, a my będziemy musieli funkcjonować pomiędzy dwoma stronami torów przez kolejne dziesiątki lat najprawdopodobniej wyłącznie na trzech przejazdach kolejowych. Jak na stutysięczne miasto to jest naprawdę bardzo słabo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, ponieważ mamy jako Komisja kolejny punkt w okolicy, będę musiał bardzo ściśle przestrzegać rygorów czasowych. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Jan...

Poseł Jarosław Urbaniak (KO) – spoza składu Komisji:

Mogę? Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, 30 sekund na ripostę.

Poseł Jarosław Urbaniak (KO) – spoza składu Komisji:

30 sekund.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę.

Poseł Jarosław Urbaniak (KO) – spoza składu Komisji:

Można bardzo długo mówić, a przy poprzedniej wypowiedzi jakoś nie było trzech minut. Puściłem iskierkę, pan prezydent zrobił z tego niezłe ognisko. Jestem tu jedyny z Ostrowa, z aglomeracji spoza Kalisza, dlatego że wykorzystałem przepis regulaminu Sejmu, że jako poseł mogę uczestniczyć bez prawa głosu w każdej komisji. To, co przeczytałem, to jest też tego przykład. Albo jesteśmy aglomeracją, albo nie. Panie prezydencie, albo współdziałać, albo nie współdziałać. Nie współdziałacie. To, że nie ma nikogo zaproszonego dzisiaj tutaj, że kolej aglomeracyjną otwiera prezydent jednego z miast... Mnie nie odchodzi którego. Wspólnie powinniście zapraszać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie, nie, szanowni państwo...

Poseł Jarosław Urbaniak (KO) – spoza składu Komisji:

Wie pan, czasami fakty są takie, że nie wiadomo, ile słów powiedzieć, a nie da się ich przytoczyć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Momencik, panie pośle. Myślę, że, po pierwsze, jesteśmy gościem w miejscu, które jest samorządem Kalisza, po drugie, to jest posiedzenie Komisji Infrastruktury poświęcone sprawom związanym z infrastrukturą drogową i kolejową. W wielu miejscach w Polsce są różne punkty zapalne, natomiast ja apeluję i bardzo proszę wszystkich państwa o to, żebyśmy skupili się na tym, co do przodu. Rozumiem, że są pewne anse i niuanse – naprawdę w każdym regionie tak jest – natomiast mam oczekiwanie wobec wszystkich, którzy uczestniczą w tym posiedzeniu, że będziemy skupiać się na sprawach, które można rozwiązać, a nie na eskalowaniu lokalnych problemów, bo one są w każdym miejscu.

Uważam, że samorządy muszą się dogadywać, a jako parlament nie jesteśmy od tego, żeby instruować samorządy, w jaki sposób powinny się dogadywać. Tak jak uprzejmie słuchamy parlamentu, tak samorząd może uprzejmie słuchać nas, natomiast, tak jak mówię, jesteśmy tutaj po to, żeby wsłuchać się w problemy, które możemy rozwiązać na poziomie parlamentarnym czy na poziomie zarządczym. Mówię tutaj o poziomie rządu. Szanowni państwo, bardzo więc proszę unikać spraw, na które Komisja Infrastruktury ze swojej natury nie ma wpływu, bo po prostu tracimy cenny czas na dyskusję, która nie jest osadzona w sprawach, co do których mamy coś do powiedzenia.

Bardzo proszę, pan poseł Dziedziczak. Panie pośle, trzy minuty. Będę bardzo ściśle przestrzegał tego czasu. Bardzo proszę. Tylko proszę mikrofon... Nie, nie oddam swojego mikrofonu. Nie będziemy się bawić... Podamy. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Jan Michał Dziedzicak (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. W rodzinie ten, kto ma pilot, ma władzę, a na Komisji władzę ma ten, kto ma mikrofon.

Panie przewodniczący, państwo posłowie, panie prezydencie, panie starosto, szanowni państwo, na wstępie chciałbym podziękować przewodniczącemu za kontynuowanie dobrej tradycji związanej z wyjazdowymi posiedzeniami Komisji Infrastruktury, na które są zapraszani posłowie z danego okręgu wyborczego, nawet jeśli do tej Komisji nie należą. Dlatego tutaj jesteśmy. Jest nas pięcioro na 12 parlamentarzystów.

Na wstępie chcę powiedzieć jedną istotną rzecz. Za dwa lata i tak wszystko się zmieni i powróci projekt CPK, bardzo korzystny dla miasta Kalisza, dla jego mieszkańców. Te niekorzystne plany, które w tej chwili są realizowane, pójdą w niepamięć. Zalecam więc tutaj duży dystans. Taki jest plan, wraca CPK, wraca możliwość dla mieszkańców Kalisza dojazdu w każde miejsce Polski w bardzo krótkim czasie. To jest pierwsza rzecz.

Dlaczego aktualne plany są tak słabe z punktu widzenia interesów miasta Kalisza? Odpowiedź jest dość prosta. Jest ona związana także z tym, dlaczego tak wysokie pieniądze za poprzednich rządów szły z budżetu państwa dla miasta Kalisza na inwestycje. Po prostu jako Prawo i Sprawiedliwość mieliśmy w Warszawie bardzo silną, wpływową reprezentację. Proszę pamiętać, że było to dwóch ministrów konstytucyjnych, członek kierownictwa kancelarii premiera, który mówi te słowa, czy choćby przewodniczący Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, bardzo wpływowy, jeśli chodzi o te sprawy. Taka była reprezentacja Prawa i Sprawiedliwości, która walczyła m.in. o interesy Kalisza. Jaka jest teraz? Żaden minister, jeden przewodniczący komisji, ale nie zajmuje się on samorządem czy infrastrukturą, tylko rozliczaniem opozycji. Efekty mamy, jakie mamy. Myślę, że w Sieradzu otwierają szampany. To jest druga rzecz.

Trzecia rzecz jest taka. Ponieważ jestem pilnowany czasowo, to chciałbym oficjalnie zapytać. Zależy mi, żeby odpowiedź padła do protokołu. Jaka jest ostateczna decyzja w sprawie Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim? Co państwo planujecie finalnie z tym zrobić?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie pośle. Odpowiem panu na ostatnie pytanie. Gdyby był pan na posiedzeniu Komisji, która dotyczyła m.in. właśnie tego zakładu, to wiedziałby pan, że te zmiany zostały wstrzymane. To jest kropka.

Szanowni państwo, jako kolejny głos zabierze pan Sławomir Lasiecki, przewodniczący Rady Miasta Kalisza. Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Miasta Kalisza Sławomir Lasiecki:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chciałbym szybko odnieść się do planu, który nam tutaj zademonstrowano. Powiem szczerze, w momencie, kiedy jesteśmy przed historyczną wręcz szansą dla rozwoju miasta, w projektach tych serwują nam całkowite ograniczenie rozwoju miasta. Mam nadzieję, że ziści się to, co powiedział mój przedmówca, i że te projekty upadną, ale zwracam uwagę na to, że mamy ogromną szansę na to, żeby i miasto, i kolej – kolej dużych prędkości i te regionalne – mogły się rozwijać.

Szanowni państwo, odniosę się tylko do tego, że w momencie, kiedy w 1902 r. otwierano linię Kalisz – Warszawa, wyprowadzono dworzec w ogromnej odległości poza samo miasto. To ma być teraz. A co mamy zaproponowane? To, że dalej chcemy trzymać dworzec w centrum miasta. Zwracam uwagę na to, że koncepcje z dworcami w centrach miast to są czasy XIX-wieczne. Dzisiaj nikt nie buduje dworców w środku miasta. W związku z tym rozwój tego dworca, który zaproponowano nam w ten sposób, że zamiast przeprowadzić pod tymi liniami przejazd łączący północną część miasta z południową, proponuje nam się, że wprowadzicie wąziutką uliczkę – dzisiaj to ul. Dworcowa – która ma być poprowadzona w przejściu pod torami. Tu natomiast, gdzie faktycznie powinna być linia łącząca północ z południem, proponujecie, że będzie ciąg pieszo-rowerowy. Wygląda to trochę żałośnie.

Zwracam również uwagę na to, że kolej dużych prędkości to nie tylko koncepcja połączenia Berlina z Tallinem. Nie wiem, czy ta koncepcja będzie długo funkcjonowała, natomiast wiem, że linia, która mogłaby przebiegać znacznie dalej na południe... na północy miasta, nie będzie dzieliła nam terenów. Zwracam uwagę na to, że linie kolejowe, owszem, są łącznikiem, bo łączą wschód z zachodem, ale jednocześnie są to granice nieprzekraczalne dla połączenia naszej osi północ-południe.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący RM Kalisza Sławomir Lasiecki:

W związku z tym im dalej, tym jest lepiej, natomiast trzeba wziąć pod uwagę również to, że wcześniej czy później dworzec i tak trzeba będzie wyprowadzić poza miasto. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Muszę wyjaśnić jedną rzecz. Pracuję w Komisji Infrastruktury 10 lat i powiem szczerze, że nigdy nie słyszałem o żadnej koncepcji łączenia Berlina z Tallinem, tylko, jeśli już, Poznania z Warszawą, Gdańska z Warszawą, Bielska-Białej z Warszawą, Rzeszowa z Warszawą, Białogostoku z Warszawą, Lublina z Warszawą po to, żeby można było połączyć regiony Polski, żeby mieszkańcy łatwiej i lepiej podróżowali. Myślę więc, że w tym myśleniu powinniśmy skupiać się raczej na sobie – wtedy podejmujemy lepsze decyzje – niż patrzeć na to, co robią w zakresie transportu gdzieś indziej. Szanowni państwo, dlatego jesteśmy w Kaliszu, a nie w Berlinie. Może ktoś chciałby jechać do Berlina. Słyszałem, że był taki jeden premier, który wyrazu „Berlin” używał częściej niż inni i teraz nie rządzi. To jest były premier. Skupmy się więc na sobie i wtedy wszystko będzie w porządku.

Bardzo proszę, pan starosta Jan Adam Kłysz.

Starosta kaliski Jan Adam Kłysz:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Drodzy państwo, rozpocznę od podziękowań dla mieszkańców powiatu kaliskiego. DK25 od Kalisza do Konina będzie przebiegać w odcinku najdłuższym, bo to ponad 20 km na terenie powiatu kaliskiego. Myślę, że dyskusja nad tą drogą przebiegała wzorowo. Wszyscy mieszkańcy mają prawo zgłaszać uwagi i je zgłaszają, o czym mówiła pani poseł. Mamy pewne uwagi i dalej je podtrzymujemy. Panie dyrektorze, chcielibyśmy, żeby one były brane pod uwagę, bo to usprawni funkcjonowanie tego terenu po wybudowaniu drogi, a każda droga typu ekspresowego czy kolej wysokich prędkości to bardzo duża bariera urbanistyczna dla mieszkańców. Stąd chcielibyśmy, aby uwzględnione były uwagi dotyczące ewentualnych bezkolizyjnych przejść w ciągu dróg powiatowych czy gminnych, aby polepszyć warunki funkcjonowania mieszkańców po wybudowaniu drogi. To jest najważniejsze: walczymy o to, o co proszę mieszkańcy. Będziemy jeszcze przyglądać się temu na etapie późniejszych decyzji, które będą wydawane.

Drodzy państwo, chciałbym poprosić pana dyrektora o to, aby pamiętał o odcinku Kalisz – Sobótka. To już jest kwestia drogi Via Pomerania, o której mówiła również pani poseł Karolina Pawliczak. Mamy taki – myślę, że bardzo dobry – skrót. On się już pojawił, panie dyrektorze, po naszej rozmowie w siedzibie generalnej dyrekcji. Były opublikowane już bardzo, bardzo przybliżone warianty i ten odcinek jest. Bardzo proszę o zwrócenie uwagi na to, bo to jest olbrzymi skrót z centrum aglomeracji kalisko-ostrowskiej do miasta Poznania, do siedziby naszego województwa. Myślę, że powiązanie tych dwóch aglomeracji: poznańskiej i kaliskiej, jest najważniejsze. Wtedy niepotrzebne będzie kołowanie do Konina. Wtedy będziemy mogli ekspresówką dojechać do Poznania: S11 i kawałkiem S12. Myślę, że to jest bardzo, bardzo ważne.

Nie byłbym sobą, gdybym nie powiedział czegoś o mieście Kaliszu. Przez 20 lat pracowałem w kaliskim ratuszu, stąd już teraz w kontekście kolei... Nie uzgadniałem tego z panem prezydentem, ale myślę, że ten głos też będzie bardzo ważny. Dla miasta Kalisza ważne są połączenia międzydzielnicowe. To jest ruch ponadlokalny. Oczywiście dziś istniejąca droga kolejowa nr 14 jest barierą urbanistyczną. Tę barierę urbanistyczną pokonujemy najczęściej w sposób kolizyjny, czyli na przejściach kolejowych, które ograniczają ruch komunikacyjny. Dla mnie nie do przyjęcia jest to, aby obwodnicę wewnętrzną miasta Kalisza – to jest ciąg ul. Podmiejskiej – na południe miasta Kalisza prowadzić okrakiem, omijając galerię. To jest oczywiste, że ta obwodnica i ten ciąg powinien być ciągiem płynnym, czyli przejść tunelem pod torami i wyjść w ciągu ul. Powstańców Wielkopolskich po to, żeby powiązać południe miasta Kalisza rozdzielone barierą urbanistyczną, jaką jest kolej, z drugą, północną częścią miasta. Prosiłbym również o przeanalizowanie tego aspektu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Jako kolejny głos pan Maciej Antczak, bardzo proszę.

Radny miasta Kalisza Maciej Antczak:

Sam pan przewodniczący mi przekazał, bardzo dziękuję. Dzień dobry państwu. Cieszę się, że gromadzimy się w Kaliszu. Będę mieć konkretne pytania. Przede wszystkim cieszę się, że podczas konsultacji tego, jak ma wyglądać nasz dworzec, faktycznie słuchano naszych głosów. Uważam, że ten projekt jest dobry.

Chciałbym dopytać, bo wtedy nie było to uszczegółowione, o to, co CPK będzie budować, a co będzie leżeć w gestii miasta, tzn. co państwo sfinansują, co państwo zaplanują i zrealizują, a co jest jedynie w planach, które potem musiałoby realizować na przykład miasto. Szczególnie pytam konkretnie o parkingi, które też są tam zaplanowane.

Chciałem zapytać też o kwestię tego, co będzie realizowane najpierw. Czy najpierw będzie realizowany ten bajpas, czy najpierw będzie realizowana modernizacja serpentyny, czy to będzie robione równocześnie? To jest dla mnie dość istotne.

Zaraz jeszcze będę mieć nawet pytanie do pana przewodniczącego, który wyszedł, więc chwilę poczekam, natomiast odnosząc się do słów, które odpowiedziała pani poseł Karolina Pawliczak, że zabiegaliśmy o to, aby szkody dla społeczeństwa były jak najmniejsze, że te wielotysięczne protesty udało się wygasić, nie wiem, czy pani poseł sobie przypomina, dlaczego te protesty udało się wygasić. Dlatego że wybrano wariant, który potem przez państwa rząd został niestety porzucony. Dlatego też apelowałbym o to, aby państwo jako posłowie z tego regionu apelowali do osób zarządzających spółką CPK, aby zaakceptowany wariant 9 faktycznie został przyjęty.

Jeśli słyszę ze strony spółki CPK, że te pociągi będą zatrzymywać się tutaj w momencie, kiedy pan Piotr Malepszak mówi, że skoryguje rozkład i pociągi jadące do Berlina będą zatrzymywać się w Ostrowie, a potem okazuje się, że słowa pana ministra Malepszaka jednak niewiele znaczą i ten pociąg nie zatrzymuje się w Ostrowie, to ciężko mi wierzyć w to, że za 10 lat pociągi będą zatrzymywać się w Kaliszu, skoro będą mieć infrastrukturę pozwalającą na omijanie ich poprzez bajpas. Dlatego też bardzo prosiłbym państwa o ścisłość w wypowiedziach. Tworzyście infrastrukturę, która pozwala na omijanie Kalisza.

Żałuję, że nie ma pana przewodniczącego. Nie wiem, czy jest chociaż pani poseł Barbara Oliwiecka. Też nie widzę, więc może tutaj jako pan poseł Polski 2050... Dlaczego w Komisji mrożone są projekty ustaw „Tak dla CPK”, zarówno ten obywatelski, jak i prezydencki? Chciałem zauważyć, że niecały rok temu marszałek Hołownia mówił, że stawia sprawę Kalisza na ostrzu noża. W projekcie prezydenckim jest konkretny zapis dotyczący Kalisza, że nie można go omijać, tymczasem państwa przewodniczący – mimo tego, że marszałek Hołownia deklarował, że nie będzie zamrażarki – mrozi te dwa projekty w Komisji Infrastruktury, co uważam za całkowity skandal.

Niech państwo wprost zagłosują przeciw, jeśli państwo chcą zagłosować przeciw, ale niech państwo w ten sposób nie unikają odpowiedzialności, bo jest konkretne rozwiązanie po to, aby posłuchać głosu mieszkańców, posłuchać głosu Kalisza. Nie możemy budować infrastruktury do paru największych miast w kraju. Wczoraj albo dzisiaj zostaliśmy przez panią minister Pełczyńską uwzględnieni jako aglomeracja miejska. Podwyższono naszą rangę w „Strategii rozwoju Polski do 2035 roku”, co tylko pokazuje, że jesteśmy dużym ośrodkiem i powinniśmy być uwzględniani. Bardzo dziękuję, panie pośle, panie przewodniczący. Liczę na odpowiedzi też od pana.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Dziękuję panu za te pytania. One zostały zapisane. Oczywiście na pytanie skierowane bezpośrednio do mnie odpowiem jako członek partii, z której wywodzi się również marszałek Szymon Hołownia. Rozumiem, że pan nie dowiedział się i pan nie wie, jak funkcjonuje Sejm. W Sejmie nie ma zamrażarki na poziomie marszałka Sejmu. Zobaczymy, co będzie robił, w jaki sposób będzie funkcjonował nowy marszałek, bo, jak pan wie, na tym stanowisku zmieniła się osoba sprawująca urząd, natomiast za kadencji pana marszałka Szymona Hołowni zamrażarki w Sejmie nie było. Taką sytuację zostawił pan marszałek. Cały Sejm zostawił otwarty.

Radny miasta Kalisza Maciej Antczak:

...projekty zostały rozpatrzone?

Posel Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Proszę zwrócić uwagę, że również prezydencki projekt ustawy o CPK został skierowany przez Wysoką Izbę do Komisji do dalszego procedowania. Jeżeli wczyta się pan w głosowania, to zobaczy pan tam również mój głos, który głosował za tym, żeby to do tej Komisji skierować. Wielokrotnie mówiłem o tym, dlaczego tak głosowałem.

Radny miasta Kalisza Maciej Antczak:

(wypowiedź poza mikrofonem)

Posel Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Ale nie ma pan głosu. To nie jest dyskusja, odpowiadam na pana pytanie. Słuchałem cierpliwie, proszę uprzejmie również wysłuchać moich wyjaśnień. Wielokrotnie mówiłem, dlaczego tak zrobiłem, natomiast to, co pan mówi, jest po prostu nieprawdą i trzeba to od razu dementować. Dziękuję bardzo.

Radny miasta Kalisza Maciej Antczak:

Kiedy będzie rozpatrzony przez Komisję?

Posel Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Uprzejmie proszę, teraz mam na liście pana Tomasza Grochowskiego, pana radnego miasta Kalisza. Uprzejmie proszę o przekazanie mikrofonu.

Radny miasta Kalisza Tomasz Grochowski:

Dziękuję bardzo. Drodzy państwo, mam dwa konkretne pytania i jedną propozycję. Jeżeli państwo pozwolicie, będę stał. Pytanie nr 1. Jeżeli chodzi o wizualizację dworca, którą nam panowie pokazali, mam pytanie o ludzi. Tam jest rzeczywiście blok socjalny. Teraz tak: Czy państwo w tej koncepcji przewidzieliście coś dla tego bloku socjalnego? Tam mieszkają rodziny, konkretni ludzie. Chciałbym, żeby ten temat również wybrzmiał. Z tego, co pan mówił, wynika, że chcecie tam państwo ograniczyć miejsca parkingowe. Przypomnę, że w Kaliszu mamy duży problem, jeżeli chodzi o miejsca parkingowe. Jak ten wariant, jeżeli chodzi o obecność miejsc parkingowych, miałyby funkcjonować?

Propozycja, o której wspomniałem, jest taka. Nie chcę tu mówić w imieniu obywateli czy mieszkańców ul. Elektrycznej. Ograniczmy podziękowania, oddajmy państwu głos. Taka jest moja propozycja. Dziękuję.

Posel Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Dziękuję uprzejmie.

Bardzo proszę, pan Krzysztof Gałka, ZDM Kalisz. Panie dyrektorze, jeżeli można poprosić o przekazanie mikrofonu, będę wdzięczny.

Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich w Kaliszu Krzysztof Gałka:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, mam jedno pytanie – może byłem nieuważny – do pana dyrektora Kosickiego. Jeśli chodzi o potocznie nazywaną obwodnicę Kalisza, jak państwo będziecie przygotowywać postępowanie przetargowe, jaki tam będzie wskazany termin zakończenia budowy tego odcinka?

Jeśli chodzi natomiast o pytanie do państwa reprezentujących CPK, w wyniku modernizacji linii kolejowej nastąpi likwidacja wszystkich przejazdów drogowych w poziomie szyn i niektóre przejazdy drogowe, niektóre ulice są dzisiaj bardzo istotne z punktu widzenia komunikacyjnego. Rozumiem to, co państwo powiedzieli. Powiedzieliście państwo, że będzie bezkolizyjny przejazd ul. Obozową w kierunku ul. Dworcowej, Szlak Bursztynowy, OK, to rozumiem. Jak najbardziej, jest to konieczne. Mamy natomiast jeszcze dwa istotne pod kątem drogowym przejazdy dla ruchu kołowego, które ulegną likwidacji. To jest ul. Księżnej Jolanty oraz ul. Karpacka/Swiętokrzyska. Prosiłbym o odpowiedź, że to zostanie zrealizowane i sfinansowane w ramach przedsięwzięcia dotyczącego CPK. Dziękuję bardzo.

Posel Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Dziękuję uprzejmie. Uprzejmie dziękuję również za spójność czasową z uwagi na goniący nas czas. Szanowni państwo, na liście pozostało jedno nazwisko. Przypadkiem jest to moje nazwisko, więc pozwolę sobie...

Głos z sali:

A mieszkańcy?

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Dobrze, to proszę o zabranie głosu. Zaoszczędziliśmy chwilę czasu. Nie miałem tej listy, ale bardzo proszę o przedstawienie się i o dwuminutową spójność czasową. Bardzo proszę.

Mieszkanka Kalisza Małgorzata Załęcka:

Proszę państwa, przede wszystkim chciałabym podziękować pani Oliwieckiej, która stanęła w naszej obronie, również panu Antczakowi, w którym zawsze mamy oparcie. Chciałabym natomiast zwrócić się do pani Karoliny. Kilkakrotnie prosiliśmy panią, by przyjechała pani na nasze osiedle, żeby wysłuchała pani naszych skarg. W tej chwili chodzi o czynnik czysto społeczny, prawda? My nic nie wiedzieliśmy. Rozmawiałam z panią w czasie wizyty pana Trzaskowskiego, a pani odwróciła się do mnie tyłem i powiedziała, że pani...

Poseł Karolina Pawliczak (KO):

To nieprawda. To nieprawda.

Mieszkanka Kalisza Małgorzata Załęcka:

Cały czas mówi pani to u pani Gozdyry, więc tutaj, u nas w Kaliszu niech pani tego nie mówi. To była prawda, mam nagranie...

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Uprzejmie proszę o pytanie.

Mieszkanka Kalisza Małgorzata Załęcka:

Przepraszam. Bardzo żałujemy, że pani do nas nie przyszła i pani nas nie wsparła, naprawdę. Oprócz tego, że to jest ul. Elektryczna, to jest ul. Malaperta, to jest ul. Zachodnia, to jest NOSPR. Prosimy, żebyście państwo jeszcze raz rozpatrzyli wariant między Ostrowem a Kaliszem, bo to nie tak, że mleko się rozlało, bo jeszcze jest czynnik społeczny.

Jeżeli zaś chodzi o pana, panie Łukaszu, to bardzo bym prosiła o niezastraszanie naszych seniorów. Chodziliście państwo po naszych domach, bez wcześniejszej zapowiedzi w białych rękawiczkach wchodziliście do domu osób 85+. Nie przystoi urzędnikom państwa polskiego, żeby w ten sposób wymuszali na nas cokolwiek. Nie godzimy się na to. To jest obrzydliwe. Nie dość, że chcecie nas pozbawić domów, chociaż, jak mówię, byliśmy za wariantem W9, bo uważaliśmy, że to jest najlepsze, co może być dla naszego miasta...

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Mieszkanka Kalisza Małgorzata Załęcka:

...ale w tej chwili obrażanie ludzi to jest obrzydliwość. Proszę bardzo, jeszcze pointa.

Mieszkaniec Kalisza Marcin Szklarek:

Dzień dobry. Proszę państwa, siedzę tutaj, patrzę na państwa i zastanawiam się, gdzie jestem. Pan mówi, że za dwa lata wszystko się zmieni. Pan Łukasz Witkowski, z którym jestem w stałym kontakcie, mówi, że nic się nie zmieni. Tak naprawdę nie wiem, co mówicie wy, państwo z Komisji. To będzie ta inwestycja, czy jej nie będzie? Czy jest mi pan w stanie teraz powiedzieć, że będzie? Nie wiem, co mam powiedzieć ludziom, z którymi mieszkam.

Proszę państwa, siedzimy na bombie. Od roku nie dzieje się nic. Od roku nie dostaliśmy żadnego oficjalnego pisma: ani od CPK, ani od rządu, w jakiegokolwiek postaci, również od miasta. Miasto – przepraszam, muszę to powiedzieć – wie, jak dostarczać do rąk własnych decyzję o podatku gruntowym, ale nie wie, jak nas skutecznie poinformować, co dalej będzie się działo. Gdzie państwo jesteście? Czy macie jakiś plan A, B, C i D, który wytrawny polityk powinien mieć, czy nic nie macie? To dotyczy się wszystkich państwa. Traktujecie nas...

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Dziękuję.

Mieszkaniec Kalisza Marcin Szklarek:

Proszę mi... Jeszcze nie skończyłem. Muszę powiedzieć, że jedyny uczciwy to był pan Łukasz, niezależnie, czy się z nim zgadzam, czy się z nim nie zgadzam, a z samą inwestycją się nie zgadzam, natomiast przyjmuję do wiadomości, co on mówi. Stara się mówić... OK, jest

zatrudniony w tej firmie i musi coś robić, natomiast sędzę, że to jest decyzja stricte polityczna. Proszę nas dłużej nie trzymać w niepewności. Podejmijcie jakąś słuszną decyzję, bo nie wiemy, czy mamy kosić trawę, czy mamy malować, czy mamy ocieplać dom. Weźcie pod uwagę, że jesteśmy ludźmi. Tam są ludzie, którzy pobrali kredyty na te domy i spłacają je od 10 lat. Teraz mają trójkę dzieci, nie mają zdolności kredytowej. Państwo dacie im jakiegokolwiek pieniądze z odszkodowania, nie wiadomo jakie.

Posel Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Dziękuję uprzejmie.

Mieszkaniec Kalisza Marcin Szklarek:

...zostanie 200 tys. zł. I co on ma dalej zrobić...

Posel Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Dziękuję uprzejmie.

Wyczerpaliśmy listę. Jeszcze tylko ja pozostałem do głosu, więc postaram się... Za chwileczkę. Miałem powiedzieć coś innego, ale bardzo się cieszę, że w sumie nastał ten moment, kiedy mieszkańcy zwrócili uwagę, bo rozumiem, że państwo są mieszkańcami Kalisza. To, że dzisiaj są państwo na wyjazdowym posiedzeniu Komisji Infrastruktury, uważam jednak za szczególny moment, bo to pewnie nieczęsto się zdarzało, już nie mówiąc o ostatnich ośmiu latach, żeby sobie tutaj nie robić żartów. Dzisiejsze spotkanie pokazuje, że i parlamentarzyści, i parlament, i Komisja Infrastruktury, i przedstawiciele spółek, które realizują inwestycje w mieście Kaliszu czy w aglomeracji kaliskiej, przyjeżdżają i odpowiadają na pytania, na wątpliwości mieszkańców i samorządowców. Cieszę się, że jest duże zainteresowanie, bo to świadczy o państwie obywatelskim, o tym, że każdy, kto chce wysłuchać i zadać pytanie, ma taką możliwość. Za chwilę przejdziemy do odpowiedzi.

Nie mogę powiedzieć „dziękuję” przewodniczącemu Mirosławowi Suchoniowi, który na sekundę wyszedł, za to, że organizuje takie wyjazdy. To nie jest wyjątek w ciągu tej kadencji, tylko to jest reguła, że praktycznie co miesiąc, co półtora miesiąca mamy wyjazdowe spotkania, żeby być bliżej ludzi, żeby państwo, mieszkańcy, społeczeństwo, obywatele mogli zadać pytania i usłyszeć odpowiedzi bezpośrednio od inwestorów, od przedstawicieli ministra. Dzisiaj jest spółka, przedstawiciele CPK itd.

W związku z tym, panie przewodniczący, bardzo dziękuję za taką możliwość, bo to dla społeczeństwa obywatelskiego, dla poszerzania wiedzy i udziału mieszkańców w decyzjach państwa, o tym, jak realizuje się plan działań, również inwestycyjnych, jest bardzo ważne, istotne. Państwo mieszkańcy bardzo krytycznie mówili o różnych sytuacjach, ale biorą dzisiaj udział i rozumiem, że są poinformowani.

Jestem zdziwiony pana głosem. Rozumiem, że to polityka, więc trzeba komuś powiedzieć o jakiejś zamrażarce. Wie pan, to nie w tym miejscu, bo tu obywatele przyszli wysłuchać. Rozumiem, że pan jest obywatelem, ale, wie pan, dzisiaj w obliczu...

Mieszkaniec Kalisza Marcin Szklarek:

(wypowiedź poza mikrofonem)

Posel Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Jeżeli mogę odpowiedzieć... Dzisiaj w obliczu pełnoskalowej wojny w Ukrainie i wojny hybrydowej jedną z broni naszych wrogów jest dezinformacja. Pan wprowadza taką dezinformację. To jest po prostu szantaż, dywersja, którą politycznie się wyciąga i mówi o rzeczach, których nie ma.

Mieszkaniec Kalisza Marcin Szklarek:

(wypowiedź poza mikrofonem)

Posel Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Panie przewodniczący, oddaję prowadzenie. Dziękuję. Wszystkie pytania zostały zadane.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, bardzo proszę o spokój. Niechcący przewidzieliśmy zbyt mało czasu na dzisiejsze posiedzenie, ale to dlatego, że przyjęta była raczej formuła informacji niż głębszej, pogłębionej dyskusji. Chcę też powiedzieć, ponieważ pojawiły się tutaj pytania dotyczące tego,

kto kogo zapraszał. Szanowni państwo, nie bądźmy niepoważni. Są z nami mieszkańcy Kalisza, którzy sami dowiedzieli się, że jest dzisiejsze spotkanie, poprosili o możliwość uczestniczenia w tym spotkaniu i są. Jeżeli dobrze znam – a chyba dobrze znam – stronę samorządową, to jeżeli komuś zależy na udziale w spotkaniu, nie było żadnego problemu, żeby wyrazić taką chęć. Każdy, kto wyraził taką chęć, jest dzisiaj na spotkaniu obecny, za co państwu dziękuję. No tak, to nie jest informacja, która jest rozpowszechniona przez media, ale jeżeli ktoś chce, to jest zaproszony i może wyrazić swoją opinię.

Formuła posiedzenia naszej Komisji przewiduje natomiast również odniesienie się do uwag osób, które merytorycznie odpowiadają za poszczególne obszary. Bardzo proszę, chyba zaczniemy od CPK. Panie dyrektorze, bardzo proszę zespół o przedstawienie informacji, udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę.

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

...dokładnie odpowie na pierwsze pytanie pani poseł Barbary Oliwieckiej o to, jaką funkcję będzie pełnił obecny budynek historycznego dworca PKP.

Starszy specjalista ds. planowania przestrzennego w biurze CPK sp. z o.o. Michał Bromboszcz:

Budynek dworca jest własnością PKP. Ustalenia są takie, że to będzie kwestia w pewnym sensie wyłączona z naszego projektu centrum przesiadkowego, natomiast w ramach tej koncepcji był brany pod uwagę jako budynek, który będzie miał dość duży potencjał na zagospodarowanie innymi funkcjami, co będzie wynikało m.in. z tego, że cały charakter tego miejsca przyjmie formę lokalnego centrum, gdzie będzie dużo większy popyt na przestrzeń użytkową, czy to handlowe, czy to jakieś publiczne funkcje. Taka jest nasza koncepcja w tym temacie. Nie będziemy już odpowiadać za przekształcenia własnościowe tego budynku.

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

Odnosząc się do drugiego pytania odnośnie do tego, jak wygląda kwestia ul. Elektrycznej i mieszkańców, koncepcja programowo-przestrzenna przebiegu linii kolejowej na wysokości Kalisza i tzw. bajpasa, tak jak powiedziałem, jest odbierana w przyszłym tygodniu. W przyszłym miesiącu składamy wniosek o wydanie decyzji środowiskowej. Przebieg ten nie podlega żadnej modyfikacji. Nie analizujemy żadnych innych wariantów, żadnych północnych, południowych. To jest wariant, z którym zostajemy już do samego końca, do realizacji.

Jeżeli chodzi o ul. Elektryczną, przebieg na wysokości ul. Elektrycznej zakłada budowę estakady kolejowej, która wiąże się z wyburzeniami pierwszej linii budynków mieszkalnych. Drugi rząd ul. Elektrycznej, ul. Wojciecha z Brudzewa jest poza zakresem, a właściwie był poza zakresem realizacji projektu, natomiast większość mieszkańców z ul. Wojciecha z Brudzewa zwróciła się do nas w rozmowach telefonicznych, ale i napisali do nas maile i pisma z prośbą o możliwość wykupienia ich w ramach naszej inwestycji. To nie jest tak, że możemy tak po prostu, ad hoc podjąć decyzję. Pamiętajmy, że gospodarujemy środkami publicznymi, więc każdy taki przypadek zawsze rozwiązywany jest w ten sposób, że infrastrukturę okołokolejową, którą mamy zlokalizowaną w innym miejscu, w postaci różnego rodzaju zbiorników, rozwiązań drogowych, a w tym przypadku infrastruktury związanej z OCS-em – czyli ogólnie rzecz mówiąc, infrastruktury związanej z zasilaniem elektroenergetycznej sieci kolejowej – przenieśliśmy w miejsce ul. Wojciecha z Brudzewa, dzięki czemu mieszkańcy ul. Wojciecha z Brudzewa w całym zakresie zostali objęci – zgodnie z ich żądaniem – zakresem objęcia.

Oczywiście pozostaje jeszcze kwestia ul. Elektrycznej drugiego rzędu. To nie jest tak – trochę wybiegnę do odpowiedzi na pytanie mieszkanki, a właściwie stwierdzenie – że w jakikolwiek sposób chodziliśmy po ludziach w białych rękawiczkach, zastraszałyśmy. To jest kłamstwo. Tak, szanowni państwo, 30–31 października w takich najnowszych spotkaniach z mieszkańcami nie tylko ul. Elektrycznej, ale i ul. Wojciecha z Brudzewa, ul. Karola Malaperta, staraliśmy się odwiedzić mieszkańców tam, gdzie nas wpuszczono, tam, gdzie ktoś był obecny. Po co? Po to, żeby przekazać aktualny stan projektu. Wizyty robiłem osobiście wraz z moją kierownicą. Wizyty nie miały celu zastraszeniowego. Zresztą nie wiem, po co miałbym kogokolwiek straszyć, ponieważ dobrze wiemy, że to jest inwestycja celu publicznego, jest ona nieuchronna i nawet w przypadku niewyrażenia zgody na jej realizację i tak dojdzie to realizacji poprzez wywłaszczenie. Pan Marcin Szklarek, z którym również jestem w kontakcie, prosił mnie, żeby osobiście wyjść do mieszkańców, przyjechać do nich, porozmawiać z każdym. To był wynik właśnie tego,

że spotkaliśmy się z mieszkańcami. Również wcześniej, 4 i 5 czerwca, przeprowadzaliśmy indywidualne spotkania z mieszkańcami w jednym z hoteli tutaj, na terenie miasta. Oczywiście zawsze znajdzie się osoba, która powie, że nie wiedziała, nie odpowiadały jej godziny, ale staraliśmy się dotrzeć do jak największej liczby mieszkańców.

Przypomnę, że kontakt jest zawsze w dwie strony. Nie jest tak... chyba zdajecie sobie państwo z tego sprawę, bo powiedziałem o tym na początku – że w ramach tego kontraktu jestem tak naprawdę jedyną osobą odpowiedzialną za kontakt z mieszkańcami. Na całym projekcie, czyli na prawie 150 km: Sieradz, Kalisz, Pleszew, Poznań, nie jestem w stanie fizycznie do każdego dotrzeć, natomiast na każdy kontakt, absolutnie każdy – w formie zapytania mailowego, pisemnego, rozmowy telefonicznej poprzez infolinię – każdy, kto chce uzyskać informację, zadzwoni i uzyska. Jeżeli chce do nas przyjechać, to również przyjedzie, a takie sytuacje też się zdarzają. Przy okazji wizyt terenowych, jeżeli jest taka możliwość, też odwiedzamy mieszkańców, więc ten kontakt jest cały czas.

Wróć jeszcze do odpowiedzi na pytanie pani poseł Barbary Oliwieckiej. Zmiany w ul. Elektrycznej są, faktycznie, właściwie nawet nie tyle w ul. Elektrycznej, ale ul. Wojciecha z Brudzewa. Byliśmy u mieszkańców, by poinformować ich. Również zastanawiają się, bo, tak jak powiedziałem, te mieszkania znajdują się poza zakresem realizacji projektu, natomiast czując warunki, w których ci mieszkańcy mogą pozostać, jako spółka uważamy, że mogliby włączyć się w projekt – to jest oczywiście indywidualna sprawa każdego – dzięki czemu moglibyśmy to wykupić. Tak jak jednak powiedziałem, nie mamy żadnej chęci wykupienia na siłę kogokolwiek poza obrębem tej estakady, jeżeli nam nie jest potrzebny, natomiast jeżeli taki wniosek wpłynie, zawsze go rozpatrujemy.

Odniosę się do kolejnej osoby, do pana prezydenta Krystiana Kinastowskiego, i pytania o to, czy odcinek kolejowej trasy ma możliwość wyjazdu pociągów KDP. Oczywiście tak. Takie było założenie. Bajpas z Kalisza i istniejąca linia nr 14 dają możliwość – jeżeli taka będzie wola przewoźnika – ominięcia przez niektóre składy pociągów stacji kolejowej Kalisz, ale mają również zapewniony wjazd i wyjazd. To nie my jako spółka określamy, który przewoźnik z jaką częstotliwością będzie tam jeździł. Jesteśmy od tego dalecy. Określi również horyzontalny rozkład jazdy, który jest na stole. Prace nad nim cały czas trwają. Pamiętamy jednak, szanowni państwo, że jako spółka Centralny Port Komunikacyjny zostaliśmy powołani do dwóch bardzo ważnych rzeczy. Pierwsza to jest wybudowanie lotniska i części okołolotniskowej, a druga to jest budowa linii kolejowej. Nie my będziemy namaszczać palcem i mówić, że w Kaliszu zatrzyma się ten pociąg, a nie ten, bądź że ten wjedzie bądź nie z taką lub taką prędkością. To wszystko będą określać przewoźnicy.

Jak dobrze państwo wiecie, w 2030 r. następuje liberalizacja przepisów w zakresie dostępności kolejowej. Będą również zewnętrzni przewoźnicy. Zresztą już widzimy zewnętrznych przewoźników na naszych liniach kolejowych, mocno tutaj klinem się wdzierają. Ta konkurencyjność będzie i należy zakładać, że nie dość, że oferta będzie lepsza, szersza, to w związku z tym, jaka jest konkurencyjność, ceny biletów są na odpowiednim poziomie.

Drugie pytanie pana prezydenta było o to, czy jest zapewnione dofinansowanie na bajpas. Tak, oczywiście, na 100% zakresu, który mamy na mapie interaktywnej. Mówię tutaj o całym przebiegu linii kolejowej: Sieradz – Kalisz – Pleszew, Poznań, ale również o części obwodnicy kolejowej, łącznie z całym zakresem przebudowy linii nr 14, przebudową dworca. Na cały ten zakres jest uzyskane dofinansowanie. Cały ten zakres temu podlega. Mamy uzyskane ze środków CEF-owskich 162 mln zł, obecnie na projektowanie, co właśnie się dzieje.

Odnosząc się do trzeciego pytania o to, czy może dojść do w sytuacji, w której bajpas nie zostanie zrealizowany, bo to część PKP, tak jak właśnie powiedzieliśmy, pomimo że to jest PKP – tak jak wiele odcinków – przyjmujemy je od PKP po to, żeby je wyremontować i dalej oczywiście oddać w zarząd Polskich Kolei Państwowych. Cały ten zakres zostanie natomiast zrealizowany.

Kolejne pytanie: Ile jest wykonanych wiaduktów i rozwiązań bezkolizyjnych na odcinku bajpasa? W tej chwili wykonawca dość mocno pracował nad rozwiązaniami koncepcji programowo-przestrzennej dla bajpasa. Z informacji, jakie dostałem wczoraj od branżystów z branży drogowej, wynika, że w najbliższym czasie ma zostać przekazana do zakładu dróg miejskich i do miasta informacja o proponowanych rozwiązaniach. Tam zostanie określona liczba takich obiektów, parametry takich obiektów, niweleta etc. po to, żebyśmy sobie to wspólnie z państwem omówili.

Piąte pytanie pana prezydenta odnosiło się do tego, że nie ma rozwiązań ul. Podmiejskiej z ul. Górnośląską i ul. Wrocławską. W tym zakresie oddam mikrofon koledze z zagospodarowania.

Starszy specjalista ds. planowania przestrzennego w biurze CPK sp. z o.o. Michał Bromboszcz:

Nasze decyzje, przede wszystkim na tym etapie, uzależniamy od wyniku analiz, które są w toku. W tej chwili pomiary zostały już przeprowadzone, pierwsze symulacje też, natomiast nie dla prognozowanych potoków. To jest zadanie, które jeszcze wykonujemy. Od efektów tego uzależniamy akceptację zaproponowanego układu. Będziemy proponować zmiany.

Jeśli chodzi o samo skrzyżowanie, tam przewidujemy korektę organizacji ruchu, która może zakładać dodatkowy lewoskręt. To też będziemy wnioskować na podstawie analiz. Ograniczenie, które tutaj mamy, to jest granica decyzji środowiskowej. Ona jest o tyle ważna, że na przykład realizacja ronda już nie mieści się w tych granicach. Wszystkie wnioski, które będziemy mieli, będziemy z państwem konsultować. Będziemy zastanawiać się, jakie byłoby optymalne wyjście.

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

Kolejne pytania były od pani poseł Karoliny Pawliczak. Pierwsze z nich – a właściwie jej stwierdzenie – dotyczy tego, że jest kilka nieruchomości, które są punktem zapalnym, i czy możemy tym państwu coś zaproponować. Obecni tutaj mieszkańcy, jak sądzę – zresztą dobrze o tym wiem – nie są tym punktem zapalnym, ale są mieszkańcami nieruchomości, budynków mieszkalnych, przez które przechodzimy. Niestety, jak dobrze państwo sobie zdajecie sprawę, nasi koledzy z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, którzy mają mniejsze wymagania w zakresie prędkości... Te łuki mogą być bardziej kreatywnie i lepiej formowane. My możliwości mamy ograniczone nie dlatego, że nie chcemy, tylko dlatego, że tak wynika z uwarunkowań: terenowych, środowiskowych, społecznych, a przede wszystkim odnosimy się tutaj do prędkości projektowanej. Prędkość projektowana to jest maksymalnie 350 km/h. Tutaj łuk może mieć promień rzędu 9 km plus, więc mówimy już o bardzo rygorystycznych parametrach.

Odnosząc się do tego, co możemy zaproponować – zarówno państwo, jak i wszyscy inni mieszkańcy, którzy są na przebiegu linii kolejowej, niezależnie od tego, czy mają budynki mieszkalne, czy też samą działkę gruntową – akurat w przypadku tych zabudowanych mieszkalnych jest, o czym będziemy informować na odpowiednim etapie, możliwość skorzystania z „Kolejowego programu dobrowolnych nabyć”. On cieszy się bardzo dużym zainteresowaniem. Od lotniska... W chwili obecnej realizowany jest na odcinku Łódź – Warszawa. 95% zainteresowanych osób zgłosiło się do tego programu. Program ten będziemy również przedstawiać mieszkańcom ul. Elektrycznej, ul. Zachodniej czy każdej innej nieruchomości. Oczywiście to, czy mieszkaniec z tego skorzysta, jest zawsze po stronie decyzji mieszkańca.

Drugim kierunkiem, z którego korzystają inni, czyli GDDKiA czy PKP PLK, jest decyzja lokalizacyjna i wywłaszczenie. O wszystkich tych zasadach informujemy bardzo szczegółowo, tak że każdy mieszkaniec, który jest tym zainteresowany, może do nas zadzwonić, może do nas napisać. Naprawdę udzielamy na ten temat bardzo dużo informacji.

Kolejne dwa pytania pani poseł Karoliny Pawliczak odnoszą się do dwóch pytań do kolegi z zagospodarowania. Mianowicie: „Co z parkingiem, który miał być i jest obecnie centrum przesiadkowym?” i „Czy mieszkania socjalne będą zlikwidowane?”.

Starszy specjalista ds. planowania przestrzennego w biurze CPK sp. z o.o. Michał Bromboszcz:

Zaczynając od mieszkań socjalnych, ta kwestia była poruszana już na pierwszym warsztacie. Wspólnie uzgodniliśmy, że ze względu na szeroki program funkcjonalny węzła przesiadkowego w tej lokalizacji ten budynek po prostu nie powinien się znajdować. Ustalenia były takie, że obowiązek znalezienia zastępczych lokali będzie po stronie miasta, natomiast CPK przyjmie na siebie realizację swoich elementów statutowych węzła.

Jeżeli chodzi o istniejący parking przed dworcem, to również w trakcie tego warsztatu koncepcja, żeby przekształcić ten teren w bardziej publiczną przestrzeń, została wspólnie wypracowana. Była wspólna zgoda na taką koncepcję. Ograniczeniem był wymóg użytkowania projektów zrealizowanych z funduszy europejskich. Dokładnie już nie pamiętam, jaki to jest okres.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie dyrektorze, to konkluzje.

Starszy specjalista ds. planowania przestrzennego w biurze CPK sp. z o.o. Michał Bromboszcz:

Doszliśmy do wniosku, że ta realizacja na pewno nie będzie kolidować z tym wymogiem.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Przepraszam, a czy państwo planujecie... dworzec PKP?

Starszy specjalista ds. planowania przestrzennego w biurze CPK sp. z o.o. Michał Bromboszcz:

Obydwa dworce przeniosą się do nowego budynku, który będzie...

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Starszy specjalista ds. planowania przestrzennego w biurze CPK sp. z o.o. Michał Bromboszcz:

To było pierwsze pytanie. To jest własność PKP. Jeśli chodzi o kwestię własnościową, to będzie do uzgodnienia między PKP a miastem. CPK może pełnić raczej tylko rolę połączeniową. Nie będziemy ingerować w to finansowo, natomiast przewidujemy, że to będzie budynek, który może mieć nawet wielofunkcyjny program. Tam może znaleźć się zarówno...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To zostanie uzgodnione na...

Starszy specjalista ds. planowania przestrzennego w biurze CPK sp. z o.o. Michał Bromboszcz:

To wymaga osobnego planu, natomiast potencjał na pewno wzrośnie.

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

To bardzo szybko przyspieszając, odnosząc się do pytania pana przewodniczącego rady miejskiej, Sławomira Lasieckiego, a właściwie do jego stwierdzenia o zastrzeżeniach co do lokalizacji dworca kolejowego, przypomnę, że ta lokalizacja od początku się nie zmieniła, była taka zawsze. Tak jak przed chwilą powiedział kolega, była uzgodniona z państwem, nigdy nie budziła wątpliwości pana czy rady miejskiej.

Już w ogóle dziwi mnie dzisiejsza pana krytyka co do lokalizacji dworca, skoro w maju 2023 r. najpierw przedstawiona została i podpisana rekomendacja o zmianie lokalizacji, jeżeli chodzi o wybór wariantu inwestorskiego w zakresie bajpasa, a następnie w czerwcu 2023 r. – czyli mówimy o perspektywie dwóch lat z plusem, o czym państwo dobrze wiecie – został podpisany aneks z wykonawcą. Dzisiejsze dziwienie się, że ten dworzec jest w tym miejscu... Jest w tym miejscu dlatego, że państwo wypracowaliście wspólnie z nami lokalizację tego dworca. To po pierwsze. Po drugie, nie powinno dziwić państwa pytanie, bo sami nam na nie odpowiedzieliście, że mieszkańcy i kwestie lokalowe mieszkańców z tego budynku socjalnego są po państwa stronie. My budujemy tam infrastrukturę. To było wypracowane wspólnie.

Śmiałe stwierdzenie, że moglibyśmy... Szanowni państwo, już kiedyś zresztą panu przewodniczącemu na to odpowiadałem. Moglibyśmy pociągnąć infrastrukturę w ogóle poza granicami miasta po stronie północnej bądź południowej. Od razu państwu odpowiadam: nie włożyliśmy złotych w modernizację istniejącej linii kolejowej, nie pobudowalibyśmy dworca, bo to oznaczałoby całkowite ominięcie aglomeracji kalisko-ostrowskiej, i w tę infrastrukturę byśmy nie inwestowali. Takie nowatorskie podejście jako przewodniczącego rady bardzo mnie więc dziwi, to, żeby chciał pan, żeby cała infrastruktura... a przypomnę, że zainwestujemy w to kilka miliardów złotych, więc to są niebagatelne kwoty. To naprawdę zmieni oblicze, co zresztą pokazywaliśmy na propozycjach i wizualizacjach związanych z całym zagospodarowaniem.

Odniosę się do pytania pana radnego Macieja Antczaka o to, co w zakresie całego przedstawionego zagospodarowania będzie realizował CPK, a co będzie realizowało miasto. To również będzie wypracowane i będzie wynikiem porozumienia wykonawczego, które podpiszemy z miastem. Tak jak już wstępnie mówiliśmy, jako jednostka odpowiedzialna za budowę infrastruktury kolejowej możemy odpowiadać za część stricte kolejową. Obrazując to, jeżeli powstanie dualny dworzec, który będzie pełnił zarówno funkcję PKS-u, co jest po stronie miasta, jak i funkcję PKP, dworca kolejowego, co jest po naszej stronie, to proporcjonalnie podzielimy sobie koszty, żeby to było po prostu sprawiedliwe. Nie możemy wszystkiego robić nadmiarowo,

dlatego że nie mamy takiego uprawnienia. Pamiętajmy, że wydajemy pieniądze publiczne i zakres tego, co będzie robione, będzie uzgadniany na dalszych etapach.

Ważne jest, że cała ta koncepcja, która, jak państwo widzieliście, toczy się już od dwóch lat, wizualizacje, projekty i dalsze prace, o których kolega i ja mówiliśmy, są finansowane przez nas, bo my dajemy know-how, ekspertów, branżystów, pomysł i wizualizację. Nie mówimy, że docelowo ma to tak wyglądać. Dajemy pewną propozycję – tak samo jak jest z rozwiązaniami drogowymi – jak to usprawnić. Absolutnie nie mamy na celu tego, żeby w jakikolwiek sposób zakorkować miasto. Pewne propozycje rozwiązań drogowych czy przejazdów bezkolizyjnych wynikają bezpośrednio z warunków, co sami państwo wiecie. W centrum miasta... Akurat tutaj centrum nie ma, bo centrum jest znacznie wyżej, natomiast w tej części, w której znajduje się tzw. serpentynka, gdzie będą wykonane również skrzyżowania bezkolizyjne, jest zabudowa mieszkalna, zabudowa przemysłowa. Mimo tego, że jest to zadanie trudne i że należy liczyć się z tym, że to pewnie będzie wiązało się z jakimiś wyburzeniami i wywłaszczeniami, będziemy to realizować po to, żeby – niestety tym kosztem, ale na przyszłość – udrożnić miasto i nie spowodować jego zakorkowania za 10 lat, we wcześniejszej bądź późniejszej perspektywie.

Kolejne pytanie, drugie, pana Macieja: Co będzie realizowane najpierw? Serpentina, bajpas, a może jednocześnie. Tak jak państwu powiedziałem, całość pełni funkcję integralną. Nie ma takiego podziału, że realizujemy inwestycję bajpasową, a serpentina jest jakąś doklejką. Wszystko to traktujemy jako jeden wielki projekt. Na całość mamy przyznane dofinansowanie i całość będziemy realizować w tym samym czasie. Oczywiście harmonogram tych robót będziemy określać w momencie, kiedy będziemy kończyć projekt budowlany, myślę, że jeszcze spokojnie mamy na to rok. Wspólnie z miastem będziemy to określać, żeby tych inwestycji nie rozpocząć jednocześnie, żeby się nie zakorkować. Jeżeli już, to będzie to realizowane jednocześnie, jako jedna inwestycja, natomiast może być etapowana w różnych okresach.

Trzecie pytanie, a właściwie stwierdzenie pana Antczaka było takie – to było chyba stwierdzenie do pani poseł – że „państwa rząd zmienił wariant i proszę o powrót do poprzedniego”. Gdyby pan Antczak nas słuchał... Zresztą wielokrotnie mu to powtarzaliśmy i opisywaliśmy w formie pisemnej, ale pan Antczak z uporem maniaka nie dopuszcza do siebie tej myśli, a przed chwilą udzieliłem odpowiedzi panu przewodniczącemu. Wybór wariantu co do tego był w 2023 r., czyli nie za obecnego rządu, a – w pana nomenklaturze – za rządu poprzedniego.

Odnosząc się do...

Radny miasta Kalisza Maciej Antczak:

(wypowiedź poza mikrofonem)

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

To nie jest polemika, panie Macieju. W tej chwili odpowiadam na pytania. Panie przewodniczący, proszę mi nie zarzucać, że kłamię. Właśnie pan...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie dyrektorze, proszę chwileczkę poczekać. Panie radny, przywołuję pana do porządku i bardzo proszę zachowywać się w sposób odpowiedni na posiedzeniu Komisji. Pana posła też przywołuję do porządku. Naprawdę, panie pośle, to nie jest studio telewizyjne, żeby pan się zachował w ten sposób. Zachęcam pana do powściągnięcia politycznych emocji. Jesteśmy tutaj w sprawach merytorycznych. Politykę niech pan na Warszawę zostawi.

Panie dyrektorze, bardzo proszę kontynuować.

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

Na kolejne pytanie radnego Tomasza Grochowskiego również już padła odpowiedź, a dotyczyło ono tego, co z mieszkańcami bloku socjalnego. Na ten temat zostało to już powiedziane.

Pan Krzysztof Gałka...

Poseł Jarosław Urbaniak (KO) – spoza składu Komisji:

Jeszcze parkingi.

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

Parkingi? A, dobrze. Przepraszam, faktycznie było jeszcze pytanie o parking. To już powie kolega od zagospodarowania.

Starszy specjalista ds. planowania przestrzennego w biurze CPK sp. z o.o. Michał Bromboszcz:

Jeśli dobrze pamiętam, było to pytanie o wytłumaczenie koncepcji parkingów.

Radny miasta Kalisza Tomasz Grochowski:

(wypowiedź poza mikrofonem)

Starszy specjalista ds. planowania przestrzennego w biurze CPK sp. z o.o. Michał Bromboszcz:

Nie, nie, nie. To wracam. Nie ma przewidzianej redukcji miejsc parkingowych. Miejsc parkingowych będzie więcej. W tej chwili jest przewidziane ok. 350 miejsc parkingowych w obszarze dworca. Nie pamiętam, ile jest w tej chwili, natomiast jest to więcej niż wymagana liczba miejsc parkingowych dla tej wielkości dworca, która wynosi 300. Mamy ten margines, więc będzie ich więcej.

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

To jeszcze uzupełniając odpowiedź kolegi, to jest pewna koncepcja, którą przedstawiliśmy państwu i miastu. Miasto zgłosiło do nas uwagi w tym zakresie. W tej chwili wykonawca to opracowuje. Zastrzeżenie dotyczyło, co było wspomniane, części otwartej, która nie zawiera drogi dla pojazdów samochodowych. Miasto zgłosiło zastrzeżenia, czy ruch, który będzie kierowany od drugiej strony, będzie wydolny. W tej chwili trwają analizy, bo, tak jak powiedziałem wcześniej, nie chcemy państwa zostawić przyszłościowo z takim problemem, że zamknijemy państwu możliwość dojazdu. Jeżeli z analiz i z tego, co pan prezydent dzisiaj mówił, wyjdzie konieczność wykonania tej drogi i właściwie połączenia, to absolutnie nie zamierzamy na tym się opierać. Szanowni państwo, bazujemy na twardych danych, wyliczeniach i tym się podpieramy, a nie jakimś widzimisię, „bo mi się wydaje”, tylko wyliczeniami i analizami wykonanymi przez naszego wykonawcę.

Dalej, odnosząc się do pytania już...

Poseł Jarosław Urbaniak (KO) – spoza składu Komisji:

Rozumiem, że są dwa parkingi?

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

Już kolega odpowie.

Poseł Jarosław Urbaniak (KO) – spoza składu Komisji:

(wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam bardzo. Jednym z elementów tego posiedzenia Komisji jest CPK, ale jeżeli państwo potrzebują kolejnego posiedzenia związanego z CPK, żeby jeszcze bardziej dokładnie to omówić, to być może powinien być zespół parlamentarny, być może podkomisja kolejowa, dlatego że mamy kolejne punkty programu posiedzenia Komisji, a wiem z doświadczenia, że jeżeli wejdziemy szczegóły, to z tych szczegółów nie wyjdziemy jeszcze przez wiele godzin. Mamy po prostu inną formułę pracy Komisji.

Bardzo proszę, panie dyrektorze, tak bardzo...

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

Tak, już zagęszczamy. Mamy dosłownie trzy pytania.

Pan dyrektor Krzysztof Gałka zadał pytanie odnośnie do ul. Księżnej Jolanty, ul. Karpackiej, ul. Świętokrzyskiej i tego, czy zostaną wykonane przez CPK. To zostanie przedstawione w najbliższym czasie w formie analizy czy rozwiązań projektowych. Wczoraj wykonawca zapewnił mnie, że takie rozwiązania państwu przedstawi i wrócimy z tym do państwa.

Mieszkańka ul. Elektrycznej... Już odniosłem się do kwestii rzekomego zastraszania. W ogóle takiej rzeczy nie było. Nasze spotkania, jak państwo widzą, mają formę taką, że nie tylko siedzimy za biurkiem, nie tylko odbieramy telefon, ale również potrafimy wyjść i rozmawiać z mieszkańcami. To nie jest kwestia zastraszania, tylko przekazywania rzetelnej informacji. W najbliższym czasie... To również wynikało ze spotkań z mieszkańcami, bo faktycznie spora część mieszkańców jest w podeszłym wieku i poprosili o informację o kolejnych etapach. Mam tu na myśli odbiór koncepcji programowo-przestrzennej, złożenie wniosku o decyzji

środowiskowej, a właściwie to, co ich najbardziej interesuje, czyli to, kiedy będzie możliwość zakupu przez nas działek. Wyślemy to w formie listownej, pisemnej do mieszkańców tego terenu.

Była również pani prośba o rozpatrzenie wariantu między Ostrowem a Kaliszem. Tak jak powiedziałem, jako spółka nie rozpatrujemy już żadnych innych wariantów. Od dłuższego czasu pracujemy wyłącznie nad wariantem, który znajduje się u nas na stronie. Jest to wariant ostateczny, niepodlegający żadnym modyfikacjom.

Ostatnie pytanie było od pana Marcina Szklarka: „Czy ta inwestycja będzie?”. Tak, potwierdzam, będzie. W tej chwili realizujemy projekt budowlany, opracujemy projekt budowlany, konsekwentnie składamy wnioski o decyzje środowiskowe. Przypominam państwu, że to jest wniosek... i w ogóle projekt całego igreka, który jest od początku dofinansowany poprzez STEŚ, obecnie poprzez projektowanie, a w najbliższym czasie – również kiedy skończymy ten etap projektowy – będziemy występować. Uważam, że bez problemu mamy szansę na dofinansowanie na prace wykonawcze, więc nie wyobrażam sobie, żeby ten projekt nie powstał, z uwagi na wszystkie te założenia. Jednocześnie wydaje się, że również jest to projekt igreka, który nie budzi wątpliwości, i podział co do tej realizacji jest ponadpartyjny.

To wszystko z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Jeszcze tylko jedno dopytanie. Co z działkami, które są po drugiej stronie torów tej istniejącej linii?

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

Przepraszam, w którym rejonie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tutaj było takie pytanie. Ktoś prosił, żeby je doprecyzować, ale to, rozumiem, w ramach już bezpośrednich...

Ekspert ds. relacji z otoczeniem inwestycji kolejowych CPK sp. z o.o. Łukasz Witkowski:

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dobra. Dobra. Szanowni państwo, mamy jeszcze generalną dyrekcję. Bardzo proszę, panie dyrektorze, o ustosunkowanie się do kwestii, które zostały podniesione. Panie dyrektorze, już bardzo proszę, bardzo konkretnie. Wiem, że na temat dróg pan dyrektor może mówić, ale bardzo proszę.

Pełniący obowiązki dyrektor Oddziału GDDKiA w Poznaniu Patryk Kosicki:

Oczywiście, że mogę mówić. Postaram się odpowiedzieć na te wszystkie pytania. Postaram się może jakoś je scalić. Szanowni państwo, osobiście pilnuję procesu przygotowania i osobiście jeżdżę na konsultacje. Jestem przy zbieraniu ankiet. Widzę i chcę poznać głos społeczeństwa. To tylko tak na wstępie. Chcę, żeby drogi czy kolej łączyły, a nie dzieliły, mimo że są różne krytyczne etapy przygotowania. Na początku jest ciężko, potem już jest tylko lepiej.

Pani poseł Oliwiecka... Już uzupełniam. Przebieg to 18,5 km, dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Ta droga będzie klasy GP, bo tak jest zapisane w rozporządzeniu Rady Ministrów. W ogóle projekt na początku niejako uratowaliśmy, bo to miała być rozbudowa istniejącej, a w 95% robimy nowy przebieg. W trakcie zmodyfikowaliśmy to, co mogliśmy, żeby wyjść z miejscowości, które są bardzo uciążliwie dotknięte ruchem. To dwa razy dwa, w każdą stronę dwa pasy ruchu. Bezkolizyjne cztery węzły, wygradzony odcinek, tylko proszę mieć na uwadze 100 km/h na znakach, czyli dopuszczalną prędkość. To nie będzie droga ekspresowa. Ona ma prędkość trochę większą niż droga ekspresowa.

Pani poseł Pawliczak i Via Pomerania... Cieszę się, to fajna inicjatywa. Niech ta droga nr 25 będzie początkiem, niech wykreuje dalsze połączenia, może w ramach drogi nr 25 można myśleć o drodze nr 12 i innych rozwiązaniach. Mam wrażenie z mojej oceny z Poznania. Odcinek Konin – Kalisz – Ostrów ma największy ruch, dlatego też dzisiaj realnie będziemy go realizować. Nie wiem, co z pozostałymi, ale być może dodatkowy ruch się wykreuje.

Odpowiadając pani poseł na pytanie o udogodnienia dla mieszkańców... Komasując, to jeszcze odpowiedź dla pana starosty. Szanowni państwo, mówię to z pełnym szacunkiem dla procesu przygotowania. Nie byłoby opóźnień, o których mówił pan prezydent, gdybyśmy nie pochylali się nad każdym wnioskiem, ale jeśli na ostatniej prostej z każdej gminy dostajemy listę

życzeń, bo tak to nazwę, to nie jesteśmy w stanie wszystkich zadowolić... albo chcemy jeszcze kolejne lata to projektować. Dlatego odpowiem w ten sposób. Odpowiemy na każdy wniosek. Wiemy, jak ważne jest połączenie drogowe dla społeczeństwa. Wiemy, jak istotne są te połączenia lokalne i to, żeby ich nie przerywać, więc tam, gdzie będziemy mogli, postaramy się pomóc. Na pewno w 100% nie zadowolimy wszystkich. Kluczowe połączenia postaramy się zachować.

Głos z sali:

Ale działacie w tym zakresie?

Pełniący obowiązki dyrektor Oddziału GDDKiA w Poznaniu Patryk Kosicki:

Działamy w tym zakresie, żeby rozwiązać ten całłościowy konflikt. To jest gmina Rychwał, gmina Stawiszyn, gmina Żelazków i ostatecznie Nowe Skalmierzyce.

Może jeszcze dodam, bo może to też trochę podpowie. Jeśli wykreujemy nowy przebieg między Kokaninem a Biskupicami, stara droga będzie miała charakter lokalny. Ona być może pomoże komunikacji publicznej. Na pewno będzie mogła się rozwijać, bo w tym naszym wariantie 5+ dokładamy połączenie łącznicy, czyli stworzymy węzeł przy ul. Boczkowskiej, ul. Skalmierzyckiej, w połowie dzisiejszej obwodnicy Nowych Skalmierzyc. To spowoduje, że lokalnie będzie ona bardziej dogodna dla mieszkańców. To jest zamysł, żeby był atrakcyjny stary przebieg, żeby rzeczywiście miał charakter lokalny i żeby wokół tego na przykład połączenia autobusowe, komunikacja publiczna, inne rzeczy też mogły się odbywać, żeby nie zamykać tej możliwości.

Pan poseł Urbaniak i może pan starosta mówili o różnych rozwiązaniach kreujących się. Tak, też uważam, że droga nr 12 powinna omijać Kalisz. Droga nr 25 w naszym zamysle umożliwia na wysokości Kokanina wyprowadzenie ruchu drogi nr 12 od strony północnej z ominięciem na przykład Opatówka i powrót z łapaniem – mówię umownie – drogi wojewódzkiej, która z Opatówka wychodzi od północy, i złapanie przebiegu drogi nr 12 już za Opatówkiem. To jest na przykład takie hasło. To samo Sobótka, o której też pamiętam. Jeszcze raz jednak powiem, panie starosto, że nie kreuję tych rozwiązań. Mamy Departament Strategii i Studiów na poziomie centrali. Bardzo się cieszę, że to dzisiaj wybrzmiało. Może warto – jeśli mogę zasugerować – to odnotować i wrócić do tego w formie Via Pomerania czy w formie innych rozwiązań. W każdym razie na pewno trzeba przeprowadzić szczegółowe analizy ruchowe. GPR 2025 trwa, tak że w połowie przyszłego roku będziemy mieli już nowe dane i myślę, że dadzą nam pewne odpowiedzi.

To tylko moja ocena: jestem zadowolony, że zamykam ten proces, i mam nadzieję, że już tylko połączę ludzi. Nie chcę ich dzielić.

Panie dyrektorze, jak podpiszemy, jeśli ogłosimy przetarg w grudniu, a umowa będzie podpisana w drugiej połowie przyszłego roku, to głęboko w to wierzę i jestem przekonany, że według dzisiejszych założeń, które poczyniłem w oddziale, około czterech lat jest na zaprojektowanie, uzyskiwanie ZRID-u i realizację. Mówimy więc pewnie bardziej o 2030 r., ale liczę na to, że może to będzie jeszcze przełom 2029 i 2030. Mam nadzieję, że na koniec 2030 r. to już będzie pewne. Mam nadzieję, że odpowiedziałem wszystkim. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie dyrektorze.

Szanowni państwo, jestem winny odpowiedź na jeszcze jedno pytanie. Padło pytanie o ustawę, którą złożył pan prezydent, dotyczącą CPK. Wie pan, panie radny, ta ustawa oznaczałaby katastrofę dla wielu ludzi, którzy wierzą w to, że wspomagając lotniska regionalne i lotnictwo w regionach, budujemy silną gospodarkę i sprawiamy, że ludzie mogą realizować swoje marzenia, bo ustawa pana prezydenta Nawrockiego oznacza zamknięcie ludziom drogi do realizacji marzeń, podcięcie skrzydeł lokalnym gospodarkom i ograniczenie samorządowi kompetencji decyzji w zakresie lotnictwa. Nigdy nie pozwolę na to, żeby nawet najważniejszy przedstawiciel Rzeczypospolitej niszczył polskie lotnictwo i podcinał skrzydła samorządom. Niech traktuje to pan jak odpowiedź na zadane pytanie.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie dziękuję, panie przewodniczący rady, za udostępnienie tego pięknego lokalu na nasze posiedzenie. Proszę również przekazać podziękowania panu prezydentowi. Bardzo serdecznie dziękuję za obecność na dzisiejszym posiedzeniu zarówno państwu, przedstawicielom samorządu, przedstawicielom społeczności lokalnej, wszystkim państwu, którzy

dzielili z nami ten czas, podczas którego merytorycznie dyskutowaliśmy zazwyczaj na tematy ważne w infrastrukturze. Dziękuję państwu posłom, którzy byli z nami. Jeszcze raz dziękuję pani poseł Oliwieckiej, która zabiegała o tę wizytę, i panu posłowi Zawiei, który również brał udział w przygotowaniach i zabiegał o tę wizytę.

Szanowni państwo, zamykam wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji. Jako Komisja udajemy się w dalszą drogę.