

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 213)

z dnia 10 marca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 213)

10 marca 2026 r.

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

– informacja na temat inwestycji drogowych i kolejowych w województwie świętokrzyskim, w tym możliwości budowy wschodniej obwodnicy Kielc.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Rafał Ziętał** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Spójności i Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Piotr Krampikowski** dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Kielcach wraz ze współpracownikami, **Józef Bryk** wojewoda świętokrzyski wraz ze współpracownikami, **Agata Wojda** prezydent Kielc wraz ze współpracownikami, **Monika Kowalczyk** i **Marcin Stępniewski** radni miasta Kielce, **Gerard Pedrycz** radny Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego, **Kazimierz Gacek** starosta powiatu mieleckiego, **Marian Buras** burmistrz miasta i gminy Morawica, **Szymon Młodawski** zastępca dyrektora Biura Przygotowania Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Iwona Kędzierska-Gębska** regionalny dyrektor ochrony środowiska w Kielcach, **Barbara Kieres** dyrektor Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, **Karol Nowakowski** dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach, **Zbigniew Michnicki** zastępca dyrektora Departamentu Transportu, Komunikacji i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego, **Michał Litwin** dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, **Włodzimierz Henryk Magdziarz** wiceprezes zarządu Stowarzyszenia im. Tadeusza Mazowieckiego, **Stanisław Ambroziak** i **Paweł Sztuk** przedstawiciele inicjatywy „Kolej na Staszów” wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Kubiciel** dyrektor wykonawczy Aldesa oraz **Dominik Goltz** i **Kacper Kaługa** mieszkańcy Kielc.

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

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Centrum)**:

Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w Kielcach.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów, zwłaszcza posłów reprezentujących ziemię kielecką, świętokrzyską. W szczególności witam panią posłankę Agatę Wojtyszek, pana posła Rafała Kasprzyka, pana posła Lucjana Pietrzczyka, pana posła Marka Sowę, który też jest dziś z nami. Państwo posłowie reprezentują dzisiaj Komisję Infrastruktury.

Szanowni państwo, witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności naszego gospodarza, naszą gospodynię, panią prezydent Agatę Wojdę, która jest prezydentem miasta Kielce. Bardzo serdecznie witam panią prezydent i współpracowników, z wiceprezydentami oraz reprezentantami zarówno urzędu, jak i jednostek miejskich.

Bardzo serdecznie witam pana Józefa Bryka, wojewodę świętokrzyskiego, wraz ze współpracownikami z urzędu wojewódzkiego. Witam, panie wojewodo. Witam również pana Mariana Burasa, burmistrza miasta i gminy Morawica. Jest pan burmistrz z nami. Przy okazji poinformuję państwa, że już rano prowadziliśmy prace na terenie województwa świętokrzyskiego. Byliśmy właśnie w Morawicy, wizytując prowadzoną inwestycję drogową. Jest z nami również, jeżeli dotarł, pan starosta Kazimierz Gacek, reprezentujący powiat mielecki. Nie wiem, czy pan starosta dotarł. Nie widzę. Być może w trakcie naszego posiedzenia dotrze wraz ze współpracownikami.

Szanowni państwo, za chwileczkę dotrze również pan minister Stanisław Bukowiec, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, który od rana jest w pracy. Były opóźnienia, więc dotrze do nas troszeczkę później wraz z zespołem.

Witam bardzo serdecznie przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jest z nami pan dyrektor Piotr Krampikowski, dyrektor Oddziału GDDKiA w Kielcach,

wraz z szerokim gronem współpracowników, których również bardzo serdecznie witam. Są z nami przedstawiciele GDDKiA. Witam państwa bardzo serdecznie. Witam przedstawicieli PKP PLK z panem dyrektorem Tomaszem Lewandrowskim, zastępcą dyrektora Biura Strategii w PKP PLK, wraz ze współpracownikami. Są z nami również przedstawiciele Zakładu Linii Kolejowych w Kielcach, którzy realizują bezpośrednio te inwestycje, z panem dyrektorem Grzegorzem Łukasikiem. Witam państwa bardzo serdecznie. Witam przedstawicieli Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach. Bardzo serdecznie witam panią dyrektora Iwonę Kędzierską-Gębską, dyrektora RDOŚ w Kielcach. Jest z nami również przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli. Witam głównego specjalistę kontroli państwowej w Departamencie Spójności i Infrastruktury, pana Rafała Ziętała. Witam bardzo serdecznie.

Są z nami oczywiście przedstawiciele organizacji społecznych, które na moje zaproszenie biorą udział w posiedzeniu Komisji. Będą również brały udział w dyskusji, przedstawiając informacje dotyczące ważnych zagadnień. Wszystkich państwa witam bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, na początku chciałbym podziękować pani prezydent miasta Kielce za gościnę w tej pięknej sali ratusza miejskiego, za to, że możemy właśnie tutaj spotkać się na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Jest to dla nas niezwykle ważne, dlatego że przyjęliśmy w tych latach model pracy, który polega na bardzo częstych spotkaniach z inwestorami, z przedstawicielami środowisk działających w obszarze infrastruktury, na spotkaniach z przedstawicielami administracji oraz naszych instytucji, które w praktyce realizują inwestycje. Jest to bardzo ważne, dlatego że jako Komisja Infrastruktury chcemy wprowadzać takie zmiany systemowe, które powodują, że inwestycje mogą być prowadzone sprawniej, szybciej, bardziej efektywnie, co oczywiście oznacza z jednej strony korzyść dla obywateli, bo szybciej skończona infrastruktura szybciej służy obywatelom, a z drugiej strony wymierne korzyści po stronie budżetu państwa i budżetów innych gestorów, samorządów, ponieważ sprawnie przeprowadzona inwestycja, która została dobrze zaplanowana, dobrze zaprojektowana, generuje mniej kosztów dodatkowych, co na koniec oznacza wyższą efektywność.

Dlatego bardzo serdecznie dziękuję pani prezydent za możliwość przeprowadzenia posiedzenia Komisji Infrastruktury właśnie tutaj i rozmowy z państwem na temat tego, w jaki sposób Komisja Infrastruktury może lepiej zaprojektować i wdrożyć lepsze standardy w zakresie wykonywania inwestycji, prowadzenia procedur, a także wsłuchać się w głos przedstawicieli lokalnej społeczności na temat inwestycji, które są ważne z punktu widzenia mieszkańców Kielc i całego regionu. Dlatego są tutaj ze mną również państwo posłowie, którzy reprezentują ten region. Bardzo chcę też podziękować państwu posłom, szczególnie posłowi Kasprzykowi, który wystąpił z taką inicjatywą, żebyśmy przeprowadzili nasze posiedzenie u państwa.

Dziękując, bardzo proszę panią prezydent jako gospodarza miejsca o zabranie głosu.

Prezydent Kielc Agata Wojda:

Bardzo dziękuję, że mam tę przyjemność, żeby państwa przywitać. Dziękuję za zainteresowanie naszymi wyzwaniami, priorytetami. Nie wyobrażam sobie, żebyście państwo, interesując się województwem świętokrzyskim, nie odwiedzili Urzędu Miasta Kielce i żebyśmy nie mogli w trybie roboczym, przyjaznym i życzliwym porozmawiać sobie o tym, co nas boli i co nam jest potrzebne.

Pan przewodniczący przedstawiał szerokie dziś grono. Są samorządowcy, są radni kieleccy, jest administracja rządowa, jest generalna dyrekcja, są spółki kolejowe, bardzo szerokie grono, które pracuje na nasz wspólny sukces, czasem się spierając, czasem protestując przeciwko swoim decyzjom, ale zawsze w poczuciu odpowiedzialności za to, żeby realizować dobre inwestycje dla rozwoju naszego miasta.

Oczywiście mamy szereg wyzwań i potrzeb. O tym też będziemy chcieli państwu powiedzieć, może nie w przeciągniętym czasie, ale bardzo dobitnie. Przed nami duże wyzwanie związane z budową odcinka S74. To na pewno będzie dla nas bardzo duże wyzwanie organizacyjno-logistyczne. Nie wiem, czy miasto Kielce kiedykolwiek widziało taki zakres inwestycji, ale na pewno od wielu lat nie mierzyło się z tak dużą koniecznością organizacji na nowo naszego codziennego życia. Jesteśmy bardzo mocno zdeterminowani, żeby ta wspólna organizacja wyglądała jak najlepiej. Mamy też swoje priorytety rozwojowe. Mówimy o potrzebie obwodnicy wschodniej, mówimy o potrzebie S46. Będziemy to państwu dzisiaj akcentować i mówić o szczegółowych rozwiązaniach czy też o szczegółowych oczekiwaniach. Mamy też bardzo ważny i dobry impuls, jeśli chodzi o infrastrukturę kolejową, jeśli chodzi o współpracę ze spółkami kolejowymi.

Jesteśmy w bardzo mocnym porozumieniu w momencie, kiedy jest ono szalenie potrzebne, czyli na początku projektowania modernizacji linii kolejowej nr 8. Miasto Kielce i społeczność kielecka są przy stole tam, gdzie decyduje się ich przyszłość w zakresie infrastruktury kolejowej. Będziemy chcieli wdrożyć państwa w szczegóły, chcąc państwa tym zainteresować.

Na koniec przywitania, a na początek posiedzenia Komisji chciałabym wygłosić do wszystkich członków i osób decyzyjnych albo mających wpływ na osoby decyzyjne jeden bardzo mocny i z naszej perspektywy bardzo potrzebny apel. Jako Kielce – pewnie jak inne miasta wojewódzkie – bardzo chcielibyśmy być beneficjentami programu, który wspiera drogowe inwestycje lokalne. Pan wojewoda bardzo ucieszyłby się, gdyby od miasta Kielce mógł przyjmować wnioski do tego programu i podpisywać z nami umowy. Różne były losy tego programu. Czasem miasta wojewódzkie w nim były, czasem ich w nim nie było, natomiast gorąco do państwa apelujemy, żeby jakimś wspólnym głosem, wspartym oczywiście z naszej strony, dotrzeć tam, gdzie te decyzje zapadają. Wiemy, że Ministerstwo Infrastruktury planuje pewne systemowe rozwiązania w tej sprawie, ale myślę, szanowni państwo, że fundamentalna sprawiedliwość społeczna powinna iść w kierunku przywrócenia takim społecznościom jak społeczność kielecka możliwości korzystania z tego rządowego programu, który jest szalenie potrzebny.

Kończę więc apelem, jeszcze raz serdecznie państwa witając. Bardzo cieszymy się, że możemy państwa gościć. Wszystkim nam życzę dobrych rozmów o już konkretnych projektach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, pani prezydent. To jest właśnie jedna z rzeczy, którą zapisujemy w ramach naszych prac tutaj. Tak jak mówiłem, to jest bardzo ważne, żeby państwo argumentowali, przedstawiali sprawy, które z waszego punktu widzenia są ważne, dlatego że to właśnie umożliwia nam później argumentowanie na posiedzeniach Komisji i w kontaktach z ministerstwem. Bardzo serdecznie pani prezydent dziękuję.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat inwestycji drogowych i kolejowych w województwie świętokrzyskim, w tym możliwości budowy wschodniej obwodnicy Kielc. Przystępujemy do realizacji zaplanowanego porządku.

Będziemy procedować w następującej kolejności. Na początku poproszę przedstawicieli PKP PLK o zaprezentowanie części kolejowej. Mam nadzieję, że pan minister Stanisław Bukowiec dotrze i przejdziemy do części drogowej. Po zakończeniu tych prezentacji poproszę o przedstawienie ze strony miasta prezentacji dotyczącej tego obszaru i propozycji wynikających z potrzeb lokalnych i regionalnych. Później przejdziemy do debaty. Przewidziane są również głosy stowarzyszeń, które zasygnalizowały taką konieczność, oczywiście udział państwa posłów, przedstawicieli samorządów, ale to w dalszej części.

Teraz natomiast proszę przedstawicieli PKP PLK o zaprezentowanie informacji na temat inwestycji kolejowych. Bardzo proszę. Który z panów dyrektorów?

Zastępca dyrektora Biura Przygotowania Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA Szymon Młodawski:

Dzień dobry. Można z miejsca tutaj, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, bardzo proszę. Widzę pana dyrektora, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora biura PKP PLK SA Szymon Młodawski:

Nazywam się Szymon Młodawski, jestem zastępcą dyrektora Biura Przygotowania Inwestycji w PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Tak, na początku zaprezentujemy, tylko nie wiem, czy moglibyśmy poprosić państwa o wyświetlenie tej...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, uzyskałem informację, że są z nami też państwo radni, zarówno miejscy, jak i radni sejmiku wojewódzkiego. Również bardzo serdecznie witam państwa na dzisiejszym posiedzeniu. Witam też wszystkich przedstawicieli innych samorządów. Jest też pani dyrektor zarządu dróg wojewódzkich, tak że też bardzo serdecznie witam panią dyrektora. Dzień dobry.

Bardzo proszę, panie dyrektorze. Pana dyrektora też witam. Pan dyrektor Szymon Młodawski.

Zastępca dyrektora biura PKP PLK SA Szymon Młodawski:

Tak. Dzień dobry raz jeszcze.

Szanowni państwo, chcielibyśmy krótko przedstawić państwu inwestycje kolejowe, jakie mają miejsce i w najbliższym czasie będą miały miejsce w województwie świętokrzyskim. Na slajdzie widzą państwo mapkę, na której przedstawiamy to, co docelowo chcielibyśmy uzyskać w najbliższym czasie w województwie świętokrzyskim, jeśli chodzi o linie kolejowe, gdzie kręgosłupem komunikacji kolejowej jest linia kolejowa nr 8, która rozchodzi się również na linie nr 25, 70, 75, również CMK, które jest bardzo ważnym elementem transportu. Przejdziemy sobie po kolei na każdą z nich, tam, gdzie coś się dzieje.

Jeśli chodzi o linię kolejową CMK, w ostatnim czasie dzieją się i działają się bardzo ważne inwestycje, w tym m.in. modernizacje stacji Olszarnowice – Włoszczowa Północ. To się zadziało. Co do zasady dążymy do uzyskania prędkości 250 km/h dla pociągów pasażerskich. Tę prędkość chcemy uzyskać w połowie 2027 r. W tym momencie to, co dzieje się na CMK, to są prace związane ze szlifowaniem szyn, z zabudową elementów ochrony środowiska, które docelowo pomogą nam zwiększyć tę prędkość, ale przede wszystkim jest zabudowa ETCS poziomu drugiego, która pozwoli nam na osiągnięcie tegoż parametru prędkości. Wykorzystywane są tam różne budżety, również z KPO.

Linia kolejowa nr 8, czyli ten kręgosłup, o którym wspomniałem, jest w zależności od odcinka na różnych etapach. Idąc od strony północnej, czyli od pierwszego etapu, czyli Skarżysko-Kamienna – Tumlin, w maju zeszłego roku podpisaliśmy umowę na realizację robót budowlanych. Cały projekt opiewa na kwotę ok. 760 mln zł. Dzięki tej inwestycji chcemy osiągnąć na tym odcinku parametr prędkości 120 km/h. Niestety linia kolejowa nr 8 ze względu na swoje położenie i profil na tym odcinku nie pozwala nam na wyższy parametr bez większej ingerencji w otoczenie. Co jednak ważne, roboty zaczęły się już z końcem zeszłego roku. Planowane jest połowkowe prowadzenie prac, czyli nie przewidujemy zamknięcia całej linii kolejowej, a zakończenie tych prac planujemy na maj 2028 r.

Przeskoczyliśmy trochę dalej, czyli ominęliśmy odcinek Tumlin – Kielce – Sitkówka-Nowiny, ale zaraz do niego wrócę, a teraz przedstawię to, co już dzieje się na gruncie, czyli odcinek Sędziszów – Kozłów. Tam prace są jeszcze bardziej zaawansowane. Na koniec zeszłego roku został przywrócony ruch na stronę nieparzystą. Teraz prace będą działać się w obszarze toru parzystego. Prace te są jak najbardziej zaawansowane, a ich zakończenie planujemy na czerwiec 2027 r. W ramach odcinka, etapu, który nazwaliśmy Sitkówka-Nowiny – Kozłów, pozostały nam jeszcze dwa dodatkowe zadania, które są w fazie postępowań przetargowych. To jest odcinek Miąsowa – Jędrzejów – Sędziszów. Tutaj mamy już oferty otwarte w zeszłym tygodniu. Będziemy wybierać oferentów. To, co chcemy osiągnąć na tym odcinku, to jest prędkość 140 km/h.

Kolejnym odcinkiem w fazie postępowania przetargowego – oferty planujemy otworzyć jeszcze w tym tygodniu – jest odcinek Sitkówka-Nowiny – Miąsowa. Na tym odcinku również planujemy zwiększenie prędkości do 140 km/h. Cały ten odcinek jest wyceniany na 1,7 mld zł i jest realizowany ze środków krajowych.

To, co nas czeka, czyli prace przygotowawcze, to tak naprawdę opracowanie dokumentacji projektowej na ostatni brakujący odcinek w województwie świętokrzyskim, czyli od Tumlina przez Kielce do Sitkówki-Nowiny. Jak pani prezydent podkreśliła, jesteśmy w ścisłej współpracy z miastem Kielce, jeśli chodzi o przygotowanie założeń do tegoż projektu, ponieważ w ramach tego projektu planujemy budowę nowych przystanków osobowych w obszarze Kielc. Idąc od północy, to jest przystanek Morawieckiego na wysokości ul. Witosa. Planujemy przebudować stację Kielce Głównie. Tu również jesteśmy w ścisłej współpracy z miastem. Jednym z elementów przebudowy tej stacji będzie zaprojektowanie tunelu drogowego pod stacją, aby bezpośrednio z ul. Czarnowskiej wjechać w ul. Piekoszowską.

To też infrastruktura pasażerska. Planujemy zaprojektować hale peronowe, aby podróżni mogli jak najlepiej korzystać z naszej infrastruktury. Oprócz tego w ramach koncepcji programowo-przestrzennej zaprojektujemy kładkę, która będzie niejako łączyć dworzec PKS z dworcem PKP i tkanką miejską. Ta kładka będzie miała funkcję pieszo-rowerową. Cała infrastruktura będzie oczywiście zmodernizowana, przyjazna i dostosowana do osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Ten transport miejski integrujemy również z transportem kolejowym. Planujemy, aby z tunelu, o którym powiedziałem, była możliwość również wyjścia na perony i skorzystania bezpośrednio z usług kolejowych, z pociągów.

Idąc dalej w kierunku południowym, w kierunku Krakowa, planujemy zaprojektować przejście pod torami w okolicach mniej więcej ul. Krakowskiej. Tam mamy zidentyfikowane przedepty, gdzie ludzie na skróty przechodzą w niebezpieczny sposób, przekraczają linię kolejową nr 8. Mamy nadzieję, że przejście pod torami umożliwi to przejście w sposób bezpieczny i przyczyni się do tego, że więcej wypadków w tym miejscu mieć nie będziemy.

Kolejnym nowym elementem kolejowym, którego nie ma na mapie Kielc, a pojawi się w ramach tej inwestycji, będzie przystanek osobowy Kielce Pakosz, Kielce Biesak. To są robocze nazwy. Jest jeszcze za wcześnie, żeby konkretnie je nazywać, natomiast te przystanki w fajny sposób zintegrują mieszkańców tychże osiedli z komunikacją kolejową i będzie można skorzystać z połączeń zarówno w obszarze miejskim, jak i dalszym. Relokujemy również przystanek Kielce Białogon, który niestety w tym momencie jest tak usytuowany, że praktycznie nikt z niego nie korzysta. To przesunięcie w kierunku Sitkówki-Nowin w okolicach Agrocentrum. Teraz mamy tam centrum handlowe. Wydaje nam się, że będzie to tylko *in plus* i więcej mieszkańców będzie mogło z niego korzystać.

W ramach tej inwestycji jest nie tylko linia kolejowa nr 8. Jednym z założeń tejże inwestycji będzie to, aby wyprowadzić ciężki ruch towarowy z centrum Kielc. Ma temu służyć budowa drugiego toru, łącznicy nr 567 z Kielc Piaszki na Kielce Herbskie. Będziemy chcieli przekierować tam ciężki ruch towarowy, żeby wykorzystać dalej linię kolejową nr 61 i – również nowo projektowaną – łącznicą nr 568 w okolicach Szczukowskich Górki wykorzystać już linię kolejową nr 568 i zjechać do Sitkówki-Nowin, a tym samym wyprowadzić ten ciężki ruch z miasta Kielce, co, mam nadzieję, jednocześnie pozwoli zrealizować plany miejskie co do obszaru sąsiadującego dworca PKP.

To tak trochę przydługo, ale wydaje mi się, że to jest ważny element, o którym mówi się w tym momencie może najmniej. Z naszej perspektywy jest to jednak niezmiernie ważne. Postępowanie przetargowe na zaprojektowanie i pozyskanie wszelkich decyzji administracyjnych – bo to również jest ważne – planujemy uruchomić w kwietniu tego roku, tak że taka inwestycja niedługo pojawi się na mapie inwestycji Polskich Linii Kolejowych.

Kolejną inwestycją w obszarze województwa świętokrzyskiego – tu współpracujemy z Urzędem Marszałkowskim Województwa Świętokrzyskiego – jest inwestycja realizowana w ramach programu „Kolej plus”, czyli linia kolejowa nr 25, gdzie dosłownie wczoraj otwarliśmy oferty. Teraz jest etap analiz tych ofert. Mam nadzieję, że najkorzystniejszą ofertę wybierzemy koło sierpnia, września bieżącego roku i będziemy mogli przystąpić do prac projektowych, bo na to właśnie będziemy umawiać się z wykonawcami prac.

Jakie ta linia co do zasady ma mieć parametry? Ustaliliśmy, że linia będzie dwutorowa na całym odcinku od Skarżyska-Kamiennej do Tomaszowa Mazowieckiego. Na odcinku od Skarżyska-Kamiennej do Wąsosz Koneckiego będziemy dążyć do parametru prędkości 160 km/h, natomiast na pozostałym odcinku, tj. od Wąsosz Koneckiego przez Końskie, Opoczno do Tomaszowa Mazowieckiego, ta prędkość będzie wzrastała do 200 km/h. Tutaj łączymy trochę dwa programy, bo, tak jak powiedziałem, część inwestycji będzie zrealizowana z budżetu „Kolej plus”, czyli wspólnie z naszymi partnerami samorządowymi, natomiast część, odcinek od Wąsosz Koneckiego do Opoczna, czyli środkowy odcinek linii kolejowej nr 25, będzie realizowany ze środków krajowych.

Kolejnym elementem, który już się dzieje – mimo że na kartkach i tak bardzo go nie widać – są intensywne prace projektowe nad opracowaniem dokumentacji projektowej i pozyskaniem decyzji administracyjnych na tzw. łącznicę Psary-Starzyny-Kozłów. Jest to łącznica, która pozwoli nam bezkolizyjnie zjechać czy też wjechać na Centralną Magistralę Kolejową i dalej pojechać w kierunku Warszawy czy Krakowa. Inwestycja jest teraz na etapie opracowywania projektów budowlanych. Mamy zakończone prace koncepcyjne. Dostaliśmy postanowienie o konieczności wykonania raportu oddziaływania na środowisko. Raport ten planujemy złożyć jeszcze w tym miesiącu. Planowane pozyskanie pozwolenia na budowę to koniec 2027 r. Do samych robót budowlanych planujemy podejść w 2028 r. i zakończyć je w 2030 r., natomiast taka inwestycja wiąże się również z pozyskaniem wszelkich niezbędnych certyfikatów, które będą upoważniać do prowadzenia ruchu kolejowego na tym terenie, więc właściwy ruch na tej linii kolejowej, na nowej łącznicy, będzie możliwy w 2031 r.

Z ciekawostek – może bardziej dla miłośników kolejowych – będziemy tam mieli zastosowane rozjazdy kolejowe, które pozwolą na jazdę z prędkością 130 km/h na kierunek zwrotny, co w znacznym stopniu poprawi parametry przejezdności dla tejże linii. Co do zasady inwestycja

ta pozwoli nam na zwiększenie przepustowości i nie będzie cięcia kierunku w przypadku jazdy z linii kolejowej CMK w kierunku Krakowa i w drugą stronę.

Kolejnym elementem na mapie województwa świętokrzyskiego, który Polskie Linie Kolejowe będą realizować, jest budowa przystanków na liniach kolejowych nr 70 i 75. Chcemy tam przywrócić połączenia, żeby ta część świętokrzyskiego również miała połączenie z jej stolicą. Na chwilę obecną to zadanie przewiduje budowę pięciu nowych przystanków: w Chmielniku, w Raczykach, w Podlesiu-Tuczępach, w Staszowie Wschodnim i w Połańcu Północnym. Są to lokalizacje, które według nas jak najbardziej mają do tego predyspozycje i rokują obsłużenie jak największej liczby pasażerów. Szacujemy to zadanie na ok. 15 mld zł. W tym momencie jest ono w przygotowaniu opisu przedmiotu zamówienia, programu funkcjonalno-użytkowego. Będzie to prowadzić nasz lokalny zakład linii kolejowych.

To chyba wszystko. Mamy jeszcze pomniejsze inwestycje, które może nie są bardzo efektowne, natomiast jak najbardziej poprawiają bezpieczeństwo na linii kolejowej w województwie świętokrzyskim. Jest to m.in. modernizacja przejazdów kolejowych w obszarze linii kolejowej nr 61 na terenie gmin Piekoszów i Włoszczowa. Tam podnosimy bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych, modernizujemy te przejazdy do kategorii B, czyli są to przejazdy sterowane automatycznie, co zwiększy bezpieczeństwo i zmniejszy czas oczekiwania na przejeździe dla użytkowników drogi kołowej.

Z mojej strony to tyle. Dziękuję za uwagę. Jeśli będą jakieś pytania, to razem z kolegami służymy odpowiedzią. Mam nadzieję, że na wszystko będziemy w stanie odpowiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi za przedstawienie tych ważnych informacji.

Witam w naszym gronie pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Panie ministrze, zapraszam od razu, nie czekając, do przedstawienia informacji dotyczącej inwestycji drogowych. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Szanowni państwo przewodniczący, szanowni członkowie Komisji, panie wojewodo, pani prezydent, szanowni samorządowcy, chciałbym przedstawić informacje na temat inwestycji drogowych, które są realizowane na terenie województwa świętokrzyskiego. Moją wypowiedź później uzupełni – również w formie prezentacji – dyrektor oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o inwestycje drogowe, które są realizowane na terenie województwa świętokrzyskiego, ta liczba cały czas rośnie. W ubiegłym roku oddaliśmy do użytkowania trzy nowe odcinki dróg krajowych w województwie, a więc obwodnicę Opatowa w ciągu DK9 i S74, łącznik północny do DK74, a także pierwszy odcinek obwodnicy Wąchocka w ciągu DK42. W 2025 r. sieć świętokrzyskich dróg krajowych wydłużyła się o 19 km. Obecnie aż osiem dużych inwestycji drogowych mamy w realizacji, a 12 kolejnych mamy w przygotowaniu.

W programach rządowych wdrażanych przez Ministerstwo Infrastruktury przewidziano główne korytarze komunikacyjne wspierające rozwój miasta na wschód od stolicy województwa. Od lat finansowane są istotne inwestycje polegające na budowie ciągów dróg ekspresowych S7 oraz S74. Droga ekspresowa S7 już stanowi zachodnią obwodnicę Kielc. S7 Wiśniówka – Kielce Północ – Chęciny – Kielce Południe o długości blisko 23 km została oddana do użytku w 2013 r. Wartość umowy na roboty budowlane wyniosła ok. 700 mln zł, dofinansowanie unijne to ok. 490 mld zł.

Ministerstwo Infrastruktury obecnie koncentruje swoje działania na realizacji drogi ekspresowej S74 na terenie województwa świętokrzyskiego. Inwestycja ta, będąca obecnie w fazie budowy, stanowi istotny element krajowej sieci transportowej i ma na celu poprawę dostępności komunikacyjnej regionu, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz usprawnienie połączeń międzywojewódzkich. Droga ekspresowa S74 obsługiwać będzie ruch tranzytowy oraz ten pochodzący z miasta Kielce jako istotnego regionalnego generatora ruchu w kierunku wschodnim i południowym, m.in. do Rzeszowa. Odcinek S74 przez Kielce znajduje się w realizacji od 2023 r. Podpisano umowę z Przedsiębiorstwem Usług Technicznych Intercor sp. z o.o. o wartości ok. 713 mld zł. Planowana data oddania do użytkowania to II kwartał 2028 r.

Ponadto realizowana jest obwodnica Morawicy i Woli Morawickiej w ciągu DK73, która będzie wyprowadzać ruch w stronę południową od Kielc. Budowa obwodnicy została podzielona

na dwa odcinki realizacyjne. Odcinek pierwszy: z Kielc do miejscowości Brzeziny-Morawica o długości 4,2 km został oddany do ruchu 27 stycznia 2022 r. Wartość umowy to ok. 77 mld zł. Odcinek drugi: Morawica – Wola Morawicka o długości ok. 4,4 km jest w realizacji. W 2022 r. podpisano umowę z konsorcjum, gdzie liderem jest firma FAB Polska, o wartości ok. 223 mln zł. Planowana data oddania do użytkowania to październik 2026 r.

Mamy również, proszę państwa, plany w zakresie rozbudowy istniejącej sieci dróg krajowych w całym województwie świętokrzyskim. Do realizacji skierowane zostały zadania, w ramach których ok. 180 km DK78 oraz DK79 zostanie rozbudowanych i dostosowanych do obecnych standardów technicznych, z równoczesnym wyposażeniem w nowoczesne elementy i rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo. W tym roku planujemy zakończyć długo wyczekiwaną przez mieszkańców inwestycję polegającą na rozbudowie istniejącego mostu przez rzekę Wisłę w Sandomierzu w ciągu DK77. Dużą wagę przykładamy do kwestii poprawy bezpieczeństwa na istniejącej sieci dróg krajowych. W tym celu, oprócz budowy nowych odcinków dróg czy rozbudowy istniejących, realizowane są inwestycje punktowe wpływające lokalnie na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg, a zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego. W przygotowaniu są inwestycje, w ramach których powstaną m.in. trzy nowe ronda, ok. 12 km nowych dróg dla pieszych bądź rowerów. Większość z nich rozpocznie się jeszcze w tym roku kalendarzowym.

Tylko w ostatnich miesiącach do realizacji skierowane zostały dwa zadania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, polegające na budowie blisko 2 km drogi dla pieszych na DK9 w miejscowości Pęczów-Klimontów oraz kompleksowej poprawie bezpieczeństwa na DK77 od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Lubelską w Sandomierzu.

Wspieramy samorządy, które mogą uzyskać dofinansowanie ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na zadania w zakresie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i gminnych. W 2025 r. w województwie świętokrzyskim przyznano prawie 142 mln zł z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Z tych właśnie środków dofinansowano ponad 100 zadań na drogach powiatowych i gminnych. W 2026 r. z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na wsparcie inwestycji w województwie świętokrzyskim została przyznana kwota blisko 150 mld zł. Na podstawowych listach znalazło się 77 zadań, z kolei na rezerwowych – 80. Zadania z list rezerwowych również mają szansę na otrzymanie dofinansowania.

Rezerwa subwencji to kolejny, obok Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, mechanizm wsparcia samorządów. 13 jednostek samorządu terytorialnego z województwa świętokrzyskiego ze środków rezerwy subwencji otrzymało w 2025 r. łącznie prawie 24 mln zł.

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, nie wiem, czy w tym momencie jest potrzeba prezentacji, czy później.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie ministrze, myślę, że to jest dobry moment na prezentację, która wprowadzi nas w dyskusję.

Szanowni państwo, pozwolę sobie wykorzystać tę chwilę na to, żeby powitać pana posła Tadeusza Chrzana, posła Komisji Infrastruktury, który do nas dotarł, oraz panów posłów, którzy reprezentują ten okręg wyborczy: pana posła Michała Cieślaka i pana posła Mariusza Goska. Witam panów na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Panie ministrze, bardzo proszę. Jest pan dyrektor. Już spotkaliśmy się z panem dyrektorem, tak że bardzo proszę o zaprezentowanie informacji.

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Kielcach Piotr Krampikowski:

Dzień dobry państwu. Piotr Krampikowski, dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Kielcach. Tak jak wspomniał pan minister, przedstawię krótką prezentację dotyczącą inwestycji na terenie województwa świętokrzyskiego.

W chwili obecnej na terenie województwa świętokrzyskiego sieć dróg krajowych wynosi ponad 738 km, z czego 112 km to drogi ekspresowe. Tak jak wspomniał pan minister, w 2025 r. sieć dróg krajowych wydłużyła się o 19 km. Oddaliśmy trzy odcinki dróg krajowych w województwie świętokrzyskim. Jest to obwodnica Opatowa w ciągu DK9 i S74, łącznik północny do DK74, jak również pierwszy odcinek obwodnicy Wąchocka w ciągu DK42.

W chwili obecnej na terenie województwa mamy w realizacji osiem dużych inwestycji drogowych. Na czterech odcinkach trwają roboty budowlane. Jest to odcinek S74 Mniów – Kielce, obwodnica Morawicy etap II w ciągu DK73, na której dzisiaj byliśmy z Komisją, jak i drugi odcinek obwodnicy Wąchocka DK42. Prowadzimy również prace na moście w miejscowości

Sandomierz w ciągu DK77. Na pozostałych odcinkach S74, które realizowane są w systemie „Projektuj i buduj”, jesteśmy na etapie uzyskania decyzji ZRID. Tak jak wspomniał pan minister, w przygotowaniu mamy również 12 zadań. To m.in. obwodnica Starachowic, Chmielnika, jak również wzmocnienie i rozbudowa DK78 i DK79.

Przejdę teraz do pokazania zadań w ciągu drogi S74. Pierwszym odcinkiem, który jest teraz realizowany w województwie świętokrzyskim, gdzie czekamy na wydanie decyzji ZRID, jest odcinek: granica województwa świętokrzyskiego – Przełom/Mniów. Tak jak wspomniałem, tutaj czekamy na uzyskanie decyzji ZRID. Ten odcinek to prawie 27 km. Drugim odcinkiem w ciągu drogi S74 jest odcinek Przełom/Mniów – Kielce Zachód. Tutaj już od 2024 r. trwają prace budowlane. Zaawansowanie na tym odcinku wynosi ok. 50%. Zakończenie robót na tym odcinku planujemy w pierwszej połowie 2027 r.

Tutaj mamy zdjęcia z realizacji inwestycji na odcinku Przełom/Mniów – Kielce.

Kolejnym odcinkiem w ciągu S74 jest odcinek drogi Kielce Zachód – Kielce. Jest to przejście przez miasto, na które wszyscy czekamy, żeby usprawnić ruch w Kielcach. W najbliższym czasie planujemy uzyskanie decyzji ZRID. Niezwłocznie po uzyskaniu decyzji ZRID prześlemy teren wykonawcy w celu rozpoczęcia robót na tym odcinku.

Kolejnym odcinkiem w ciągu S74 jest odcinek Cedzyna-Łagów wraz z obwodnicą Łagowa. Tutaj również został złożony wniosek o ZRID. Decyzję ZRID planujemy uzyskać pod koniec 2026 r.

Następnym odcinkiem w ciągu S74 jest odcinek Łagów-Jałoweszy-Tomaszów. Tutaj również został złożony wniosek o wydanie decyzji ZRID.

Kolejnym odcinkiem S74 w naszym województwie jest obwodnica Opatowa w ciągu S74 i DK9. Tutaj prace zostały już zakończone. Obwodnica została oddana do ruchu w grudniu 2025 r. Tak właśnie wygląda obwodnica Opatowa w ciągu S74 i DK9.

Kolejnym zakończonym odcinkiem jest łącznik północny DK74 w rejonie Opatowa. Tutaj mamy zdjęcia już po zakończeniu realizacji.

Kolejnym zadaniem, na którym prowadzimy roboty budowlane, jest budowa obwodnicy Morawicy i Woli Morawickiej w ciągu DK73. Tak jak wcześniej wspomniałem, byliśmy dzisiaj na budowie z Komisją Infrastruktury. Zaawansowanie robót jest na poziomie ok. 80%. Jest to drugi odcinek obwodnicy Morawicy. Pierwszy został oddany w 2022 r. Tutaj mamy zdjęcia z placu budowy obwodnicy Morawicy.

Następnym zadaniem, które prowadzimy na terenie województwa świętokrzyskiego, jest obwodnica Wąchocka w ciągu DK42. W grudniu 2025 r. oddaliśmy pierwszy odcinek obwodnicy o długości 4 km. Dokładnie oddaliśmy obwodnicę Wąchocka. Drugą część planujemy oddać do użytku w pierwszej połowie 2026 r. Tutaj mamy zdjęcia z inwestycji obwodnicy Wąchocka.

Kolejną inwestycją to budowa mostu przez rzekę Wisłę w ciągu DK72. Planowane zakończenie robót to pierwsza połowa 2027 r. Tutaj właśnie mamy most nad rzeką Wisłą w Sandomierzu.

Kolejny odcinek w ciągu S74 to granica województwa świętokrzyskiego i podkarpackiego. To są prace przygotowawcze dla całego odcinka ponad 70 km prowadzone przez oddział Rzeszów. Na terenie województwa świętokrzyskiego będzie jeden odcinek o długości ok. 20 km.

Jeśli chodzi o prace przygotowawcze, jesteśmy w fazie uzyskania decyzji środowiskowej na obwodnicę Starachowic. Planujemy uzyskać ją w drugiej połowie 2026 r.

Kolejną realizacją jest obwodnica Chmielnika. Decyzja środowiskowa była wydana w sierpniu 2024 r. Postępowanie na etap I planujemy rozpocząć w kwietniu 2026 r.

Kolejną realizacją jest obwodnica Osieka. Złożyliśmy wniosek o wydanie decyzji środowiskowej. Planowane uzyskanie tej decyzji to pierwsza połowa 2026 r.

Kolejną inwestycją na terenie województwa świętokrzyskiego jest obwodnica Ostrowca Świętokrzyskiego. Jesteśmy na etapie uzyskania decyzji ZRID.

Tak jak wcześniej wspomniał pan minister, na terenie województwa świętokrzyskiego prowadzimy również prace przygotowawcze dla rozbudowy i wzmocnienia odcinków dróg DK79 i DK78 o długości ok. 120 km.

To tyle, jeśli chodzi o realizację inwestycji na drogach krajowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie dyrektorze, bardzo dziękuję za przedstawienie informacji oraz prezentacji zawierającej dane. Zgodnie z wcześniejszą informacją bardzo proszę panią prezydent i współpracowników o przedstawienie prezentacji ze strony miasta Kielce. Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Mobilności Urzędu Miasta Kielce Tomasz Zboch:

Dzień dobry. Tomasz Zboch, dyrektor Biura Mobilności Urzędu Miasta Kielce. Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry, panie wojewodo.

Panie i panowie posłowie, szanowni państwo, będę chciał w syntetycznym skrócie zaprezentować wspólnie z panem Michałem Piaseckim, przewodniczącym Komisji Infrastruktury, Transportu i Środowiska Rady Miasta Kielce, oraz panem prezydentem Łukaszem Syską sprawy, które dla samorządu Kielc są istotne z punktu widzenia układu komunikacyjnego i inwestycji, które w ramach Kielc i całego naszego regionu Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego winny zadziać się jak najszybciej.

W telegraficznym skrócie dla tych państwa, którzy z Kielc i z regionu nie są, położenie Kielc to jest specyficzne połączenie trzech dróg krajowych: DK73 w kierunku Tarnowa, DK7, czyli, mówiąc w skrócie, naszego północnego połączenia Warszawy i Krakowa, oraz drogi nr 74 łączącej wschodnie rejony naszego kraju w kierunku Łodzi. Jak państwo widzicie na slajdach, dwie z tych dróg centralnie przecinają miasto Kielce. To jest DK73 i DK74, na którą prawdopodobnie w ciągu najbliższych dwóch miesięcy wykonawca wbije pierwszą łopatę. To stawia miastu Kielce pewne wyzwania w zakresie komunikacji, w zakresie kształtowania ładu przestrzennego i w zakresie rozwiązywania problemów naszych mieszkańców związanych z poruszaniem się po mieście, a przede wszystkim w zakresie tego, co pokażę na kolejnym slajdzie, czyli kwestii rosnącego natężenia ruchu na układzie dróg krajowych i tego, jak ta struktura ruchu jest dla miasta Kielce uciążliwa.

Nie mamy jeszcze wyników GPR z 2025 r., ale już na generalnych pomiarach ruchu z 2015 r. i z 2020 r. widzimy tendencję wzrostową, jeżeli chodzi o natężenie ruchu, szczególnie na drogach krajowych. Na drodze krajowej S7 wzrost natężenia ruchu w rejonie Kielc sięgał na niektórych odcinkach blisko 80%. To, co z punktu widzenia dróg krajowych mocno dotyka nas i naszych mieszkańców, to przede wszystkim udział pojazdów ciężarowych w tym ruchu, który na niektórych odcinkach DK74 przekracza 27%, a na DK73 to jest ponad 10%. Tak jak powiedziałem, te drogi są szczególnie dotkliwe dla naszych mieszkańców, bo przebiegają przez środek miasta. Tym samym jako miasto Kielce i jako organ samorządu nie jesteśmy w stanie sobie poradzić bez współpracy z innymi samorządami. Mam na myśli samorząd województwa świętokrzyskiego czy generalną dyрекcję jako organ centralny odpowiedzialny za drogi krajowe.

Jako miasto Kielce podjęliśmy wspólnie z marszałkiem województwa świętokrzyskiego próbę wytrasowania, zaprojektowania, określenia przebiegu wschodniej obwodnicy Kielc, takiego przebiegu, który już bardzo dawno temu był pokazywany w dokumentach strategicznych i był określany jako przełożenie DK73 na wschodnią stronę, w stronę miasta. Na przestrzeni wielu, wielu lat i w kolejnych planach inwestycyjnych generalnej dyrekcji przebieg wschodniej obwodnicy Kielc – a kiedyś południowo-wschodniej obwodnicy Kielc, do czego zaraz nawiążę – zmieniał się. Niestety, miasto Kielce w wyniku naturalnych procesów, które zachodzą w naszym społeczeństwie, naturalnych procesów suburbanizacyjnych i rozlewania się zabudowy, było beneficjentem niekorzystnych oddziaływań w zakresie wzrostu natężenia ruchu i tym samym wszystkich elementów pochodnych z tym związanych, takich jak hałas i dodatkowe zanieczyszczenie powietrza.

Tak jak wspominałem, wspólnie z będącym wiodącą jednostką marszałkiem województwa świętokrzyskiego próbowaliśmy wytrasować trasę obwodnicy wschodniej. W wyniku tego procesu, o którym powiedziałem, czyli procesu suburbanizacji, rozlewania się zabudowy i sporych protestów społecznych, te prace zostały niestety przerwane i nie skończyły się doprowadzeniem do określenia finalnego przebiegu obwodnicy wschodniej w najbliższym korytarzu miejskim. Tym bardziej cieszył nas powrót po wielu latach pomysłu Szlaku Staropolskiego, czyli trasy S46, tej trasy, która już blisko 20 lat temu była pokazywana na dokumentach strategicznych jako układ obwodnicowy Kielc, tej trasy, która łączyłaby południowo-zachodnią część naszego kraju ze ścianą wschodnią, tej trasy, którą, nie ma co ukrywać, z punktu widzenia surowców naturalnych województwa świętokrzyskiego... To jest to, co obecnie widzimy na drodze nr 74. Część tych naszych rdzennych skarbów w postaci kruszyw zasila budowy w innych częściach miasta.

Zarówno obwodnica wschodnia w wariantach, które państwo widzą, jak i przebieg trasy S46, który łączyłby węzeł Chęciny na drodze S7 z, powiedzmy, gminą Morawica, a następnie potencjalnie – bo tak kiedyś był planowany – wychodziłby na węzeł Radlin, stanowiłyby istotne odciążenie ruchu tranzytowego i istotne odciążenie przede wszystkim ruchu ciężkiego z układu miejskiego i z centrum miasta.

Dalszą część prezentacji dotyczącą ruchu kolejowego i inwestycji, co do których jesteśmy z panem dyrektorem Szymonem Młodawskim w stałym kontakcie, opowie pan przewodniczący Michał Piasecki.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Przewodniczący Komisji Infrastruktury, Transportu i Środowiska Rady Miasta Kielce Michał Piasecki:

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, pokrótce, jeśli chodzi o inwestycje kolejowe, o których mówił pan dyrektor... Pani prezydent mówiła też o podpisanym porozumieniu, które w zeszłym roku było zawarte między miastem a PLK. To są same dobre informacje dla Kielc, jeśli chodzi o planowane inwestycje kolejowe, bo to jest znakomita szansa dla miasta, żeby poprawić infrastrukturę wokół kolei, w szczególności wokół Kielc Głównych czy stworzenia tzw. nowego miasta, które gdzieś w dokumentach planistycznych w końcu zaczyna się pojawiać. To też jest ogromna szansa na to, żeby dworzec Kielce Główny, stacja Kielce Główny była na miarę potrzeb dzisiejszego ruchu pasażerskiego dostępna, bo wiemy, że modernizacja dworca PKP odbyła się kilka lat temu, a już widać, że dworzec ten jest przepełniony, że modernizacja okazała się dosyć niewydolna. Dlatego to, co pan dyrektor pokazywał pod kątem hali peronowej, która miałaby powstać nad peronami i być trochę przedłużeniem dworca kolejowego pod kątem zabezpieczenia pasażerów przed zjawiskami atmosferycznymi... Jako wzór możemy zobaczyć hale peronowe we Wrocławiu czy w innych miastach w Polsce. Byłaby ona pewnym przedłużeniem hali dworcowej, zapewniłaby komfort pasażerom i zdecydowanie podwyższyłaby rangę stacji Kielce Główny.

Jeśli chodzi o przebudowę LK8, to też znakomita okazja dla miasta. Od wielu lat mówi się o tym, żeby przystanki kolejowe dogęścić na terenie miasta. To jest ważne też pod tym kątem, że dzięki nowym przystankom, o których mówił pan dyrektor, czyli Kielce Białogon, który zostanie przesunięty bliżej zabudowy, bliżej centralnej części Białogonu i centrum handlowego, dzięki nowej stacji Pakosz, Biesak czy Podkarczówka – bo ta stacja kolejowa będzie łączyć de facto dwa osiedla – oraz nowej stacji kolejowej w okolicach Kieleckiego Parku Technologicznego, czyli na skrzyżowaniu wiaduktu Kornela Morawieckiego i ul. Witosa, w przyszłości w ramach Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego będzie można pomyśleć o tym, żeby być może uruchomić kolej aglomeracyjną, która zwiększyłaby dostępność transportową miasta i byłaby realną alternatywą dojazdu dla mieszkańców.

Co jeszcze może pomóc? Bardzo optymistyczne plany pod kątem uruchomienia nowych przystanków kolejowych oraz powrotu kolejowych linii pasażerskich do Staszowa czy dalej, do Połańca. To sprawi, że cały nasz układ pod kątem dojazdu do Kielc i centrum przesiadkowego, jakim są Kielce, będzie współgrał. To wszystko się ze sobą łączy.

Ważne sprawy to te zaznaczone na niebiesko, czyli łącznice towarowe. To są dwie łącznice. Jedna jest w Szczukowskich Górkach. Dzięki temu pociągi towarowe nie będą musiały przejeżdżać przez stację Kielce Główny. Dzięki temu być może uda się odzyskać dwa, trzy albo więcej torów pod kątem usługowej, biurowej zabudowy w centralnej części miasta, a te pociągi towarowe nie będą przejeżdżać przez centrum Kielc, co będzie mniej uciążliwe dla mieszkańców. Rozszerzenie drugiej łącznicy jest nad drogą nr 74, nad ul. Łódzką. To poszerzenie wiaduktu do dwóch torów, tak żeby pociągi mogły wrócić w okolicach stacji Kielce Piaski na tory i dalej, na linię kolejową nr 8.

Ważna kwestia na koniec to połączenie Kielc z Końskimi, czyli dokładnie Wąsosz Konecki – Tumlin. To jest trasa, która znalazła się w tzw. szprychach kolejowych lata temu przedstawianych w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego. Była bardzo szumnie ogłaszana. Potem dotarliśmy do dokumentów rządowych, które były tworzone kilka lat temu przez poprzedni rząd, według których ta droga kolejowa została zaplanowana do realizacji między 2040 r. a 2044 r. Dla Kielc to zdecydowanie za późno. Byliśmy w Ministerstwie Infrastruktury z delegacją, z panią prezydent, z parlamentarzystami i lobbujemy za tym, żeby ta droga znalazła się we wcześniejszych planach, jeśli chodzi o modernizację. Na pewno musi się znaleźć przed 2040 r., najlepiej w okolicach 2030, 2032, 2034 r. Takie są realne daty na dzisiaj. To jest realne skrócenie podróży z Kielc w kierunku całej północno-zachodniej Polski, szybkie połączenie do Łodzi, do Centralnego Portu Komunikacyjnego – do Portu Polska, tak to się teraz nazywa – do Warszawy i dalej na północ. To się wpisuje w program „Polska w 100 minut”.

Tutaj podziękuję wszystkim radnym Rady Miasta Kielce, zarówno jeśli chodzi o sprawy kolejowe, o które Kielce zabiegają, jak i o sprawy drogowe, czyli drogę S46, która ma być realną alternatywą, realnym wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z miasta. Muszę przyznać, że radni z jednej i z drugiej strony zawsze wspólnie głosowali za tym, żeby Kielce były w tych planach rządowych. Mam nadzieję, że dalej będziemy współdziałać, żeby tak było. Kolej jest bardzo ważna. Prosimy, żeby te terminy były jak najkorzystniejsze dla Kielc. O to na pewno będziemy walczyć. Oddaję głos panu prezydentowi Sysce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Panie prezydencie, zapraszam.

Pierwszy zastępca prezydenta Kielc Łukasz Syska:

Dziękuję bardzo.

Chciałbym skierować kilka słów do państwa, do pań posłanek, panów posłów, jak i do pana ministra i jego zespołu, jeśli chodzi o uzasadnienie, dlaczego inwestycje, o których mówili moi przedmówcy, są dla Kielc tak istotne.

Na tej mapie mamy kilka naniesionych tras, o których rozmawialiśmy. Na zielono mamy zaznaczony przebieg trasy wschodniej obwodnicy, nad którą pracowało województwo świętokrzyskie w porozumieniu z gminami z Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Na niebiesko mamy zaznaczony jeden z możliwych przebiegów – jeden z tych, które były analizowane – trasy S46 jako południowo-wschodniej obwodnicy Kielc szerszego ringu. Trasa zielona to propozycja przeniesienia tak naprawdę przebiegu DK73, która dziś przebiega przez Kielce, a która jest mocno obciążona.

Jak wynikało ze statystyk, blisko 20% to jest ruch towarowy, który przebiega przez centralną część miasta. Uciążliwość jest oczywista, chyba nie trzeba tego tłumaczyć. Przez to te drogi bardzo szybko się degradują. Musimy jak najszybciej wyprowadzić ten ruch poza część śródmiejską, poza gęstą zabudowę, a wschodnia obwodnica, nazwijmy to: wewnętrzny ring, daje taką możliwość.

Ta droga jest istotna również ze względów bezpieczeństwa, ze względu na to, o czym dzisiaj coraz częściej mówimy, czyli ryzyko potencjalnych konfliktów zbrojnych. Dużą pomarańczową kropką na mapie zaznaczona jest lokalizacja siedziby 8. Dywizji Piechoty Armii Krajowej, która dziś tak naprawdę nie ma żadnego skomunikowania z głównymi szlakami komunikacyjnymi wyprowadzającymi ruch z miasta czy do niego wprowadzającymi. Dziś tak naprawdę mamy tylko S7 jako zachodnią obwodnicę i powstaje S74 jako...

Posel Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

...nie ujawnia informacji niejawnych.

Pierwszy zastępca prezydenta Kielc Łukasz Syska:

To nie są informacje niejawne. Ta siedziba jest, panie pośle, oficjalną siedzibą 8. Dywizji.

Posel Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Pierwszy zastępca prezydenta Kielc Łukasz Syska:

Nie wskazuję, gdzie zlokalizowane są jednostki operacyjne tej dywizji, tylko gdzie jest jej dowództwo. Nie ulega natomiast żadnej wątpliwości, że jest olbrzymia potrzeba skomunikowania tej siedziby jak najkrótszymi szlakami właśnie z układem dróg ekspresowych. To ta wschodnia obwodnica Kielc z połączeniem z drogą S74 dawałaby najprostszą i najszybszą możliwość takiego skomunikowania bądź właśnie szerszy ring, czyli droga S46 stanowiąca południowo-wschodnią obwodnicę miasta Kielce.

Kolejny punkt znaczący z tych samych względów strategicznych to ta żółta kropka. Tu z kolei jest siedziba 10. Świętokrzyskiej Brygady Obrony Terytorialnej. Widzimy, że jest zlokalizowana w niezbyt dużej odległości od planowanego przebiegu drogi ekspresowej S74. Tu bardziej informacyjnie. Już pracujemy z kolejną nad rozwiązaniami w ramach budowy jednej z łącznic, o których wspominał pan dyrektor, przebudowy układu drogowego w centralnej części Kielc, tak aby siedzibę WOT skomunikować z drogą ekspresową w okolicach węzła Herby czy węzła Skrzetle.

Tu mamy rzut na obszar, który nazywamy nowym miastem, czyli na okolice dworca. Widać tu szkielet tunelu, który PKP będzie projektowało w ramach postępowania, o którym pan dyrektor wcześniej wspominał.

Kolejny strategiczny obiekt to połączenie ul. Mielczarskiego, czyli siedziby 10. Świętokrzyskiej Brygady Obrony Terytorialnej, z drogą S74 poprzez przebudowę kieleckiego układu drogowego, dróg kieleckich przebiegających ponad tą łącznicą, która będzie rozbudowywana w najbliższym czasie.

Jest jeszcze jeden ważny argument, argument o charakterze gospodarczym. Te dwie żółte kropki to zlokalizowane w okolicach planowanej wschodniej obwodnicy Kielc – a dzisiaj w okolicach DK73 – tereny przemysłowe. Ta mniejsza kropka to zlokalizowany na terenie miasta Kielce Kielecki Park Przemysłowy zarządzany przez specjalną strefę ekonomiczną. Ta duża kropka to duże tereny przemysłowe o powierzchni ponad 500 ha, których zagospodarowanie leży w żywotnym interesie zarówno miasta Kielce, jak i gmin Chmielnik i Morawica. Te tereny znajdują się zresztą na terenie tych dwóch gmin, Chmielnika i Morawicy. Znajdują się one pomiędzy DK73 a drogą wojewódzką nr 766. Wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 766 przebiega również linia kolejowa nr 73, a od miejscowości Kije droga kolejowa nr 77, biegnąca do Staszowa i łącząca miasto Kielce i nasze tereny przemysłowe z Linią Hutniczo-Szerokotorową w Grzybowie i Staszowie. Celowo mówię tu bardzo szeroko o tych trzech miejscach, czyli o Obicach jako terenach inwestycyjnych, o Grzybowie i Staszowie jako punktach przeładunkowym z naszych standardowych linii krajowych na linię szerokotorową i połączeniu tego z miastem Kielce, jako o projekcie.

Tutaj jest nasz apel o specjalne przyjrzenie się temu układowi, również kolejowemu, ponieważ to nasza równoległa praca – mówię o mieście Kielce, o gminach Chmielnik i Morawica i o województwie świętokrzyskim – jeśli chodzi o zagospodarowanie terenów przemysłowych. Ale jest tutaj również duża rola resortu infrastruktury, żeby zadbać o to, aby te linie kolejowe mogły obsłużyć te olbrzymie tereny inwestycyjne i połączyć z Grzybowem, dać szansę dla rozwoju całej tej części województwa świętokrzyskiego.

Podsumowując, trzy istotne argumenty związane z koniecznością budowy wschodniej obwodnicy Kielc i rozbudowy tego układu kolejowego to obronność, komunikacja i rozwój gospodarczy. Z tymi trzema hasłami pozwolę sobie państwu pozostawić do dalszej dyskusji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezydencie.

Szanowni państwo, za nami część wstępu do naszej dyskusji. Zanim oddam głos panu posłowi Lucjanowi Pietrzychowi, poinformuję państwa czy raczej przypomnę, bo o tym już informowałem, że na godz. 14.30 mamy przewidziane krótkie spotkanie z mediami i o tej godzinie zarządę kilkuminutową przerwę, po której wrócimy do dyskusji.

Teraz natomiast bardzo proszę pana posła Lucjana Pietrzychę o zabranie głosu już w ramach debaty. Pan poseł też dysponuje prezentacją. Bardzo proszę, panie pośle. Zresztą pan poseł to jeden z filarów walki o sprawy województwa świętokrzyskiego. Bardzo proszę w temacie.

Poseł Lucjan Marek Pietrzych (KO):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, chciałbym powiedzieć nie o tym, czego chcemy, tylko o tym, czego potrzebujemy w zakresie infrastruktury transportowej w województwie świętokrzyskim, w regionie świętokrzyskim. Mówię o infrastrukturze drogowej i kolejowej. To, co za chwilę państwo zobaczycie, przygotował zespół tutaj siedzących radnych miejskich we współpracy ze Świętokrzyskim Związkiem Przedsiębiorców i Pracodawców. Oczywiście posiłkowałem się też informacjami, jakie otrzymywałem od czynnika społecznego. Mówię tu o panu Pawle Sztuku, panu Michale Litwinie, którzy są z nami. Prezentacja nosi tytuł „Stan kompletny”.

W pierwszej części, żeby państwu pokazać, że wiemy, o czym mówimy, pokażę slajdy, które mówią o stanie obecnym, a później przejdziemy – również krótko – do tego, co jest nam potrzebne, wręcz niezbędne, a będzie tego dużo. Proszę państwa, jeżeli trafią się jakieś literówki i drobne błędy, proszę na to nie patrzeć. Nie o to chodzi.

Zaczynamy od dróg wojewódzkich. Drogi wojewódzkie to 1100 km. Pokazaliśmy, jak widzicie, że jest ich bardzo dużo. Nie będziemy dzisiaj mówić o drogach wojewódzkich, ponieważ to inne miejsce, inny czas. Potrzeby są bardzo duże. To chociażby obwodnica Dobrowody, Łopusznej, Brzezin, Radkowic. Tak wyglądają istniejące drogi krajowe, zgodnie z tym, co państwo widzicie... szybko, bo każdy z nas przecież to wie. Istniejące linie kolejowe? Jest tego trochę, jak państwo

widzicie. Stan docelowy sieci dróg krajowych w województwie świętokrzyskim to jest ta część. Droga ekspresowa nr 7, stan kompletny...

Przechodzimy dalej: DK9. Proszę zobaczyć, że chcemy, żeby te drogi miały standard drogi GP. Uwaga, nie będę czytał, bo każdy z państwa będzie miał to tylko zakłócone. Jeszcze raz powiem, że to jest to, co jest nam potrzebne docelowo. Obwodnica wschodnio-północna Ostrowca Świętokrzyskiego jest dla Ostrowca niezbędna.

Tak to nazwaliśmy: krzyż północy. To bezkolizyjne połączenie miast Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice, Skarżysko-Kamienna i Końskie z drogą S74 w Rudzie Malenieckiej. To jest nam potrzebne na odcinku drogi S74 do Radomska w standardzie GP.

DK73, bardzo krótko, na odcinku Kielce–Tarnów, droga o standardzie S. Wiem, że tam są wyliczenia natężenia ruchu, ale mówimy o tym, co jest nam potrzebne w województwie świętokrzyskim do tego, żebyśmy funkcjonowali.

Droga ekspresowa S74 w standardzie S, to będzie robione.

Szanowni państwo, DK74 biegnie teraz do Kraśnika. Tam mogą być trochę pomieszane nazwy i numeracje, ale ludzie z branży wiedzą, o co chodzi. Do Kraśnika, czyli do Lublina, potrzebujemy drogi w kategorii S. Techniczna uwaga o tych zmianach: później oczywiście może być tak, może być inaczej, ale to jest po to, żeby pokazać, że wiemy, o co chodzi.

Uwaga: Lipnik do Niska, do połączenia z S19, w standardzie GP.

Kolejna historia to DK78 na naszym odcinku w standardzie GP, z obwodnicami, które są planowane, które też mogą wyjść. To może się zmienić. Uwaga, zmiana kategorii od Chmielnika do Osieka z kategorii drogi wojewódzkiej na drogę krajową jest potrzebna dla Staszowa. Pan wojewoda się zgodzi? Dziękuję. To uzgodnione.

Uwaga: DK79 w całym przebiegu w standardzie GP.

Kolejne są inwestycje „od zera”. To mała wschodnia obwodnica Kielc i duża wschodnia obwodnica Kielc. To jest nam niezbędne. Droga S46 to jest pomysł od Opola do Częstochowy – zgadzamy się z tym – ale realizująca w swoim przebiegu południową obwodnicę Kielc, czyli obwodnicę Radkowic i Brzezin w ciągu drogi wojewódzkiej nr 763. Na marginesie: tam cała obwodnica Radkowic i Brzezin jest jednym wielkim problemem.

Inne? Zmiana kategorii drogi wojewódzkiej na odcinku Chmielnik–Osiek na DK78. To już było mówione. Uwaga: zamiana kategorii drogi wojewódzkiej nr 757 od Opatowa do Stopnicy na drogę krajową. Każdy, kto przyjeżdża do Staszowa, pyta, czy macie drogę krajową. Nie macie, a powinniście mieć.

Sieć kolejowa? Zdaję sobie sprawę z tego, że czekają nas wielkie zmiany techniczne, technologiczne na kolei. Mówię o parowozach wodorowych, o lokomotywach hybrydowych, ale to, co jest potrzebne...

Inwestycje w trakcie realizacji to jest wiedza ogólnodostępna, również od PLK. Jak państwo widzicie, przepracowaliśmy to bardzo, bardzo poważnie. Mówił o tym już pan dyrektor. Również inwestycje planowane, realne do wykonania... Ale uwaga: konieczna do zrealizowania jest budowa linii kolejowej Tumlin – Wąsosz Konecki. Czasem Wąsosz pojawia się w ramach Portu Polska. Budowa przedłużenia linii kolejowej nr 75 z Połańca do Mielca wraz z budową mostu na Wiśle w standardzie dwóch torów, wszędzie w standardzie dwóch torów zelektryfikowanych – była o tym mowa w CPK.

Budowa linii kolejowej z Buska do Żabna, do Szczucina lub Dąbrowy Tarnowskiej... Punkt czwarty: mówimy o informacjach, które uzyskaliśmy z CPK z dodatkiem STEŚ-R. Gdyby ktoś chciał się dowiedzieć, co to jest, a nie wiedział, później powiem.

Uwaga: modernizacja linii kolejowej nr 8. Mówimy teraz o tym, co robimy. Bardzo dziękujemy. Z każdej inwestycji w naszym regionie cieszymy się i naprawdę dziękujemy, ale tam jest potrzeba, żeby to realizowało wymogi czasu, prędkość 160, 200 km/h z budową wiaduktu w miejscowości Wolica, żeby było podane, że zwracamy uwagę również na szczegóły.

Modernizacja linii kolejowej nr 61 do prędkości minimum 160 km/h to jest wyjazd na Częstochowę.

Kolejna historia to Hrubieszów.

Tak naprawdę mówimy o Zamościu, ale to Hrubieszów–Zamość–Kielce, dwa zelektryfikowane tory, 160 km/h. O 160 km/h mówimy już teraz. O połączeniach kolejowych Rzeszów–Kielce–Łódź są już rozmowy. Uważamy, że one są dobre. Bierzymy je sobie do serca.

Cała linia, która jest przedłużona do Buska-Zdroju, winna być, tak jak powiedziałem – Żabno, Dąbrowa Tarnowska, Szczucin.

Kolejna rzecz to kontynuacja budowy/odbudowy. Zobaczcie państwo, to robimy w tym roku. Reszta? Obiecane są pieniądze na przyszły rok. Jest z kolei jeden, ale bardzo ważny drobiazg. Mówimy tam o uldze dla... Nie, to jest koniec. To jest koniec, naprawdę. To wszystko. Oczywiście prezentacje i inne rzeczy będziemy analizować, pokazywać, jeżeli ktoś chce. Służymy prezentacją, podobnie jak prezentacją dotyczącą obecnego stanu drogi S46.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Teraz proszę panią poseł Agatę Wojtyszek. To też lokalny filar aktywny w sprawach infrastruktury. Bardzo proszę, pani poseł.

Posel Agata Wojtyszek (PiS):

Serdecznie dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję za to, że możemy właśnie w Kielcach mówić o inwestycjach ważnych dla regionu świętokrzyskiego. W tej kwestii dziękuję panu posłowi Rafałowi Kasprzykowi, który dzielnie walczył – nie musiał walczyć za długo – o to, żebyśmy mogli się spotkać.

Chciałabym zwrócić uwagę na kilka kwestii. Pani prezydent zwracała uwagę na to, że aby móc realizować zadania drogowe na terenie Kielc, potrzebne jest rządowe wsparcie. Kiedy „Rządowy program rozwoju dróg” powstawał w 2019 r. – sama jako wojewoda świętokrzyski po raz pierwszy wdrażałam ten program – nie było takiej możliwości, ale po wsłuchaniu się w głosy samorządu, taka możliwość się pojawiła. Później ona zniknęła. Dlatego bardzo wspierając głos nie tylko pani prezydent, ale również obecnych tutaj radnych Prawa i Sprawiedliwości, pani Anny Jaworskiej-Dąbrowskiej i pana Marcina Stępniewskiego, który często do mnie zgłasza taki program, apeluję i proszę pana ministra o to, abyśmy wpisali i rozważyli to, aby takie zadania nie tylko Kielce, ale każde inne wojewódzkie miasto mogło realizować. To ważne, bo inaczej, jak słyszymy, bez tego wsparcia nie ma takiej możliwości.

Druga rzecz, którą chciałam poruszyć, to pytanie do obecnej tutaj pani dyrektor RDOŚ, ale i do GDDKiA o zadanie związane z realizacją drogi krajowej S74. Jak słyszeliśmy, chociażby ZRID na odcinek od Mniowa do granicy województwa z Łodzią już półtora roku czeka na realizację. Z tego, co dzisiaj zdążyliśmy usłyszeć, ponowna analiza RDOŚ uwarunkowań środowiskowych przystopowała dalsze działania. Chciałabym zapytać, jak długo jeszcze te ustalenia będą trwały, w czym jest problem, czy możemy liczyć na to, żeby w najbliższym czasie móc to zrealizować. Chyba nikt nie ma wątpliwości, że każde przedłużenie takiej decyzji jest związane z kolejnymi utrudnieniami, z bezpieczeństwem naszych mieszkańców na drodze i z kosztami, bo każdy miesiąc to większe koszty.

Mam też pytanie do pana wojewody. Czekamy również na ZRID przejścia przez Kielce. Mam nadzieję, że tu będzie szybko. Wiemy, że są pewne protesty, ale ten proces jest już chyba nieodwracalny. Im szybciej zajmiemy się budową drogi S74 przez Kielce, tym szybciej skończą się utrudnienia dla mieszkańców, a bezpieczeństwo się poprawi, bo wtedy wszystkie ciężarowe samochody przejeżdżające przez Kielce będą przejeżdżały w tunelu, tam, gdzie te blokowiska się znajdują, tam, gdzie jest duże siedlisko bloków.

Chcę jeszcze zapytać, kiedy możemy liczyć na decyzje środowiskowe, na ZRID na pozostałych odcinkach drogi krajowej S74. Na to wszystko czekamy. Zapewnienie finansowania i cały proces inwestycyjny mamy już od kilku lat. W 2023 r. rząd Prawa i Sprawiedliwości zapewnił finansowanie na całym odcinku drogi S74 na terenie województwa świętokrzyskiego. To dla nas wszystkich jest bardzo ważne. Cieszy mnie fakt, że obwodnica Wąchocka już dobiega końca. To bardzo ważne i oczekiwane miejsce. Dziękuję też za rondo w Stopnicy. Wiem, że tam już została podpisana umowa, a śmiertelne wypadki na drogach, o których dzisiaj mówimy, były naprawdę częste. Dlatego też te drogi są bardzo ważne.

Chciałam jeszcze zapytać, jeśli chodzi o koleje, na jakim etapie jest proces – nie wiem, czy to mi umknęło – elektryfikacji linii kolejowej nr 25 łączącej Skarżysko-Kamienną z Tomaszowem Mazowieckim. Odkąd po 12 latach zamkniętej linii, jeszcze bodajże 2019 r., o ile pamiętam, otworzyliśmy tę linię kolejową, cieszy się dużym powodzeniem, jednak elektryfikacja jest bardzo potrzebna, więc liczę na to, że ten proces również zostanie uruchomiony.

Jeżeli będzie możliwość, to jeszcze będę pytała, ale na razie bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, pani poseł.

Poproszę pana posła Rafała Kasprzyka. To również filar troski i walki o sprawy ważne dla Kielc i województwa świętokrzyskiego, a przy okazji sprawca dzisiejszego posiedzenia, za co bardzo serdecznie dziękuję. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Rafał Kasprzyk (Centrum):

Dziękuję. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dziękuję za możliwość zrealizowania posiedzenia w Kielcach, właśnie tutaj, na miejscu, gdzie są sprawy, które najbardziej interesują mieszkańców województwa świętokrzyskiego, żeby można było o nich powiedzieć. Dziękuję, panie ministrze. Dziękuję, panie wojewodo, pani prezydent. Wszystkim parlamentarzystom dziękuję za udział w posiedzeniu Komisji i możliwość spotkania.

Dementuję, w ogóle nie było walki o posiedzenie Komisji. Po prostu był problem z terminem, bo ta Komisja bardzo intensywnie pracuje. W związku z tym trzeba było intensywnie zabiegać tylko o termin, natomiast pan przewodniczący zawsze z ogromną przychylnością przychyliła się do spraw mieszkańców województwa świętokrzyskiego.

Trzy tematy kolejowe i kilka tematów drogowych inwestycji w województwie świętokrzyskim są z mojej perspektywy kluczowe. Po pierwsze, to współpraca PLK i miasta Kielce przy budowie nowych Kielc. Ten projekt jest naprawdę przełomowy na polskim rynku. Trzymam kciuki, bo to pokazuje, że mogą być synergie pomiędzy funkcjonowaniem miasta i realizacją tak skomplikowanych, dużych inwestycji jak inwestycje kolejowe. To oczywiście dobudowa drugiego toru i elektryfikacja linii Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna, o której wiele rządów opowiadało. Wielu przygotowywało już przetargi, które były unieważniane. Trzymamy kciuki. Bardzo ważne dla rozwoju świętokrzyskiego jest to, żeby ta inwestycja powstała. To także połączenie Kielce–Staszów–Połaniec. Jak rozumiem, w peronach, które PLK będzie budowała wspólnie z urzędem marszałkowskim, ta linia dostanie nowe życie. To też jest super istotne. Jak bardzo ważne jest takie połączenie kolejowe, pokazuje przykład Sandomierza, gdzie po oddaniu linii LK25 Ostrowiec–Sandomierz nagle okazało się, że mieszkańcy mogą swobodnie wyjechać pociągiem do Kielc i do Warszawy. Spotkałem się z bardzo pozytywnym odbiorem mieszkańców.

W sprawach obwodnicowych dziękuję koledze Lucjanowi Pietrzychowi za przedstawienie w super ekspresowym tempie spraw drogowych bardzo istotnych dla naszego regionu. Wielokrotnie na najprzeróżniejszych posiedzeniach Komisji i podkomisji w Sejmie, na spotkaniach w ministerstwie rozmawialiśmy o tym, że województwo świętokrzyskie potrzebuje nowej sieci drogowej. To się realizuje poprzez, tak jak było mówione, S74. Za chwilę będzie w realizacji i rozumiem, że za chwilę usłyszymy o ZRID-ach czy o problemach, które nieco opóźniają rozpoczęcie inwestycji na niektórych odcinkach, niemniej Kielce i region świętokrzyski potrzebują również systemu drogowego dla bezpieczeństwa mieszkańców i dla bezpieczeństwa państwa, również dzisiaj, o czym mówił pan prezydent Syska. Nałożenie się w dzisiejszej sytuacji tych dwóch argumentów być może spowoduje pozytywne uzasadnienie w oczach pana ministra Klimczaka i obecnego tutaj pana ministra Bukowca. Być może wrócimy do konkretnych już rozmów o tym, w jakim przebiegu zrealizować budowę: czy wschodnią obwodnicą Kielc, czy w małym, większym ringu, biorąc pod uwagę parametry dróg, nie tylko liczbowo z przepływów pasażerskich, ale również ze względów bezpieczeństwa. To jest dzisiaj bardzo ważne.

Na koniec chcę powiedzieć, że cieszę się z tego, że po wielu spotkaniach, kiedy trochę narzekaliśmy, a ja zwracałem uwagę na bardzo duże wykluczenie komunikacyjne województwa świętokrzyskiego, dzisiaj mogę podziękować, panie ministrze. Dziękuję miastu Kielce za wspólne inicjatywy kolejowe, bo widać, że się je realizuje. Połączenia są planowane i realne do zrealizowania. Myślę, że w tym systemie drogowym są chwilowe opóźnienia proceduralne, jak rozumiem, administracyjne, bo takie mamy prawo i musimy go przestrzegać. Za chwilę wejdą w fazę realizacji i bardzo opóźnione województwo świętokrzyskie wreszcie dotrze do poziomu, na którym znajdują się sąsiednie województwa. O województwie małopolskim już nie wspominam, bo tam już jest high life.

Poseł Marek Sowa (KO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Posel Rafał Kasprzyk (Centrum):

Ale macie ten odcinek, nie możecie uzgodnić. Wiem, że z góralami uzgodnić jest trochę trudniej. My jesteśmy górale niskopienni, to się da szybciej.

Ostatnie zdanie. Dzisiaj rano przejeżdżając i wizytując budowę, spotkałem się z informacją czy z zapytaniem, z bardzo dużym pytańnikiem o to, jak RDOŚ wydaje decyzje środowiskowe i dlaczego to trwa. Szybka reakcja. Ponieważ działamy, z panią dyrektorem uzgodniliśmy, że poinformujemy wszystkich zainteresowanych, generalną dyrekcję. Spotkamy się 19 marca o godz. 9.00 i pani dyrektor przekaze sytuację i to, na którym etapie są kolejne odcinki S74, żeby wszyscy mieli pełną jasność. Myślę, że to przetrze wątpliwości w tej sprawie.

Jeszcze raz bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Szanowni państwo, przed przerwą jeszcze poproszę gospodarza miejsca, w którym byliśmy w trakcie naszej wizytacji na prowadzonej inwestycji, pana burmistrza Mariana Burasa. Bardzo proszę, panie burmistrzu.

Burmistrz miasta i gminy Morawica Marian Buras:

Panie przewodniczący, panowie posłowie, panie ministrze, panie wojewodo, pani prezydent, ja króciutko. Chciałem tylko bardzo podziękować całej Komisji za to, że przyjechała do Morawicy. To pokazuje, jak ważna jest ta inwestycja nie tylko dla Morawicy, ale również dla całego regionu. Bardzo dziękuję. W tym miejscu chciałem również podziękować pani dyrektor Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich za budowę południowo-wschodniej obwodnicy Morawicy, bo to spina się w klamrę.

Dziękując za jedną drogę, chciałem jednak zwrócić uwagę, że ta najważniejsza, łącznik, jeżeli chodzi o drogi wojewódzkie, czyli droga łącząca drogę nr 73 z drogą nr 7, jest procedowana już ponad 10 lat i nadal jest na poziomie, tak nazwijmy to, zerowym, czyli poszukiwania koncepcji. Powiem tylko, że jest ostateczna decyzja środowiskowa na wybrany wariant, tzw. północny wariant Radkowic i Brzezin. Jest to odcinek, który wpisuje się w teraz budowaną obwodnicę, drogę nr 73, jak również w przyszłości w drogę S46. Chciałem o tym powiedzieć, bo rozważane są przeróżne warianty, których nie popiera społeczeństwo miasta i gminy Morawica. W naszej ocenie nie są one racjonalne, tak powiedziałbym najogólniej.

To tyle z mojej strony. Jeszcze raz bardzo dziękuję. Nie zajmuję czasu. Było nam bardzo miło gościć tak wspólnie Komisję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie burmistrzu. Nam też było bardzo miło gościć dzisiaj w Morawicy w bardzo sympatycznych okolicznościach, i osobistych, i przyrody. Dziękujemy bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, ogłaszam przerwę. Spotkamy się ponownie o godz. 14.50. Bardzo serdecznie państwa zapraszam.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, bardzo proszę o zajmowanie miejsc. Ogłaszam koniec przerwy. Przechodzimy do kontynuowania naszego posiedzenia.

Szanowni państwo, zgodnie z uzgodnieniami, które miały miejsce w ostatnich tygodniach, bardzo proszę o zaprezentowanie tematu w zakresie połączeń kolejowych przez grupę „Kolej na Staszów”. Bardzo proszę. Jak rozumiem, mamy tutaj dwie prezentacje. Mamy łącznie 10 minut, tak że bardzo proszę, żeby panowie uprzejmie zmieścili się w tym czasie. Bardzo proszę.

Przedstawiciel inicjatywy „Kolej na Staszów” Stanisław Ambroziak:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Stanisław Ambroziak. Z kolegą Pawłem Sztukiem, który właśnie rozdaje mapy kolejowe, reprezentujemy inicjatywę społeczną „Kolej na Staszów”. Ja jestem z Połańca, kolega jest ze Staszowa.

Chcieliśmy zaprezentować państwu nasz punkt widzenia na rozwój połączeń kolejowych w naszym regionie. Przysłuchujemy się dzisiejszej debacie. Proszę państwa, wynika z tego, że bardzo mało mówi się o połączeniach kolejowych i w ogóle o infrastrukturze. Wspomina się oczywiście o regionie. Mamy nadzieję, że to też m.in. nasza zasługa. Bardzo dużo mówi się

o inwestycjach w Kielcach, wokół Kielc itd. Chcieliśmy zaprezentować potrzeby społeczeństwa w zakresie komunikacji kolejowej, drogowej na obrzeżach województwa świętokrzyskiego.

Proszę państwa, przed nami jest mapa, którą opracowałem. To jest mapa kolejowa, ale ona w zbliżeniu pokazuje... To jest Kotlina Sandomierska. Dlaczego mówię o Kotlinie Sandomierskiej? Dlaczego region Kotliny Sandomierskiej jest rozpatrywany spójnie z dwoma województwami?

Przewinę. O, tu jest Kotlina Sandomierska.

Proszę państwa, z tej mapy widać, gdzie są położone jakie miejscowości. Tu jest Połaniec, tutaj jest Staszów. Tutaj oczywiście jest już Podkarpacie. W Kotlinie Sandomierskiej, proszę państwa, jest skoncentrowany Centralny Okręg Przemysłowy i wszystkie strefy ekonomiczne: w Mielcu, w Tarnobrzegu, w Stalowej Woli, w Rzeszowie, w Dębicy itd. To jest bardzo uprzemysłowiony region. Niestety nie mamy dostępu do tego regionu, jeśli chodzi o komunikację. Pokażę państwu, jak wygląda komunikacja w województwie...

Zaraz, bo się pomieszało.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam. Bardzo proszę pana, który tam tak głośno dyskutuje, i pana kolegę...

Poseł Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, a pamięta pan o nas? Chcieliśmy się wypowiedzieć. Media... celowo, ale (*niestłyszalne*)... zgłosiliśmy się pisemnie, ale pan przewodniczący... (*niestłyszalne*)

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, bardzo proszę nie zakłócać posiedzenia. Bardzo dziękuję.

Przedstawiciel inicjatywy „Kolej na Staszów” Stanisław Ambroziak:

Proszę państwa, wybrałem kilka map, żeby uzmysłowić i pokazać państwu, w jakim położeniu znajduje się Staszów i Połaniec.

Mógłby pan nie przeszkadzać? Bardzo proszę, bo tak to w ogóle...

Poseł Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Ale to przewodniczący... (*niestłyszalne*)

Przedstawiciel inicjatywy „Kolej na Staszów” Stanisław Ambroziak:

Nie, ale ja jestem dopuszczony do głosu, proszę pana.

Poseł Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Zgłosiłem się.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle Gosek...

Przedstawiciel inicjatywy „Kolej na Staszów” Stanisław Ambroziak:

Wybija pan z rytmu.

Poseł Rafał Kasprzyk (Centrum):

To nie Sejm, naprawdę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zapraszam pana.

Przedstawiciel inicjatywy „Kolej na Staszów” Stanisław Ambroziak:

Proszę państwa, w ten sposób wybija się z rytmu.

Proszę państwa, tutaj mamy pokazaną mapę drogową województwa świętokrzyskiego. Staszów, Połaniec i Mielec umiejscowione są oczywiście po drugiej stronie Wisły. Widzimy, jak droga krajowa, czyli S74, omija Staszów. To jest komunikacja, z której jesteśmy wykluczeni. Proszę popatrzeć na mapę i na to, jak wygląda mapa kolejowa województwa świętokrzyskiego. Wszystkie linie kolejowe są na północy: Starachowice, Ostrowiec, Skarżysko, Kielce i tutaj na Kraków, Połaniec... Staszów, Połaniec, Mielec znowu są białą plamą, jak widać na tej mapie, czyli znowu są pomijane: i drogowo, i kolejowo.

Jako inicjatywa „Kolej na Staszów” zabiegamy o połączenie kolejowe do Podkarpacia. Proszę państwa, dlaczego do Podkarpacia? Jeszcze raz pokażę. Proszę państwa, kiedyś należeliśmy do województwa tarnobrzskiego. Staszów, Połaniec należały do województwa tarnobrzskiego.

Dlaczego to mówię? Ponieważ chodzi o to, że połączył nas przemysł siarkowy i przemysł, który dla powiatu staszowskiego i dla Połańca jest naturalny za Wisłą, w Tarnobrzegu, Mielcu, Stalowej Woli. Nie mamy tej komunikacji, bo przemysł w województwie świętokrzyskim jest na północy. To Staropolski Okręg Przemysłowy. Jest pokazane, gdzie jest Staszów, Mielec i Połaniec. Dla nas naturalnym miejscem pracy są miejsca na Podkarpaciu. Jako mieszkańcy chcemy po prostu mieć połączenie do Podkarpacia.

Proszę państwa, to jest niewiarygodne, że przed 2014 r., kiedy oddano drogowy most w Połańcu, przeprawialiśmy się na Podkarpacie. Nie było tak dawno. To jest niewiarygodne, że w XXI w. przeprawialiśmy się promem, a kilka lat wcześniej łódką, po prostu łódką z rowerem. To jest aż nie do uwierzenia. Most drogowy, który został oddany w Połańcu, pokazuje, jakie jest natężenie ruchu. Przez pierwszy rok jeździło oczywiście niewiele samochodów, bo ludzie musieli się do tego przyzwyczaić. Teraz tworzą się korki. Widać, że połączenie tych dwóch województw jest potrzebne, niezbędne. Na tym zyskuje Podkarpacie i na tym zyskuje województwo świętokrzyskie.

Tutaj widać okręgi przemysłowe: mielecki, tarnobrzegi, stalowowolski itd. Cały jest skoncentrowany za Wisłą. Wisła jest dla nas barierą. Dlatego o to zabiegamy. Tutaj zresztą jest skoncentrowany przemysł, Dolina Lotnicza, jak widać. Tu, znowu, jest bariera, czyli znowu nie możemy dostać się do miejsc pracy. Na pewno nie będziemy dojeżdżać do Ostrowca, do Skarżyska itd., bo to są za duże odległości, nie ma komunikacji. Jesteśmy więc odcięci od Podkarpacia. O to zabiegamy.

Teraz, proszę państwa, wróć do mapy kolejowej i pokażę, co ta mapa kolejowa pokazuje, jakie możliwości i potencjał. Proszę państwa, na zielono pokazane są linie nr 70, 75 do Połańca, Połaniec–Staszów, a tutaj Chmielnik do... Jak nazywa się ta miejscowość? To jest na granicy Podkarpacia i województwa świętokrzyskiego. To chyba Chmielów. Te koleje teraz będą modernizowane, ale nam zależy na brakującym połączeniu oznaczonym na czerwono, czyli Połaniec – Tuszów Narodowy, a później oczywiście Mielec–Kolbuszowa, ponieważ wtedy mamy możliwości uruchomienia połączeń dalekobieżnych między Rzeszowem, Kielcami, Łodzią i Centralnym Portem Komunikacyjnym. Tak samo do Lublina otwierają nam się właśnie przez Mielec połączenia do Lublina i do Krakowa.

Proszę państwa, zobaczcie, na tej mapie są trzy urwane połączenia kolejowe: jedno w Połańcu, drugie w Busku-Zdroju, trzecie w Szczucinie. Niewiarygodne, że prawie w środku Polski są trzy urwane połączenia i nikt niczego z tym nie robi. Tak jak powiedziałem, to połączenie jest niezbędne dla powiatu staszowskiego, ponieważ miejsca pracy mamy na Podkarpaciu. O to zabiegamy. Mamy nadzieję, że to będzie uwzględnione jako głos społeczeństwa w realizacji, bo to jest dla nas najważniejsza sprawa.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Przedstawiciel inicjatywy „Kolej na Staszów” Stanisław Ambroziak:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę o drugą część.

Przedstawiciel inicjatywy „Kolej na Staszów” Paweł Sztuk:

Dzień dobry państwu. Paweł Sztuk, inicjatywa „Kolej na Staszów”.

Chcę państwu przedstawić uzasadnienie jednej z ważniejszych inwestycji infrastrukturalnych dla południowo-wschodniej Polski, czyli budowy mostu kolejowego przez Wisłę, łączącego Połaniec w województwie świętokrzyskim z powiatem mieleckim w województwie podkarpackim. Proszę państwa, mówimy tu o zaledwie 15 km nowej trasy kolejowej, ale to 15 km może fundamentalnie zmienić przyszłość dwóch regionów i setek tysięcy mieszkańców. W ciągu najbliższych kilku minut omówimy osiem obszarów, które łącznie tworzą uzasadnienie tej inwestycji, czyli kontekst geograficzny, kryzys demograficzny, szczegóły projektu mostu, korzyści międzynarodowe, problem wykluczenia komunikacyjnego, bezpieczeństwo strategiczne Podkarpacia, ekologię, a na końcu wezwanie do działania. Zapraszam.

Gdy popatrzy się na mapę, proszę państwa, widać coś niepokojącego. To są dwa rozwijające się regiony odcięte od siebie kolejowo. Po stronie świętokrzyskiej mamy węzeł Staszów z elektryfikowaną linią kolejową nr 70 prowadzącą do Kielc, następnie Połaniec z elektryfikowaną linią kolejową nr 75 wraz z największym ośrodkiem zatrudniającym ponad 2 tys. osób

w regionie, czyli elektrownią Połaniec, kolejno strefy inwestycyjne w Staszowie i Połańcu, jak również budujący się port przeładunkowy linii szerokotorowej LHS w Grzybowie z możliwością przeładunku towarów bezpośrednio z toru szerokiego na normatywny. To jest, proszę państwa, ogromny potencjał.

Po stronie podkarpackiej jest Mielec ze swoją Specjalną Strefą Ekonomiczną Euro-Park Mielec, Doliną Lotniczą, planowanym nowym dworcem PKP w Mielcu i dalej z lotniskiem w Jasionce, bezpośrednim połączeniem z Rzeszowem czy na przykład planowaną budową Doliny Dronowej w Tuszowie Narodowym, która staje się powoli faktem. Pomiędzy nimi, proszę państwa, jest bariera, której teoretycznie nie ma, bo most drogowy stoi już od 2014 r. i on natychmiast pokazał, że połączenie przez Wisłę zmienia wszystko: wzrost ruchu, wzrost inwestycji, wzrost kontaktów międzyludzkich, wymianę pracowniczą. Teraz potrzebujemy mostu kolejowego równoległego do istniejącego.

Co do samego kryzysu demograficznego, zanim powiemy o infrastrukturze, musimy spojrzeć na ludzi, bo bez ludzi infrastruktura nie ma sensu. Powiat staszowski traci rocznie prawie 1,6 tys. mieszkańców, tj. prawie 2,5% całej populacji każdego roku. To nie jest naturalna zmiana pokoleniowa. To systematyczne wyludnianie się regionu. Jeśli ten trend się utrzyma, za 25 lat region będzie zamieszkiwany przez mniej niż dwie trzecie obecnej populacji.

Ten scenariusz to, proszę państwa, zapaść, ale – i to jest klucz dzisiejszego przemówienia – mieszkańcy nie wyjeżdżają dlatego, że niczego nie ma w tym regionie. Wyjeżdżają, bo nie mogą stąd normalnie wyjechać i wrócić. Brakuje komunikacji, brakuje pociągu. Student nie może codziennie dojeżdżać na uczelnię do Kielc, do Lublina, Krakowa czy Rzeszowa i wracać wieczorami do domu. Pracownik nie może podjąć pracy w większym ośrodku, mieszkając nadal w Staszowie, Osieku czy Połańcu. Pacjent onkologiczny musi kilka razy w miesiącu pokonywać duże odległości bez wygodnego i pewnego transportu. Seniorzy coraz rzadziej jeżdżą autami. Oni też stają się więźniami we własnych domach. Kolej wraz z mostem na Wiśle, o którym rozmawiamy, to nie jest luksusowy projekt. To także linia ratunkowa dla regionu, dla południa województwa świętokrzyskiego.

Co do samego projektu mostu, przejdźmy do konkretów.

Projekt zakłada budowę brakującego odcinka kolejowego o długości ok. 15 km od Połańca, gdzie kończy się linia nr 75, przez most kolejowy nad Wisłą aż do okolic Tuszowa Narodowego po stronie podkarpackiej, gdzie łączy się z istniejącą już linią i siecią LK25. Most byłby zlokalizowany równolegle do istniejącego mostu drogowego w Połańcu. To minimalizuje koszty i skraca czas realizacji, bo doświadczenia geologiczne, środowiskowe, wodne i inżynierskie są już wstępnie przepracowane i dostępne. Linia po stronie podkarpackiej przebiegałaby wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 764 przez tereny niezabudowane lub słabo zurbanizowane. To unikalna okazja, dopóki ten teren zostanie zabudowany.

Jest jeszcze jeden fakt, który warto bardzo mocno podkreślić. Linie nr 70 i 75 już istnieją. Są zelektryfikowane. Za rok zostaną tam przywrócone połączenia pasażerskie, nieskromnie wspomnę, że też dzięki naszej wspólnej walce o tę linię. Wymagają one tylko remontu, który już się dzieje, a nie budowy od zera.

Proszę państwa, są korzyści międzynarodowe. Ten projekt to nie tylko sprawa lokalna. To inwestycja o znaczeniu europejskim. Zaczniemy od czegoś, co widać gołym okiem na mapie kolejowej. Trasa Medyka–Kraków jest dziś jednym dużym korytarzem łączącym Ukrainę z centralną Polską i Zachodem. Od kilku lat jest przeciążona. Most kolejowy w Połańcu tworzy alternatywny korytarz: Lwów–Rzeszów–Mielec–Połaniec–Staszów–Kielce–Łódź czy Warszawa. Zmniejszy to czas podróży dla połączeń południowy wschód – centrum bez wjazdu do Krakowa.

Mniej przeciążona sieć to więcej bezpieczeństwa dla całego systemu. Dowodem tego, że trasa może pełnić tę rolę, jest 2022 r., kiedy przez Polskę przepłynęła fala uchodźców z Ukrainy. Linia przez Staszów faktycznie służyła jako odciążenie dla przeciążonej trasy przez Medykę. Było to doraźne, prowizoryczne. Most uczyniłby tę funkcję stałą i systemową.

Drugą ważną sprawą międzynarodową jest tzw. sieć TEN-T. Wpisanie linii nr 70 do europejskiej sieci połączeń transeuropejskich to cel, który otworzy dostęp do europejskich programów finansowania CEF i EFRR. Jako „Kolej na Staszów” już lobbujemy za tym u europarlamentarzystów. Słuszność tej linii widać gołym okiem na każdej mapie kolejowej Europy.

Na koniec...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę już zmierzać do końca.

Przedstawiciel inicjatywy „Kolej na Staszów” Paweł Sztuk:

Już, chwileczkę.

Budowany port przeładunkowy LHS w Grzybowie to faktyczna brama Jedwabnego Szlaku na naszym regionie. Linia szerokotorowa sięga Ukrainy, Rosji, Kazachstanu, Chin. Most kolejowy na Wiśle w Połańcu połączy ten port z Mielcem, strefami ekonomicznymi, Rzeszowem czy Dębicą.

Z racji czasu odpuścimy sobie tutaj wykluczenie komunikacyjne. Skupmy się jeszcze, proszę państwa, na bezpieczeństwie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, i tu już bardzo proszę zmierzać do końca.

Przedstawiciel inicjatywy „Kolej na Staszów” Paweł Sztuk:

Ostatni wątek, proszę państwa.

Proszę jeszcze raz spojrzeć na mapę i zadać sobie proste pytanie: Ile mostów kolejowych łączy Podkarpacie z resztą Polski przez Wisłę na zachód? Tylko dwa, proszę państwa. Jeden most jest w Tarnobrzegu, drugi w Tarnowie. Pomijamy most LHS, który nie przewiezie ludzi w razie zagrożenia. To tylko dwa mosty na całe Podkarpacie. Województwo podkarpackie jest jednym z najważniejszych regionów obronnych i przemysłowych w Polsce. PZL Mielec produkuje śmigłowce Black Hawk na licencji Sikorsky. WSK Rzeszów dostarcza komponenty dla NATO. Firma Leonardo działa w Rzeszowie. Jest Dezamet. Tam są firmy zbrojeniowe. To są zakłady o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa całego Sojuszu Północnoatlantyckiego. Wszystkie zależą od sprawnego transportu logistycznego na zachód. W rejonie Połańca, Staszowa i Nowej Dęby planowane jest rozmieszczenie nowych jednostek wojskowych. Transport żołnierzy, sprzętu, amunicji wymaga niezawodnej infrastruktury kolejowej. Kolej jest bezpieczniejsza, szybsza i bardziej odporna na przeciążenia niż drogi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję panu za przedstawienie prezentacji.

Bardzo proszę kolejne osoby zapisane w dyskusji. Pan poseł Michał Cieślak, bardzo proszę.

Poseł Michał Cieślak (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, państwo radni, bardzo dobrze, że ta dyskusja dzisiaj wybrzmiewa w Kielcach. W znacznej części dotyczy ona inwestycji i projektów, które rozpoczął jeszcze rząd premiera Mateusza Morawieckiego w chwili, w której ogłaszaliśmy 100 obwodnic na stulecie odzyskania przez Polskę niepodległości, które dzisiaj w znacznym stopniu są realizowane i oddawane również na terytorium naszego województwa, ale również wtedy, kiedy zapowiadaliśmy Polski Ład i inwestycje strategiczne, kiedy mówiliśmy o tym, że będzie utworzona droga szybkiego ruchu S74, która będzie modernizowana i utworzona w naszym województwie.

Dlatego korzystając z obecności pana ministra, chciałbym zapytać o kilka kwestii. Po pierwsze, cały program i projekt modernizacji tej drogi, utworzenia drogi szybkiego ruchu S74 według planów, które państwu pozostawialiśmy, i finansów był zaprojektowany w taki sposób, że ta droga w zasadzie w całości w odcinku przebiegającym przez województwo świętokrzyskie miała być ukończona w 2030 r. Pytanie do pana ministra jest takie: Co powoduje, że te prace są tak opóźnione, i na kiedy ministerstwo przewiduje dzisiaj realny termin oddania tego odcinka?

Co do informacji od pana ministra, dotyczącej inwestycji drogowych i kolejowych w województwie świętokrzyskim, które dzisiaj wybrzmiały, chciałbym dopytać o kwestię szprychy nr 7. Pan minister jest z województwa małopolskiego i doskonale wie, jak dzisiaj wygląda sytuacja w kontekście połączeń kolejowych, szczególnie tych połączeń, które nadal utrwalają granice pozaborcze między naszymi województwami. One są dzisiaj ważne. Rezygnacja z tej szprychy jest absolutnie niedopuszczalna. Pan minister również wie, ponieważ pochodzi z powiatu bocheńskiego, że powiat nowosądecki, powiat tarnowski, powiat dąbrowski przyjęły w tej sprawie uchwały, które są skierowane do rządu, również do pana ministra, które mają na celu doprowadzenie do realizacji kluczowych inwestycji. Ta inwestycja jest kluczowa również z punktu widzenia województwa świętokrzyskiego. Doprowadzenie do budowy szprychy, która

będzie biegła z Warszawy przez Kielce, Busko-Zdrój, Tarnów do Nowego Sącza, jest absolutnie kluczowa dla rozwoju naszych miejscowości, a przede wszystkim dla rozwoju części regionu uzdrowskiego województwa świętokrzyskiego.

Mój apel do pana ministra jest o to, aby się nad tym pochylić, aby uznać te uchwały samorządowców. Mam również nadzieję, że niedługo zostaną przedstawione podobne uchwały samorządów województwa świętokrzyskiego. Dziwię się, że do dzisiaj nie ma uchwał na przykład samorządu powiatu buskiego, pana starosty powiatu buskiego czy powiatów, które również będą korzystały z tych połączeń.

Droga DK73: Kielce – Busko-Zdrój – Tarnów... Jest absolutna konieczność zmiany, przebudowy tej drogi, utworzenie drogi typu S. To jest kolejny kierunek, który jest dla nas bardzo istotny. To również to, o czym dzisiaj była mowa. Mówiliśmy o połączeniu kolejowym Staszów, ale przede wszystkim trzeba przywołać tutaj Mielec, Staszów i Opatów. To tutaj trzeba pochylić się nad koniecznością utworzenia drogi typu S w taki sposób, aby również Mielec, Tarnobrzeg i Staszów miały połączenie szybkiego ruchu z drogą S74.

Kończąc, chciałbym przywołać kwestię drogi S74, co wydaje się dzisiaj bardzo kluczowe, z wnioskiem do pana ministra o to, aby nadać odpowiednie tempo realizacji tej inwestycji. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Mariusz Gosek. Bardzo proszę.

Poseł Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Panowie parlamentarzyści, pani poseł, państwo radni, wszyscy zebrani szanowni państwo, chciałem przypomnieć trochę faktów, bo po uczynkach ich poznamy. Byłem członkiem Zarządu Województwa Świętokrzyskiego odpowiedzialnym za infrastrukturę drogową i kolejową. Jeżeli chodzi o linię kolejową nr 25, to w czasach rządów Prawa i Sprawiedliwości przy współpracy z samorządem województwem ta linia kolejowa została zmodernizowana. Pozostał etap...

Poseł Marek Sowa (KO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Pan Sowa mówi, że nie trzeba było robić.

Poseł Marek Sowa (KO):

Nie została zrobiona za waszych rządów pięć lat temu, to znaczy, że...

Poseł Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Ale proszę się nie denerwować. Wiem, że pan jest nerwowy.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Nic jeszcze nie zostało zrobione.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, proszę kontynuować.

Poseł Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Ale to mnie pan zwraca uwagę? A koledze Sowie pan zwróci czy nie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Naprawdę nie musi pan zwracać uwagi na takie...

Poseł Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Naprawdę?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Naprawdę, tak. Proszę kontynuować. Zachęcam pana, panie pośle.

Poseł Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Widzi pan, jak pan obiektywnie prowadzi te obrady.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ze znaczną przyjemnością.

Posel Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Niech Kielczanie się dowiedzą. Dokładnie tak jest w Sejmie. Kolegom uwagi się nie zwraca.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Szanowni państwo, co zostało do dokończenia, jeżeli chodzi o linię kolejową nr 25? Elektryfikacja.

W czasach rządów Prawa i Sprawiedliwości, w czasie, gdy byłem członkiem Zarządu Województwa Świętokrzyskiego odpowiedzialnym za infrastrukturę drogową, kolejową, za nasze lotnisko w Masłowie, to wszystko zostało zrealizowane, jeżeli chodzi o samą infrastrukturę kolejową. Została elektryfikacja, zakupione zostały pociągi hybrydowe, żeby na czas, kiedy będzie elektryfikowana linia kolejowa nr 25, te hybrydy woziły pasażerów. I tak było. Była piękna inicjatywa Polregio: „Regiobohater”. To była wspaniała rzecz, która dodatkowo kształtowała historycznie. Niestety ta historia ze szkół ucieka. W ten sposób staraliśmy się pokazywać piękno naszego regionu i bohaterów, takich jak chociażby Hubal. Jeden z pociągów, zresztą hybryda będąca w zasobie województwa świętokrzyskiego, jest nazwany imieniem naszego wielkiego bohatera, Hubala.

Szanowni państwo, daty. Czytamy po kolei: droga ekspresowa S74. Uwaga, jest 2021 r., rządzi chyba Prawo i Sprawiedliwość, rozpoczynamy realizację obwodnicy Opatowa w ciągu DK9 i S74 w systemie „Projektuj i buduj”. Rok 2023 – doprawdy, rozpoczęcie robót budowlanych na kolejnych odcinkach oraz uzyskiwanie decyzji ZRID dla fragmentów trasy. Tyle o tym mówiliście, a jakoś „Prawo i Sprawiedliwość” nie wybrzmiało. Rok 2023 to rozpoczęcie robót budowlanych na kolejnych odcinkach oraz uzyskiwanie decyzji ZRID dla fragmentów trasy.

Teraz tak. Jeżeli chodzi o S74 na odcinku Przełom/Mniów – Kielce, uwaga, data podpisania umowy to 9 marca 2022 r. 13 grudnia roku kolejnego ukształtowała się koalicja 13 grudnia. To nie wy. Rząd Prawa i Sprawiedliwości zabezpieczył 538 mln zł na tę właśnie inwestycję. Dzisiaj, panie przewodniczący, możemy dalej przywoływać. O obwodnicy Opatowa też wspominaliście, szanowni dżentelmeni. Rozpoczęcie realizacji to, uwaga, 2021 r. Kto wtedy rządził? Prawo i Sprawiedliwość, drogi Gerardzie.

Głos z sali:

To jest jedno w tym roku?

Głos z sali:

To jest wasz obowiązek.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, szanowni...

Posel Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Pan Pedrycz jest znany z...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, proszę kontynuować. Dobrze?

Posel Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Prawda, niech pan lepiej uda się na dyskotekę, a nie.

Rok 2021 to rozpoczęcie realizacji. Powiem panu o wbiciu łopaty. Rok 2023 – wbicie łopaty i pozyskane środki. Widać, pan tylko po dyskotekach... No gdzie? Mówię panu. Nie wie pan, gdzie jest obwodnica Opatowa? To trzeba się udać. Musi pan wyjechać poza Kielce, postarać się trochę bardziej. Dietę pan pobiera, ale warto też zobaczyć, jak pięknie rozwinęła się obwodnica Opatowa w czasach rządów Prawa i Sprawiedliwości.

Droga ekspresowa nr 73 to znowu Prawo i Sprawiedliwość. Szanowni państwo, mało tego, ta inwestycja została wpisana do rządowego programu inwestycji w okresie rządów Prawa i Sprawiedliwości i w tym czasie rozpoczęto prace przygotowawcze, przygotowano dokumentację i zabezpieczono środki na kolejne etapy inwestycji. Pan minister mnie poprawi, jeżeli kłamię. Obwodnica Wąchocka to również czas rządów Prawa i Sprawiedliwości. Ta obwodnica, jeżeli chodzi o wbicie łopaty, to był mniej więcej okres 2022 r., może przełom 2022 r. i 2023 r.

Szanowni państwo, szkoda, że nie ma już z nami burmistrza Morawicy, bo chciałem też wskazać na obwodnicę wschodnią i obwodnicę w zakresie Morawicy, Radkowiec, Chęciny.

Kolejna z inwestycji, o której tu była mowa, to droga nr 73. To również czasy rządów Prawa i Sprawiedliwości.

Sekundkę, wytrzymajcie jeszcze chwilę.

Szanowni państwo, powiem tak. To wtedy ruszyły inwestycje. Czasy rządów Prawa i Sprawiedliwości to był wspaniały okres dla budowy dróg, dla rozwoju kolei. Zostawiliście drogę nr 25. Może pan się śmiać, ale tak było. Po uczynkach ich poznamy. Pan minister sprostuje, jeżeli przekłamałem w datach.

Przedstawiciel inicjatywy „Kolej na Staszów” Stanisław Ambroziak:

Proszę państwa, mniej polityki, więcej faktów i więcej o...

Posel Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Wie pan co, jak ktoś się śmieje, a jest parlamentarzystą, to ja, wie pan, muszę reagować.

Przedstawiciel inicjatywy „Kolej na Staszów” Stanisław Ambroziak:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam, przepraszam, przepraszam. Panie pośle, bardzo proszę zmierzać do końca.

Posel Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Przykład pierwszy – obwodnica Wąchocka również.

Panie przewodniczący, przepraszam, że mówię w taki sposób, bo nie byłem w ogóle przygotowany, jadę prosto z Warszawy, ale te wszystkie inwestycje, absolutnie wszystkie inwestycje, które dzisiaj zwiedzaliście, o których tutaj mówiliście, to rząd Prawa i Sprawiedliwości, a my i mieszkańcy, bo reprezentujemy mieszkańców... Ja w szczególności jako poseł ziemi świętokrzyskiej reprezentuję wspaniałych mieszkańców ziemi świętokrzyskiej i oczekuję od was realizacji i kontynuacji tych inwestycji, żebyście wyszli i jasno powiedzieli, kiedy to będzie kończone, kiedy będzie zelektryfikowana linia kolejowa nr 25. Pan się może uśmiechać, ale to, co zrobiliście, to brak elektryfikacji dla linii nr 25. Do dzisiaj tam jeżdżą hybrydy i spalinowe. Tylko wtedy już planeta nie płonie, jak rozumiem.

Szanowni państwo, głęboko wierzę, że pan minister stanie przy tej mównicy i mieszkańcom Kielc powie... Chyba jeszcze wtedy pan minister partyjnie był nawet u nas, jeżeli już o partiach mowa, nie? To pani Sroka czy pan był? Nie wiem, bo już mi się mylą dawni działacze Porozumienia.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Posel Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Nie był pan w Prawie i Sprawiedliwości? Był pan u nas. No, to głosował pan w takim razie. Mam nadzieję, że pan minister wyjdzie i sprostuje to wszystko, co tu miało miejsce. Daty, daty, panie ministrze! Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. To, panie pośle, dwa szybkie strzały. Pan poseł Lucjan, bardzo proszę.

Posel Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Panie pośle Mariuszu, podam następujące informacje.

Obwodnica Opatowa i obwodnica Wąchocka zostały wprowadzone do „Rządowego programu budowy dróg krajowych” w 2015 r., zostały zrealizowane po 11 latach. Dobrze, że zostały zrealizowane, nie ma problemu, tylko że trwało to 11 lat. My to wprowadziliśmy, wy robiliście to przez 11 lat i zrobiliście, super.

Kolejna historia, bardzo krótko, to linia kolejowa nr 25. Na tej linii został przywrócony ruch pasażerski na odcinku Skarżysko-Kamienna – Łódź. Bardzo dobrze, natomiast nie zostały wykonane żadne istotne prace infrastrukturalne.

Uwaga, panie pośle Mariuszu: kurier-kolejowy.pl, poważna historia: „Polskie Linie Kolejowe SA ogłosiły przetarg na dokumentację projektową dla modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna. Projekt realizowany będzie w ramach rządowego «Programu uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej – kolej plus do 2029 r.» oraz ze środków budżetu państwa”. Dodam, że 15% w części dotyczącej przewozu będzie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle...

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Już kończę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Kiedy ogłosiły? To jest kluczowe. Kiedy ogłosiły to Polskie Linie Kolejowe?

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

W styczniu tego roku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

I uwaga, będzie do końca 2029 r. Co my tam robimy, skoro wszystko zrobiliście?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To jest raz.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Panie pośle, proszę się precyzyjnie informować.

Poseł Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

To nie jest raz, panie przewodniczący, tylko to za nas dokonano modernizacji jednego toru, wybudowaliśmy drugi tor, przywróciliśmy hybrydy i pociągi spalinowe. Nie zgadzam się na okłamywanie mieszkańców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, wprowadził pan opinię publiczną w błąd. Pierwsza decyzja regionalnego dyrektora ochrony środowiska w Kielcach w zakresie obwodnicy Wąchocka była wydana w 2009 r., dokładnie 15 stycznia. Kolejne lata to były procesy odwoławcze. Jako poseł z tego regionu przed chwilą powiedział pan, że jest nieprzygotowany. Tak, jest pan nieprzygotowany. Powinien pan to wiedzieć.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Ja jestem przygotowana i chętnie odpowiem, bo to Prawo i Sprawiedliwość sfinansowało. Proszę zapisać mnie do głosu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie było pytania do pani poseł. Bardzo proszę, pan radny wojewódzki Gerard Pedrycz. Bardzo proszę.

Poseł Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle Gosek, naprawdę myślę, że najwyższy czas obniżyć poziom emocji.

Pan poseł Chrzan nie zgłaszał się do mnie na listę. Panie pośle, nie zgłaszał się pan. Gdyby pan się do mnie zgłosił, miałbym pana zapisanego na liście, podobnie jak posła Cieślaka i posła Goska. Rozumiem, że chce pan zabrać głos. Bardzo proszę, zapisuję pana na listę.

Radny Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego Gerard Pedrycz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni goście, niepotrzebna jest tutaj ta polityka. My naprawdę chcemy budować tę infrastrukturę. Powiem bardzo krótko.

Za poprzednich rządów PO-PSL zbudowaliśmy większość S7 i rozpoczęliśmy resztę. Wy tylko dokończyliście. Poseł... Nieważne. Zapowiadaliście zbudowanie S74 przez osiem lat. W ostatnim roku wbiłście łopatę w jedną obwodnicę. Z takim tempem nic nie zbudowalibyśmy za 100 lat. Budujemy 10 razy tyle w ciągu dwóch lat. Sam odcinek do Mniowa, za chwilę największa inwestycja w województwie świętokrzyskim, Cedzyna-Łagów, a wam osiem lat zajęło wbicie jednej łopaty w jedną obwodnicę. Gratuluję.

Chciałbym powiedzieć o S46, bo co by nie było, ta droga S74 już jest przesądzona i zostanie przez nas zbudowana. Stoimy natomiast przed nową perspektywą i droga S46 jest bardzo

potrzebna. Była już mowa o tym, że jest potrzebna, więc nie będę tego wątku bardzo rozwijał. Powiem tylko, że z mojej inicjatywy złożyłem wnioski na sejmiku, który został podpisany przez wszystkich radnych Koalicji Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego, ale poparty został jednogłośnie także przez radnych Prawa i Sprawiedliwości. To był piękny przykład tego, jak można współpracować dla dobra województwa, jeśli chodzi o interes województwa, jego połączenie komunikacyjne. Tego powinniśmy się trzymać. Na tym powinniśmy się skupiać.

Przy okazji chciałbym jeszcze powiedzieć dwa zdania na temat koncepcji przebiegu. Oczywiście najważniejsze jest, żeby ta droga powstała, ale przy tej okazji dobrze byłoby rozważyć, zastanowić się nad takim jej przebiegiem, aby otworzyła nam ona zachód województwa, który jest pustynią komunikacyjną. Tu nie ma nawet drogi krajowej. W środku jest stolica powiatu Włoszczowa ze słynnym peronem, ale tym peronem nie da się dojechać w dowolne miejsce. Pociągiem też nie załatwi się wszystkiego, bo małe firmy raczej nie przewożą pociągami, tylko vanami albo ciężarówkami. Ludzie do pracy w większości jeżdżą autobusami, samochodami. Nie ma tutaj żadnej drogi krajowej. Widzimy, że budując S46, ten pierwotny przebieg, tj. starą drogę nr 46 i drogę nr 78... A można by rozważyć obecnymi drogami wojewódzkimi.

Ten granatowy przebieg to jest ten obecnie przewidywany, natomiast tutaj byłby przebieg, który byłby przez Włoszczowę i takie miejscowości jak Koniecpol i Małogoszcz. Koniecpol to jest największa miejscowość ziemskiego powiatu częstochowskiego, który obejmuje północny zachód województwa. Tam też jest całkowite odcięcie komunikacyjne. Nie będę mówił w szczegółach, którymi dokładnie drogami wojewódzkimi, bo to nie jest teraz najważniejsze. W każdym razie tymi drogami wojewódzkimi po odpowiedniej modernizacji można by poprowadzić odcinek S46, który komunikacyjnie otworzyłby nam ten region, skróciłby też samą trasę, bo to jest krótsza trasa, więc byłyby wynikające z tego czasowe zyski, ale przede wszystkim dałyby szansę ożywienia gospodarczego tego obszaru. Tam jest Włoszczowa, tam są duże przedsiębiorstwa jak ZPUE, produkujące pellet – Olczyk i inne, zarówno „na eksport” na Śląsk, jak i w kierunku wschodnim.

Ciągle pozostałaby natomiast droga nr 78 jako S78 na Katowice. Uważam, że też powinna być. To ta, która idzie od Katowic przez Szczekociny do Jędrzejowa i dalej do Kielc. S46 byłaby do rozważenia. Tutaj jest apel do generalnej dyrekcji, żeby przeprowadziła jakąś analizę kosztów, możliwości technicznych. Apelowalbym o analizę poszerzoną, czyli analizę tego, jak to wpłynie na komunikacyjną dostępność poszczególnych obszarów, bo zachód województwa bez drogi krajowej jest dzisiaj wykluczony komunikacyjnie i to blokuje możliwość jego rozwoju gospodarczego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan poseł Tadeusz Chrzan. Pan poseł to też przedstawiciel Komisji Infrastruktury.

Panie pośle, dziękuję za obecność na posiedzeniu Komisji. *Last but not least.*

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni koledzy parlamentarzyści, szanowny panie ministrze, ja rzeczywiście jestem tutaj troszkę bez emocji, bo jestem spoza świętokrzyskiego, ale myślę, że z jednego z najbliższych województw dla świętokrzyskiego, czyli z Podkarpacia.

Bardzo się cieszę, panie pośle, że powiedział pan o rozpoczętym postępowaniu w inwestycji kolejowej, bo przynajmniej dowiedzieliśmy się o jednej nowej inwestycji, którą w ciągu tych dwóch lat rząd zamierza przeprowadzić. To jest bardzo ważne, że jest przynajmniej jedna nowa inwestycja, bo do tej pory kontynuujecie to, co było zaczęte i zapisane.

Wykorzystując obecność pana ministra, mam dwa pytania. Pani poseł pytała o północną część S74, która nie może dłużej się ślimaczyć, a ja zapytałbym pana ministra o południową, od Opatowa do Niska. Pan dyrektor mówił, że to proceduje Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie, ale myślę, że pan minister ma wiedzę i pewnie nam odpowie, kiedy możemy liczyć na wbicie pierwszej łopaty. Już nie będę mówił o ZRID i tego typu rzeczach.

Mam jeszcze jedno pytanie, panie ministrze. Połączymy wtedy S74 z S19, a proszę się zastanowić jeszcze nad jedną rzeczą. Czy nie wskazane byłoby, patrząc na ślad DK77, żeby drogi nr 74 nie pociągnąć do A4, czyli przez Leżajsk i Jarosław, i gdzieś w okolicach Przemyśla włączyć ją do A4? Uruchomilibyśmy jeszcze Przemyśl. To jest jedno pytanie.

Panie ministrze i panie przewodniczący, myślę, że nawet Komisja Infrastruktury mogłaby zwrócić się z takim apelem, bo pan minister mówił, że rozwinięciem najważniejszych dróg

szybkiego ruchu czy autostrad są drogi lokalne, wojewódzkie czy też gminne i powiatowe. Wspominał pan o możliwości czerpania z rezerwy ogólnej subwencji.

Pytanie i prośba są takie. S74 najlepiej wskazuje na to, jak potrafi ślimaczyć się proces przygotowania i wejścia w inwestycję. Jak pamiętam, a myślę, że się nie mylę, te nabory zawsze były ogłaszane w październiku i listopadzie poprzedniego roku. Dzisiaj mamy już marzec i niestety nabór na 2026 r., chyba że coś mi umknęło, ale jeszcze tydzień, półtora tygodnia temu ten nabór nie był ogłoszony. Jest więc prośba, żeby jednak o tych naborach myśleć i ogłaszać je na tyle szybko, żeby ten proces inwestycyjny samorządy mogły zamknąć w trakcie roku, skoro pieniądze z rezerwy muszą być wykorzystane w roku budżetowym. To nie jest moja uwaga, tylko jest to uwaga wielu samorządowców, z którymi rozmawiamy.

Dziękuję, panie przewodniczący. Myślę, że było merytorycznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jak zawsze, panie pośle. Bardzo serdecznie dziękuję. Aż chce się wstać i podać dłoń.

Szanowni państwo, została nam jeszcze jedna prezentacja, prezentacja pana Michała Litwina, dyrektora generalnego Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. Może tak, najpierw poproszę pana ministra Stanisława Bukowca o udzielenie odpowiedzi i ustosunkowanie się do spraw, które zostały poruszone, natomiast później poproszę pana dyrektora o zaprezentowanie prezentacji, a na końcu dyрекcję PKP PLK o to, żeby ustosunkowała się do wszystkich poruszonych kwestii.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Przepraszam, muszę wracać do Warszawy, obowiązki wzywają, ale chciałbym odpowiedzieć na szereg pytań, które pojawiły się w toku dyskusji.

Ponieważ wiele pytań było związanych z finansowaniem inwestycji centralnych, chciałbym bardzo precyzyjnie odpowiedzieć, z czego są finansowane te inwestycje drogowe, bo myślę, że panuje tutaj pewne niezrozumienie.

Inwestycje drogowe są finansowane z Krajowego Funduszu Drogowego. Jest pytanie, z czego składa się KFD. W dużej mierze wpływy do KFD to są kredyty Europejskiego Banku Inwestycyjnego, to są obligacje Banku Gospodarstwa Krajowego i to są wpływy z opłat drogowych, a więc, pani poseł, panowie posłowie, nie jest tak, że w KFD są jakieś środki przypisane do poszczególnych inwestycji. Nie jest zatem możliwe to, o czym mówiła pani poseł, że lata temu pani przypisała jakieś środki czy rząd przypisał środki do danej inwestycji. Jest pewna pula, która jest przygotowywana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w ramach procesów inwestycyjnych na dany rok, i w ramach tych inwestycji na bieżąco te inwestycje są z tego źródła finansowane. Szacujemy, że w 2026 r. będzie potrzeba ok. 20 mld zł środków na ten cel i one będą pochodzić właśnie z KFD. To jest pierwsza i zasadnicza rzecz.

Oczywiście, żeby inwestycje mogły być finansowane z KFD, muszą znaleźć się w „Rządowym programie budowy dróg krajowych”. Taki program funkcjonuje do 2030 r. z perspektywą 2033 r., więc jeżeli dana inwestycja została wpisana do tego programu, może być finansowana z tego źródła. To w kwestii porządkującej.

Było pytanie o S74 i o to, czy proces ten przebiega zgodnie z harmonogramem. Zarówno ja, jak i pan dyrektor w swojej prezentacji przedstawiliśmy szczegółowe informacje dotyczące harmonogramu danych inwestycji obwodnicowych i drogi nr 74. Tam – to jest odpowiedź na pytanie pana posła Cieślaka – jest zapisany 2030 r. jako termin ukończenia tej inwestycji, więc to jest w naszych planach. Oczywiście zawsze może dojść do pewnych opóźnień. To nie jest rzecz związana z jakimkolwiek rządem. To normalna historia, która dzieje się w każdej kadencji.

Nie jest też tak – to odpowiedź na pytanie i sugestię pana posła Goska – że ze zmianą rządu coś się przerywa, coś się rozpoczyna. Akurat w dziedzinie, o której rozmawiamy, czyli w kwestii infrastrukturalnej, inwestycyjnej, jak dobrze pamiętam, do tej pory każdy rząd, który przejmował władzę – lepiej czy gorzej – starał się kontynuować inwestycje, które były rozpoczęte, po to żeby realizować zadania, których oczekują mieszkańcy. Jak rozumiem i sobie dobrze przypominam, jak w 2015 r. Prawo i Sprawiedliwość obejmowało władzę, również kontynuowało ważne inwestycje, które rozpoczął rząd PO-PSL w poprzedniej kadencji, więc opowiadanie teraz, że coś się zdarzyło za jednego rządu i nagle ktoś zrobił jakiś element parę lat temu... OK, tylko że my po pierwsze kontynuujemy rozpoczęte zadania, a po drugie przyspieszamy z inwestycją zadań, które są strategiczne w Polsce.

Niektóre inwestycje rzeczywiście były – nie wiem z jakich powodów – wstrzymywane w skali kraju. Przypomnę, Beskidzka Droga Integracyjna, bardzo ważna inwestycja, która łączy Bielsko-Białą z Krakowem, przez kilkanaście lat nie mogła mieć swojego startu. Rozpoczęliśmy to. Zośka, czyli zachodnie obejście Szczecina o wartości ok. 8 mld zł, z najdłuższym, pięciokilometrowym tunelem drogowym pod rzeką Odrą, również było wstrzymywane. Niezakończony ring Warszawy? Sprawy utknęły w sądach, panie pośle. Jak wjeżdżamy do Warszawy, nie mamy ringu zamkniętego wokół Wesołej. Dlaczego? Dlatego, że nasi poprzednicy woleli niestety klócić się z mieszkańcami w sądach, zamiast dojść do porozumienia i na przykład zbudować tunel, który rozwiązuje te problemy. Sądaczanka to następny przykład. To kwestia braku zgody na wariant samorządowy zaprezentowany przez mieszkańców i przez samorządy.

Kolejny temat...

Posel Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Przepraszam, ja nie przeszkadzałem.

Kolejny temat... Mówi pan o tym, że nie ma inwestycji. Również pan poseł Cieślak mówił o inwestycjach kolejowych. Dzięki odblokowaniu środków z KPO możemy realizować największą inwestycję kolejową w Polsce, czyli budowę linii kolejowej Podłęże – Piekietko – Chabówka – Nowy Sącz. W ten sposób skróci się dojazd z Nowego Sącza do Krakowa o połowę, z 2,5 h do 1 h 15 min.

To jest też odpowiedź na to, jak mówi pan, panie pośle, że samorządy, m.in. samorządy Małopolski, chcą tego, aby powstała szprycha. W tej chwili robimy to, przybliżając właśnie mieszkańców Sądeckiej, regionu tarnowskiego do połączeń kolejowych.

Odtwarzamy również linie, które nie funkcjonowały. Bliską pana sercu Szczucinę, bo rodzinnie jest pan przecież ze Szczucinem związany, już modernizujemy i odtwarzamy po to, żeby mieszkańcy regionu Powiśla Dąbrowskiego mieli łatwiejszy dojazd do usług publicznych.

Kolejna sprawa. Pan poseł Chrzan pytał o Opatów–Nisko. 3 października została wydana decyzja środowiskowa w tej materii. To jest ważny element całego procesu inwestycyjnego. Wiemy doskonale, że jest to wąskie gardło związane z wydawaniem decyzji środowiskowej. Jako resort infrastruktury w tej chwili nad tym pracujemy i przedłożymy taką propozycję, która będzie dawała szansę, szczególnie samorządom, na przyspieszenie tego procesu. Do tej pory było tak, że kilometr drogi, który jest przebudowywany, modernizowany, nie wymaga decyzji środowiskowej. Chcemy, aby ten odcinek został wydłużony, żeby tych kilometrów było więcej. Rozmawiamy z resortem klimatu i z generalnym dyrektorem ochrony środowiska, aby wyłączyć spod pozyskania decyzji środowiskowej odcinki dłuższe niż kilometr. Jesteśmy blisko szczęśliwego zakończenia tych rozmów.

Co do ZRID – nie odpowiem w tej chwili. Jeżeli pan poseł sobie życzy, sprawdzę dokładnie, na jakim etapie jesteśmy, i odpowiem.

Jeszcze odnośnie do finansowania drogi nr 74, w 2025 r. została podpisana umowa na kredyt EBI dla drogi nr 74 – mówimy o odcinku Sulejów–Opatów – o wartości 600 mln euro, czyli niespełna 3 mld zł. Również w 2025 r. została podpisana umowa w ramach programu FEnIKS na dofinansowanie w wysokości 337 mln zł na budowę obwodnicy Opatowa.

Ważnym elementem finansowania Krajowego Funduszu Drogowego są środki pochodzące z opłaty drogowej, tzw. opłaty e-TOLL. Dzięki naszym działaniom – nie obietnicom, tylko działaniom – dzięki poszerzeniu sieci płatnych dróg, jeśli chodzi o pojazdy powyżej 3,5 t w Polsce, w ciągu dwóch lat powiększyliśmy tę liczbę o 2,3 tys. km. Dzięki temu mamy o 2 mld zł więcej wpływów z tego tytułu do KFD. Planowany pobór opłat na 2026 r. to jest 6,5 mld zł.

Były pytania o wschodnią obwodnicę Kielc. Wiemy doskonale, że jest to inwestycja, która została zainicjowana przez Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich oraz Miejski Zarząd Dróg w Kielcach w maju 2021 r. Te prace zostały przerwane. Nie znam odpowiedzi na pytanie, czy Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich planuje w tej chwili kontynuację tych działań, czy się z nich wycofał, natomiast przyjmuję informację, że są takie oczekiwania. Nie jest też jednak tak, że GDDKiA jest w skali kraju jedynym zarządcą dróg i inwestorem. Są drogi wojewódzkie, są drogi powiatowe, są drogi gminne, więc jeżeli taka inicjatywa parę lat temu powstała i, jak rozumiem, panie pośle, to było w czasie, jak... W 2021 r. był pan jeszcze w sejmiku, czy to już było po?

Posel Mariusz Gosek (PiS) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

No właśnie, więc rozumiem, że jeżeli będzie taka potrzeba, to zarząd województwa będzie nad tym pracował.

Co do przedstawionej propozycji odnośnie do tzw. drogi staropolskiej, Szlaku Staropolskiego, proszę państwa, tak jak wspomniałem, w tej chwili jesteśmy na etapie finalizacji tego programu, który ma zakończyć swój bieg w 2030 r. Pojawiają się różne propozycje nowych inwestycji drogowych. Będziemy je analizować, ponieważ czeka nas przygotowanie nowego programu w nowym horyzoncie czasowym, więc tego typu propozycje będą poddane szczegółowej analizie. Oczywiście w tym przypadku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad z pewnością będzie bazować na pomiarze ruchu, który był przeprowadzony w 2025 r., który pokaże, jak te potoki ruchu się zmieniają, jakie jest natężenie ruchu w poszczególnych rejonach. Ta droga, bo tego typu sygnały do nas spływają, pewnie również będzie poddana takiej analizie. Po co? Po to, żeby później mogła mieć stabilne finansowanie, po to, żeby mogła znaleźć się w programie, który będzie mógł tego typu inwestycje zrealizować. Dzisiaj nie odpowiem na pytanie, czy jest taka konieczność, czy nie. Niech wypowiedzą się na ten temat fachowcy.

Jeżeli chodzi o programy w ramach funduszu dróg lokalnych, przypomnę, że w tamtym roku na ten cel zostało przeznaczone 2,7 mld zł w ramach rządowego funduszu w skali kraju. W ramach rezerwy subwencji ogólnej, o którą pytał pan poseł, w tamtym roku było 330 mln zł. Później zwiększyliśmy to do 770 mln zł. W tym roku mamy już gotową dokumentację uzgodnioną z Ministerstwem Finansów. W najbliższych dniach będziemy ją ogłaszać, tak aby na początku kwietnia był termin składania wniosków przez samorządy. Widzimy pozytywny trend na rynku, mianowicie taki, że nie jest to już rynek wykonawcy, tylko rynek inwestora. Na wielu przetargach spadają ceny, jeśli chodzi o propozycje składane przez wykonawców w ramach naboru do rządowego funduszu czy do rezerwy. W ramach naborów te wnioski, które są na liście rezerwowej, mają szansę – to zdarzyło się w tamtym roku – być zrealizowane z tychże oszczędności. Są po prostu niższe oferty.

Nie wiem, czy odpowiedziałem na wszystkie pytania, ale starałem się odpowiedzieć na większość. Jeżeli chodzi o obwodnicę, bo było pytanie o Ostrowiec Świętokrzyski, sprawa rzeczywiście jest w zawieszeniu. Sprawa jest u pana wojewody. Jest ona związana z tym, że jest silny opór samorządów wobec przebiegu tej trasy. Jest duży kłopot związany z wybranym kiedyś wariantem.

W przypadku Starachowic jestem po rozmowie z panem prezydentem miasta. Rozmawiałem również z panią marszałek na temat uzgodnień związanych z przebiegiem obwodnicy. Chcemy ją zrealizować, kontynuując ten odcinek, który kiedyś wykonało województwo, natomiast starodroże ma być przekazane do zarządzania przez marszałka czy prezydenta miasta. Generalna dyrekcja wykona remont tej drogi, tak żeby przekazać tę drogę w stanie dobrym. Dziękuję bardzo.

Posel Tadeusz Chrzan (PiS):

Panie ministrze, czy mógłby pan jeszcze powiedzieć o rezerwie? Czy są jakieś preferencje, jeżeli chodzi o asortyment?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

W przypadku rezerwy w pierwszym koszyku, tak jak w roku ubiegłym, będą drogi powiatowe i mosty, głównie mosty i inwestycje mostowe. W drugim koszyku będą tzw. naciski. Tam będzie możliwość składania również przez innych zarządców dróg, nie tylko powiatu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Zgodnie z zapowiedzią bardzo proszę, pan Michał Litwin, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych. Bardzo proszę o sprawne przeprowadzenie prezentacji.

Dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych Marcin Litwin:

Dzień dobry państwu. Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowny panie ministrze, szanowni państwo, to może bez wstępu. Miałem tu oczywiście kilka slajdów o tym, że województwa świętokrzyskie, podkarpackie, lubelskie to jest skrzyżowanie województw. Dawne województwo tarnobrzeskie też jest miejscem, gdzie te szlaki się krzyżują. O tym była już mowa.

Jest natomiast jedna inwestycja drogowa, która ma docelowo łączyć województwo świętokrzyskie i podkarpackie. To jest „nowa dziewiątka”, bardzo potrzebna droga łącząca. Ja to nazywam podkarpacko-świętokrzyskim pasem rdzy, bo tutaj są miasta, które traciły funkcję, od Ostrowca, Starachowic po Tarnobrzeg, dalej w kierunku południowym. Z tej drogi równocześnie się cieszymy i mamy z nią kłopot, bo na terenie miasta Tarnobrzeg, miasta na prawie powiatu, jest przebieg optymalny – nie będę zanudzał wariantami – natomiast w dyskusji podnosi się argument, że miasta na to nie stać, a warianty biegnące poza miastem są o wiele droższe, bo wymagają dodatkowego mostu na Wiśle. Z jednej więc strony jest miasto na prawach powiatu, chociaż są miasta niepowiatowe o wiele większe i bogatsze – Tarnobrzeg jest tu potraktowany tak samo jak, nie wiem, Gdańsk czy Poznań – z drugiej strony to jest trasa GP, dwupasmowa, w układzie 2x2, czyli prawie ekspresówka, ale nie ekspresówka. To z dwóch stron niekorzystny zbieg okoliczności.

Panie ministrze, zostawiam z tym, bo coś z tym trzeba zrobić albo jakimś programem, albo legislacją, bo można rozszerzać katalog wyjątków, czyli nie tylko ekspresówki i autostrady, może również drogi GP wpisujące się w ciągi E – to jest ciąg międzynarodowy, to nie jest obwodnica. Albo, z drugiej strony, nie tylko miasta powiatowe, tylko te mniejsze trzeba byłoby od tego odciąć. Możemy doprowadzić do tego, że podatnik łącznie wyda o wiele więcej. Warianty biegnące po zachodniej stronie Wisły z mostem na Wiśle, same obiekty, tak jak liczyliśmy z kolegami, to o ok. 500 mln zł więcej niż ten przebieg tutaj.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Od razu odpowiem, panie przewodniczący, jeśli można.

W ramach zmiany ustawy o drogach pracujemy nad możliwością dofinansowania samorządów, w tym przypadku miast na prawach powiatu, ale oczywiście będą tam pewne ograniczniki, bo to jest bardzo pojemna materia. Widzimy tę potrzebę, szczególnie w miastach, które utraciły status miasta wojewódzkiego. Tam jest największy problem i tam będziemy chcieli zastosować mechanizm – oczywiście również finansowy, nie tylko prawny – który będzie mógł wesprzeć tego typu samorządy.

Ja tyle już tytułem zakończenia. Przepraszam, muszę jechać, bo mam dalsze obowiązki.

Dyrektor generalny ZNPK Michał Litwin:

To, panie ministrze, ostatnie zdanie w tym zakresie. Kiedy ta inicjatywa może się ujawnić?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

W tym roku.

Dyrektor generalny ZNPK Michał Litwin:

Wspaniale. Bardzo dziękuję za tę informację. Ten wątek wyczerpaliśmy. Chciałem na ten temat mówić przez sześć minut, ale powiedziałem w minutę. Pan minister jeszcze udzielił odpowiedzi. Bardzo dziękuję.

To szybko przejdę do rzeczy kolejowych, infrastruktury kolejowej.

Tarnobrzeg jest na styku trzech województw i infrastrukturalnie jest to prawdziwy pięciostyk, bo jeśli potraktujemy bramę w kierunku centralnej Polski linią nr 25 w kierunku Sandomierza, Ostrowca Świętokrzyskiego, Radomia, Warszawy, to na wszystkie inne kierunki mamy cztery połączenia: Stalowa Wola – Rzeszów, Mielec–Dębica oraz Staszów–Połaniec–Kielce. Na bazie tego powstała koncepcja Czwórmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej. Tu wyświetlam te wszystkie kierunki. Proszę wybaczyć, że to jest rysowanie troszkę Paintem. Chodziło o koncepcję. Ona w tym momencie jest procedowana. Mam informację, że trzech marszałków – lubelski, podkarpacki i świętokrzyski – finalizuje podpisanie listu intencyjnego, więc to się będzie działo. To wpisuje się w różne działania związane z rozwojem kolei, w te trendy.

Mówię to po to, żebyśmy mogli przedyskutować kilka ważnych konkretnych kolejowych. Linia pomiędzy Rzeszowem a Tarnobrzegiem jest jednotorowa. Uczestniczyłem w konferencji w Centralnym Porcie Komunikacyjnym 2 października 2025 r., gdzie pełnomocnik zarządu PLK powiedział, że pomiędzy Rzeszowem a Kolbuszową są już uruchomione wstępne prace nad drugim torem na 160 km/h. Bardzo za to dziękuję. Być może warto pomyśleć o 200 km/h. Geometria ta sama, a obiekty...

Z drugiej strony pomiędzy Tarnobrzegiem a Sandomierzem też jest jednotor. Szanowni państwo, tam jest ten fizyczny pięciostyk. To jest region, w którym są zakłady zbrojeniowe, poligony. Jeśli na jednym torze coś się tam wydarzy, to będzie duży kłopot, więc w drugiej

kolejności bardzo ważne jest to, żeby tam zapewniać ten jeden tor. Wiem o tym, że teraz trwa remont trójstyku. Ten projekt nie był optymalny, ale jeśli coś jeszcze nawet na tym etapie da się zrobić, to warto przynajmniej próbować zabezpieczyć, żeby nie było tak, że jest trwałość projektu i za chwilę nie da się przebudować głowicy i musi tak zostać na kolejne lata. Róbmy jak najszybciej, ale postarajmy się to otworzyć na dobudowanie drugiego toru.

Jest jeden niuans w związku z projektem horyzontalnego rozkładu jazdy i ze zwiększeniem ruchu kolejowego w regionie. W ramach peronów też był zepsuty projekt.

Dziękuję panu ministrowi Malepszakowi oraz PLK za to, że udało się dołożyć drugi peron. W Tarnobrzegu będą cztery krawędzie zamiast dwóch krawędzi peronowych. Bardzo za to dziękuję. To jest fundamentalna zmiana, którą udało się wyprostować i przewalczyć. W ramach tych peronów przydałoby się jeszcze postawić semaforey dzielące ten peron, żeby na przykład pociągi od Rzeszowa i Kielc mogły się łączyć, jechać dalej do Lublina jednym slotem, a nie dwoma osobnymi. Na tym etapie mam wrażenie, że to jeszcze jest bardzo realne do zrobienia i bardzo bym o to prosił.

W związku z tym, że czas się wyczerpuje, chciałbym powiedzieć tylko ostatnie zdanie. Chyba nie ma tutaj PKP SA, ale dworzec w Tarnobrzegu... Nie było go w pierwszym „Programie inwestycji dworcowych”, znalazł się w drugim. W obecnym programie rządowym jest, natomiast można być na pierwszym miejscu w priorytecie, na ostatnim, w drugiej, trzeciej grupie. Trójstyk się modernizuje, linia nr 25 jest zmodernizowana, linia nr 71 jest zmodernizowana. Przejazd Warszawa–Rzeszów przez Tarnobrzeg jest bardzo szybki. To są rekordowe czasy, a dworzec straszy. Warto to zgrać i nadać temu jak najwyższy priorytet. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie panu dyrektorowi dziękuję. Naprawdę doceniam, było konkretnie i bardzo sprawnie. Bardzo dziękuję, panie dyrektorze.

Teraz, zgodnie z zapowiedzią, bardzo proszę, pan dyrektor Młodawski.

Zastępca dyrektora biura PKP PLK SA Szymon Młodawski:

Dziękuję. Szybko spróbujemy odnieść się do wszystkich kwestii, które z kolegami zdążyliśmy sobie zanotować.

Oczywiście na linii kolejowej nr 25 w budżetowym projekcie „Kolej plus”, która będzie zaprojektowana, jest elektryfikacja. Pragnę uspokoić. Było to na prezentacji, natomiast chyba nie wybrzmiało to z moich słów, rzeczywiście. Teraz biję się w pierś.

Pytali państwo o współpracę na linii PLK – miasto Kielce przy modernizacji linii kolejowej nr 8. Dzisiaj wybrzmiało to chyba kilkukrotnie. Ta koordynacja jest zarówno z dyrektorem Tomaszem, jak i z panem prezydentem Łukaszem. Jesteśmy w ścisłym kontakcie i praktycznie każdy zakres jest konsultowany z planami miejskimi.

Jeśli chodzi o program – nazwę go sobie w cudzysłowie „przystankowym” – dla linii kolejowej nr 70, to oprócz pięciu peronów, o których wspomnieliśmy w prezentacji, analizujemy kolejne lokalizacje do drugiego etapu, tylko że to musi jeszcze chwilę potrwać. Tam również jest przystanek Solec – wiem, że mocno się o niego zabiega.

Pan poseł przedstawił bardzo ciekawe prezentacje. Z chęcią szerzej się z nimi zapoznamy, jeżeli dostaniemy je do wglądu. Jeżeli panowie dyrektorzy je nam przekażą, z chęcią się z nimi zapoznamy. Oczywiście mogą potwierdzić, że im więcej mostów kolejowych, tym lepiej. Wszystko jest kwestią możliwości finansowych.

To tyle. Jeśli o czymś zapomniałem, prosiłbym o przypomnienie, a jeśli nie, to dziękuję za umożliwienie prezentacji i zabranie głosu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie panu dyrektorowi dziękuję.

Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie dziękuję wszystkim państwu za obecność. Dziękuję wszystkim państwu, którzy zabierali głos, przedstawili informacje, propozycje, pewne rozwiązania. Jako Komisja Infrastruktury oczywiście będziemy wspierać rzeczy, o których jako Komisja Infrastruktury możemy się wypowiedzieć, aczkolwiek oczywiste jest to, że w tej sprawie pierwsze skrzypce należą do posłów z państwa regionu, którzy zasiadają w Komisji Infrastruktury, którzy oczywiście najlepiej znają rozwiązania, które będą najlepiej służyć mieszkańcom.

Mam natomiast poczucie, że województwo świętokrzyskie jest takim województwem, gdzie tych inwestycji realizuje się bardzo dużo, a kolejne czekają na różnego rodzaju etapach czy są na różnego rodzaju etapach. Pewnie niebawem, po wydaniu różnych decyzji, część z nich będzie możliwa do realizacji, o czym mówił zresztą pan wojewoda.

Szanowni państwo, zamykam wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Jeszcze raz dziękuję państwu bardzo serdecznie i życzę dobrego popołudnia.