

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 216)

z dnia 12 marca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 216)

12 marca 2026 r.

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

– **informacja na temat realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) – podsumowanie 2025 roku i prognoza na rok 2026.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Mochocki** członek zarządu – dyrektor ds. realizacji inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Piotr Otawski** generalny dyrektor ochrony środowiska, **Marcin Trela** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Agnieszka Osiecka** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Piotr Drabik** przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego, **Michał Litwin** dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej oraz **Janusz Zubrzycki** przedstawiciel Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu.

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

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Niezwykle serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz z zespołem z Ministerstwa Infrastruktury. Bardzo serdecznie witam państwa bardzo szeroką reprezentację. Witam przedstawicieli PKP PLK. Jest z nami pan Marcin Mochocki, członek zarządu – dyrektor ds. realizacji inwestycji w PKP PLK. Bardzo serdecznie witam pana prezesa wraz z całym – bardzo szerokim – zespołem współpracowników. Bardzo serdecznie witam państwa na posiedzeniu naszej Komisji. Witam pana Marcina Trełę, wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego, wraz ze współpracownikami. Bardzo serdecznie witam panią Agnieszkę Osiecką, zastępcę dyrektora w Departamencie Transportu Kolejowego w Centrum Unijnych Projektów Transportowych, wraz ze współpracownikami. Wszystkich państwa witam niezwykle serdecznie.

Witam naszych partnerów społecznych, w szczególności pana Piotra Drabika, reprezentującego Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego. Witam pana Michała Litwina, dyrektora generalnego Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. Bardzo serdecznie witam pana ministra Piotra Otawskiego, generalnego dyrektora ochrony środowiska. Nie wiem, czy pan minister dotarł. Już jest pan minister. Witam pana ministra bardzo serdecznie, szukając wzrokiem. Gdzieś widziałem pana ministra. Jest pan minister. Bardzo serdecznie pana ministra witamy. Witam pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Witam pana Janusza Zubrzyckiego, przedstawiciela Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu. Serdecznie witam pana Daniela Biernacika, wiceprezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Witam pana Jakuba Majewskiego, prezesa zarządu Fundacji ProKolej. Bardzo serdecznie witam pana Michała Litwina... Już witałem pana Michała Litwina. Szanowni państwo, witam wszystkich państwa, którzy są z nami obecni, a nie zostali wymienieni na liście, którą otrzymałem. Niezwykle serdecznie witam państwa na dzisiejszym posiedzeniu Komisji.

Przedmiotem naszego posiedzenia będzie informacja na temat realizacji „Krajowego programu kolejowego do 2030 r. (z perspektywą do 2032 r.)” – podsumowanie 2025 r. i prognoza na rok 2026. Przedstawiają minister infrastruktury oraz prezes PKP PLK. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę uwag, wobec tego przystępujemy do realizacji tego tematu.

Bardzo proszę pana ministra Piotra Malepszaka o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Oczywiście, panie ministrze, w przypadku potrzeby zabrania głosu przez współpracowników

z ministerstwa czy ze spółki proszę informować i będę tego głosu udzielał. Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, od razu oddam głos prezesowi Mochockiemu. Mamy prezentację przedstawiającą, co wydarzyło się w 2025 r. i co przed nami. Co warto podkreślić i co będzie przedmiotem tej prezentacji, na jednym ze slajdów mamy rekordowe nakłady na infrastrukturę kolejową wyrażone podpisanymi umowami i realizacją już na gruncie. To jest kwota ponad 55 mld zł. Na jednym z posiedzeń Komisji te kwoty już się pojawiły. Dotychczasowe rekordy były na poziomie ok. 35 mld zł, to był 2019 r. Jeśli chodzi o nakłady, jesteśmy już z kwotą o 20 mld zł wyższą, ale to, co pewnie wybrzmi w pytaniach i na co nastawiamy się dzisiaj, to mówienie o tym, jak te pieniądze przekładają się na efekty dla pasażerów i przewoźników, bo pieniądze to jedno – znacznie większe pieniądze, co jest bardzo ważne – ale kluczowe jest przeniesienie tego na atrakcyjność transportu kolejowego i wzrost udziału transportu kolejowego w rynku.

Jeśli można, panie przewodniczący, oddałbym głos prezesowi Mochockiemu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie prezesie, bardzo proszę, udzielam panu głosu.

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

Szanowna Komisjo, panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni goście, rozpoczynam od razu prezentację.

Aktualna wartość „Krajowego programu kolejowego” według aktualnej wersji, przyjętej po sprawozdaniu w 2025 r., to 161 mld zł, z czego do grudnia 2025 r. wydano ok. 85 mld zł. Możemy powiedzieć, że jesteśmy mniej więcej w połowie realizacji „Krajowego programu kolejowego” według jego obecnego kształtu. Zaznaczam też natomiast, że modyfikacje w treści „Krajowego programu kolejowego” dokonywane są w zasadzie co roku, czy to przy okazji standardowej corocznej procedury sprawozdania z realizacji „Krajowego programu kolejowego”, czy to przy okazji innych modyfikacji, które są wprowadzane na bieżąco w związku z realizacją inwestycji, podpisywaniem poszczególnych umów czy kończeniem poszczególnych kontraktów.

Rok 2025 to, jak wspominał już minister, bardzo intensywne prace związane zarówno z ogłaszaniem przetargów, jak i z kontraktacją poszczególnych umów i projektów inwestycyjnych. Najważniejsze umowy podpisane w 2025 r. to kontynuacja modernizacji linii nr 202. Obecnie już w robotach budowlanych realizowany jest odcinek od Lęborka do Słupska z dobudową drugiego toru i zwiększeniem możliwej prędkości do 200 km/h. W grudniu 2025 r. podpisaliśmy umowę o wartości prawie 3 mld zł na modernizację całego odcinka od Gdyni Chyloni do Lęborka z rozbudową do czterech torów na odcinku do Wejherowa oraz dwóch torów na odcinku do Lęborka wraz z przebudową całego węzła Lębork, który jest kluczowy także z uwagi na równolegle prowadzone inwestycje dotyczące dostępu do pierwszej polskiej elektrowni jądrowej.

Podpisanie kolejnych umów na realizację projektu Podłęża – Piekiełko czy projektu dojazdu z Krakowa do Nowego Sącza i Zakopanego... 2025 r. to m.in. podpisanie umowy na odcinek H pomiędzy Szczyrzycem a Tymbarkiem, podpisanie umowy na odcinek od Rabki przez Mszanę do posterunku odgałęźnego w Fornale. W zeszły piątek podpisano umowę na odcinek Podłęża – Gdów. Dosłownie w ciągu 15 minut zostanie podpisana umowa na odcinek Tymbark – Limanowa, tak że dosłownie w ciągu kilkunastu minut będziemy mieć zakontraktowany kolejny odcinek na trasie Podłęża – Piekiełko, tym razem o wartości prawie 1,5 mld zł. Do pełnej kontraktacji brakuje dwóch ostatnich odcinków pomiędzy Gdowem a Piekiełkiem i ostatniego odcinka łącznikowego pomiędzy wszystkimi do tej pory wytwarzanymi wąsami tego projektu. Oba przetargi na realizację tych zadań zostaną ogłoszone w przeciągu najbliższych dwóch miesięcy.

Rok 2025 to kontynuacja rozbudowy węzła warszawskiego, podpisanie umowy na odcinek Warszawa Wawer – Otwock, rozbudowa do czterech torów, budowa ponad 20 bezkolizyjnych przejść, zarówno przejść dla pieszych, jak i czterech przejazdów dla pojazdów zmechanizowanych, dla samochodów – to kluczowy aglomeracyjny odcinek – i wreszcie zakończenie modernizacji linii kolejowej nr 7 pomiędzy Warszawą a Lublinem. Zeszły rok to także podpisywanie wszystkich najważniejszych umów w ramach europejskiego programu wsparcia Polski Wschodniej. To trwająca już teraz przebudowa linii nr 108 od Jasła przez Krosno do Nowego Zagórza. W Krośnie już

rozpoczęte są intensywne prace związane z zagłębieniem linii kolejowej czy podpisanie umowy na tzw. trójstyk tarnobrzeski, czyli styk linii kolejowych nr 25, 74 i 78. Te prace też są już intensywnie realizowane od ostatniego kwartału zeszłego roku. Pierwsze efekty inwestycji i pierwsze puszczenie ruchu po nowym odcinku będzie już w czerwcu tego roku.

Rok 2025 to także kontynuacja rozbudowy linii nr 201 pomiędzy Bydgoszczą a portami trójmiejskimi. To m.in. podpisanie umowy na przebudowę stacji Maksymilianowo. W zeszłym roku doszliśmy do takiego stanu, że jesteśmy co najmniej po ogłoszeniu przetargów na wszystkie odcinki linii nr 201 od Bydgoszczy po porty trójmiejskie. Czekamy jeszcze na podpisanie czterech umów. Trzy są już obecnie w realizacji, natomiast cała linia nr 201 jest co najmniej w postępowaniu przetargowym.

Zeszły rok to także podpisanie pierwszego odcinka w województwie świętokrzyskim, jeśli chodzi o modernizację linii kolejowej nr 8. To całość modernizacji od Skarżyska do Kozłowa, na razie z wyłączeniem odcinka środkowego ze stacją Kielce, która będzie projektowana. Podpisano już umowę na odcinek Skarżysko-Kamienna – Tumlin, podpisano umowę na przebudowę stacji Kozłów. Pozostałe dwie umowy, które zostały nam do podpisania, są już po otwarciu ofert wykonawczych. Ostatni odcinek otwarcia ofert był dzisiaj.

Zeszły rok to także kontynuacja ogłaszania przetargów na kwotę ponad 25 mld zł. To m.in. ogłoszenie w styczniu 2025 r. przetargu na przebudowę odcinka Białystok – Elk. To jest teraz dość medialny przetarg. Sygnalizuję, że to ogłoszenie przetargu nastąpiło w styczniu 2025 r., żeby powiedzieć, że jesteśmy teraz w marcu 2026 r. i mimo iż oferty wybieraliśmy bodajże jeszcze w listopadzie 2025 r., od tego czasu jesteśmy w dość mocno trwającej procedurze odwoławczej, której końca jeszcze nie widać. Wiem, że to jest sprawa, która, jak powiedziałem, jest dość aktywna medialnie, więc spróbuję ją trochę opisać już na sam początek. Później ewentualnie doprecyzuję.

To był przetarg, w którym najtańszą ofertę złożyło konsorcjum firm Mirbud i i Torpol. Po przeprowadzeniu procedury oceny oferty, po przeprowadzeniu procedury weryfikacji poszczególnych elementów cenowych to konsorcjum zostało wybrane do realizacji tego postępowania. W ramach procedury odwoławczej firma, która znajdowała się na drugim miejscu tego postępowania, wskazała w swoim odwołaniu, iż firma Mirbud miała niezgłoszoną karę środowiskową na kwotę 15 tys. zł, co stało się podstawą odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej. KIO uznała zasadność tego odwołania i wskazała jeden z przepisów Prawa zamówień publicznych dotyczący tzw. lekkomyślności w przygotowaniu oferty, co jest przesłanką do odrzucenia oferty. KIO wydała wyrok, którym nakazywała zamawiającemu przeprowadzenie procedury odrzucenia poprzednio wybranej oferty i przeprowadzenie ponownej procedury wybrania ofert.

Po takiej procedurze wybrano ofertę drugiego konsorcjum pod kątem ceny, którą złożono w postępowaniu. Było to konsorcjum Budimex oraz firmy PORR. Te firmy zostały wskazane jako najkorzystniejsze oferty i nastąpił ponowny proces odwoławczy od strony konsorcjum Torpol i Mirbud – pod kątem prawidłowości zastosowania przez KIO odrzucenia ich oferty z uwagi na nieujawnienie kary środowiskowej w postępowaniu – oraz z kolei od trzeciego konsorcjum... na niewyrzucenie konsorcjum Budimex w związku z ujawnionymi w ostatnim okresie kwestiami związanymi ze złą ceną, która została tak oceniona przez KIO i przez sąd przy KIO, czyli działaniami Budimex na jednym z przetargów polskich sieci energetycznych. KIO ponownie przeprowadziła procedurę, w której nie uznała odwołań ani pierwszego konsorcjum, ani trzeciego konsorcjum, w związku z czym w mocy pozostawał wyrok KIO wskazujący ofertę drugiego konsorcjum jako najkorzystniejszą. Nastąpiła kolejna procedura odwoławcza.

Wczoraj, jeśli dobrze pamiętam, była kolejna runda posiedzeń przed KIO. Wyroku spodziewamy się w poniedziałek i będziemy dalej postępować zgodnie ze wskazaniami wykazanymi przez KIO. Jednocześnie, jeśli ta procedura przed KIO ulegnie zakończeniu, będzie trwała kontrola uprzednia przeprowadzana przez Urząd Zamówień Publicznych, co przy takim postępowaniu o wartości ok. 4 mld zł może trwać kolejne tygodnie. Jednocześnie dla tego pierwszego obrotu przed KIO uczestnicy tego postępowania, czyli konsorcjum nr 1 i konsorcjum nr 3, wnieśli skargi na wyrok KIO do sądu przy KIO, gdzie – przynajmniej zgodnie z moją wiedzą – na koniec dnia wczorajszego nie został jeszcze wyznaczony termin posiedzenia sądu, niemniej sam zamawiający nie jest zobowiązany do czekania na taki wyrok sądu. Tutaj przed nami jest jeszcze to, żeby zobaczyć, jak harmonogramowo będą się układać poszczególne postępowania. Jest to, jak powiedziałem, przetarg, który trwa od stycznia 2025 r. Końca jeszcze niestety nie widać.

W zeszłym roku było też ogłoszenie dużego postępowania na przebudowę Warszawy Wschodniej. Jesteśmy po wyborze najkorzystniejszej oferty firmy Torpol. To była druga cena w postępowaniu. Niestety, także na nasz wybór wpłynął protest. Czekamy teraz na wyznaczenie terminu przed Krajową Izbą Odwoławczą. Niestety z uwagi na bardzo dużą liczbę spraw rozpatrywanych przez KIO terminy przed KIO są teraz bardzo odległe. Jako przedstawiciel dużego zamawiającego mogę z tym miejscu tylko przyłączyć się do apelu, który wystosowały już branżowe organizacje budowlane czy inne jednostki zamawiające, żeby pochylić się nad progiem kwotowym, jeśli chodzi o odwołania do KIO. Wiem, że takie prace trwają. Przypomnę, że teraz próg do KIO to jest 20 tys. zł, co przy wielomiliardowych kontraktach jest ułamkową kwotą pozwalającą niekiedy na dość eksperymentalne odwołania, bo nie kosztuje to firm dużo, bo tylko 20 tys. zł. Niestety po naszej stronie kosztuje to bardzo dużo czasu i grozi opóźnieniem startu inwestycji.

Zeszły rok, tak jak powiedziałem, to ogłaszanie przetargów na kontynuację projektu Podłęże – Piekiełko. Oba projekty, które są wymienione na slajdzie, mają już podpisaną umowę. Podłęzek – Dół to zeszły piątek. Tymbark – Limanowa dzieje się właśnie w tej chwili. Zeszły rok to także ogłaszanie postępowań na towarową obwodnicę Warszawy pomiędzy Skierniewicami przez Czachówek do Pilawy wraz z budową drugiego mostu w Górze Kalwarii. Oba te postępowania... także w czasie procedury odwoławczej przed Krajową Izbą Odwoławczą. Pozostałe przetargi o linii nr 201 podkreślałem już poprzednio.

Największe planowane przetargi są na ok. 10 mld zł. Ta kwota mogłaby się zmienić, gdyby było dostępne dodatkowe źródło finansowania inwestycji infrastrukturalnych, natomiast to, czy to źródło będzie, czy nie będzie dostępne, jest teraz przedmiotem dyskusji politycznych. Jeśliby było, to ta kwota byłaby istotnie większa. To natomiast, co będziemy ogłaszać w tym roku, to, jak powiedziałem, zakończenie ogłaszania przetargów na projekt połączenia Krakowa z Nowym Sączem, projekt Podłęże – Piekiełko. Ostatnie dwa przetargi na roboty budowlane w ciągu dwóch następnych miesięcy będą już ogłoszone. To ogłoszenie przebudowy szczecińskiego węzła kolejowego. Tu, w zależności od dostępności środków z tego niezamkniętego na dzisiaj źródła finansowania, zakres projektu będzie ograniczony w rozbudowie odcinka od Szczecina do granicy z Niemcami do odcinka dwutorowego i zelektryfikowanego, natomiast jesteśmy gotowi też na to, żeby realizować znacznie szerszą przebudowę węzła szczecińskiego, przede wszystkim z rozbudową pojemności i stacji towarowych w węźle szczecińskim.

W tym roku będziemy także kontynuować ogłaszanie przetargów z konkursowego źródła FEnIKS-owego, tzw. aglomeracyjnego kolejowego. To m.in. przebudowa mostu w Toruniu i likwidacja wąskiego gardła pomiędzy Toruniem Miasto a Toruniem Wschodnim. Obecnie to jednotorowy odcinek. To także dwa projekty na Śląsku, m.in. projekt w Tychach, projekt w Orzeszu. To także projekt we Wrocławiu, przebudowa stacji Wrocław Psie Pole. Slajd, który jest obecnie prezentowany, o którym na początku prezentacji mówił pan minister, pokazuje na dany moment w czasie, ile pieniędzy jest dostępnych dla inwestycji kolejowych na dany dzień. To jest naprawdę wartość na dany dzień. Pokazuje wartość, która pozostaje do wydania już w podpisanych umowach. Jeśli więc na daną grudniową datę, która jest pokazywana w przetargach w kontrakcie, powiedzmy, za 1 mld zł, pozostało do wydania jeszcze 500 mln zł, to w tej wartości uwzględniony jest wyłącznie pieniądź, który jest do wydania do przodu, czyli 500 mln zł, plus przetargi, które są co najmniej na etapie ogłoszenia przetargu. Krótko mówiąc, są to wartości środków inwestycyjnych, które nie są w bardziej lub mniej mglistych planach zapisane do realizacji w przeszłości, tylko są to faktyczne, realne pieniądze, które są albo w już podpisanej umowie pozostającej do wydania, albo w przetargu, który jest co najmniej ogłoszony... czyli rzeczy, które faktycznie będą do realizacji na rynku w najbliższych miesiącach.

Na tym slajdzie bardzo dobrze widać pewną cykliczność środków inwestycyjnych powiązanych z perspektywami unijnymi. Widać też bardzo dobrze, że ta fala przetargowa realizowana w ostatnich dwóch latach przyczynia się do zwiększenia tej wartości do kwoty prawie 55 mld zł teraz. Oczywiście w następnych latach wraz z realizacją zadań inwestycyjnych ta kwota będzie spadać, wraz z ogłaszaniem kolejnych przetargów będzie rosła. Tak jak powiedziałem, jesteśmy gotowi do ogłoszenia przetargów źródła finansowania, które jest przedmiotem dyskusji. To są projekty gotowe do realizacji.

Oto kilka zdjęć, jeśli chodzi o efekty prac realizowanych w 2025 r. To zakończenie prac na stacji Władysławowo, pełne zakończenie prac na odcinku linii węglowej nr 131 w węźle śląskim, stacja Bytom, zakończenie budowy hali peronowej. Część z państwa podróżuje na Śląsk. Widzicie państwo postępującą przebudowę węzła katowickiego na odcinku od Będzina przez

Sosnowiec, przez Katowice, Szopienice... do Katowic Ligoty. Tam w zasadzie zakres tego projektu pozwala na bieżąco widzieć efekty prac, przełączanie się na nową infrastrukturę. Jednocześnie projekt realizowany jest w ścisłej zabudowie miejskiej i fazowanie inwestycji jest bardzo ściśle powiązane z poszczególnymi ciągami komunikacyjnymi w mieście Katowice. Bardzo dobra współpraca z samorządem pozwala na wchodzenie na poszczególne ulice i realizację dalej poszczególnych obiektów. Jest to natomiast projekt o takiej skali skomplikowania, że jest rozpisany jeszcze na co najmniej następne dwa lata.

Zakończenie modernizacji Elk – Giżycko – Korsze... Dosłownie kilka dni temu uzyskano ostatnie pozwolenia dotyczące elektryfikacji i włączenia ruchu pod trakcją elektryczną na odcinku pomiędzy Korszami a Elkiem. Można powiedzieć, że wielka luka elektryfikacyjna na północnym wschodzie kraju została wreszcie zamknięta. Do tej pory, żeby pod prądem przejechać z okolicy Elku do, powiedzmy, portów trójmiejskich, konieczna była podróż przez Warszawę. Tak jak powiedziałem, dosłownie w zeszły weekend uzyskano ostatnie dokumenty pozwalające na eksploatację odcinka Elk – Korsze pod siecią trakcyjną.

Stacja Białystok, stacja Goczałkowice, część projektu przebudowy węzła śląskiego... W węźle śląskim realizowane są dalsze odcinki od miasta Tychy do mostu Wisła.

Odcinek pomiędzy Zabrzegiem a Zebrzydowicami... Na terenie województwa śląskiego, jeśli chodzi o magistralę E65, pozostaje do realizacji tak naprawdę wyłącznie odcinek Katowice Ligota – Tychy z rozbudową stacji Tychy. Projekt jest w trakcie realizacji dokumentacji projektowej i na pewno będzie jednym z pierwszych wniosków o dofinansowanie składanych w przyszłej edycji mechanizmu Connecting Europe Facility.

Kolejne projekty to oczywiście zakończenie realizacji stacji Warszawa Zachodnia wraz z pełnym otworzeniem części podziemnej. Jeśli korzystacie państwo z tego dworca, zapewne widziecie, że sukcesywnie zapełniają się lokale komercyjne. Większość lokali komercyjnych już jest otwarta. Ostatnie lokale powinny być otwarte do końca marca, ewentualnie w pierwszym tygodniu kwietnia.

Jeszcze jeden slajd: realizacja projektu aglomeracyjnego w Poznaniu. To tzw. towarowa obwodnica Poznania, która ma pozwolić też na ruch po całym węźle ruchowi pasażerskiemu. To dobudowa dodatkowych przystanków. Na zdjęciu jest m.in. przystanek Poznań Uniwersytet. Posłowie podróżujący do Krakowa na pewno widzą z kolei zmiany na stacji Kozłów, którą pociąg jadący do Krakowa każdorazowo mija. Połowa stacji jest już gotowa. To kontynuacja projektu Podłęża – Piekiełko czy wspomnianą już przeze mnie linią nr 108.

Jeśli chodzi o 2026 r., obecnie największym wyzwaniem dla Polskich Linii Kolejowych jest oczywiście zamknięcie projektów realizowanych ze źródła finansowania KPO. To jest źródło finansowania, które okres swojej kwalifikowalności kończy w sierpniu 2026 r., więc w tym roku grudzień będzie w sierpniu, tzn. duża część inwestycji musi zakończyć się do daty sierpniowej. Nie ma co ukrywać, sytuację skomplikowała zima, która w tym roku była wyjątkowo intensywna. Pokrywa śnieżna – w niektórych miesiącach leżąca ponad dwa miesiące – uniemożliwiała w zasadzie jakiegokolwiek prace. Teraz, w okresie miejmy nadzieję już trwającej wiosny z powrotem następuje mobilizacja prac. Na ten moment to oczywiście mobilizacja na wszystkich placach budowy związanych z Krajowym Programem Odbudowy. Intensywne prace prowadzone są m.in. na trasie z Warszawy do Wrocławia, gdzie teraz trwa zamknięcie linii kolejowej właśnie celem realizacji prac finansowanych z KPO.

Myślę, że z najważniejszych rzeczy to tyle. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, kilka wniosków, o których warto powiedzieć w ramach realizacji dużych programów inwestycyjnych... Chodzi też o to, żeby tak duża organizacja jak PKP PLK była organizacją, która wyciąga wnioski z inwestycji, które zawsze, tak jak powiedzieliśmy sobie wielokrotnie, są sztafetą decyzji.

Od pomysłu, przez studia wykonalności, dokumentację projektową, do realnej roboty na gruncie często, bardzo często, najczęściej mija grubo ponad 10 lat. Ważne jest, żeby tak duża organizacja wyciągała wnioski z robót, przy których napotkaliśmy różnego rodzaju problemy, różnego rodzaju opóźnienia, także te opóźnienia i problemy, które wpłynęły bezpośrednio na pasażerów. Po to został przytoczony przykład stacji Warszawa Wschodnia, która będzie

kolejną bardzo dużą przebudową w ramach węzła warszawskiego, żeby wyciągnąć wnioski z przebudowy stacji Warszawa Zachodnia. Tę stację mamy już gotową, jeździmy. 50 tys. pasażerów dobowo korzysta z tej stacji, ale ważne, żeby na etapie robót budowlanych utrudnienia dla pasażerów były jak najmniejsze.

Mieliśmy sporo opóźnień. Z tych opóźnień stopniowo wychodzimy. To są bardzo ważne inwestycje jak szczecińska SKM-ka, jak linia nr 201, jak kontrakt z Nokią, który omawialiśmy, ale mamy też sytuacje, gdzie musimy rozstawać się z wykonawcami. Nie jest to niczym niezwykłym, bo takie sytuacje mieliśmy też w poprzednich latach, w 2018 r., w ramach modernizacji linii Warszawa – Łódź. Trzeba było rozstać się z konsorcjum firm. Te sytuacje też mają miejsce. Najgłośniejsze to oczywiście rozstanie z firmą w ramach realizacji tunelu łódzkiego. Mówiąc wprost, jeśli nie widzimy szansy na realizację, na kontynuację robót, na dokończenie robót, a mówimy o inwestycjach naprawdę kluczowych dla funkcjonowania miasta, regionu, całego systemu kolejowego, to po prostu musimy podejmować twarde decyzje i iść dalej, żeby kończyć te – podkreślam, bardzo często opóźnione już o wiele lat – inwestycje.

Co ważne w tych inwestycjach, o czym powiedziałem na początku, zarząd PKP PLK ma w swoich celach finalne osiągnięcie efektów tych inwestycji założonych m.in. w studiach wykonalności. Jeśli 10, 8, 7 lat temu powiedzieliśmy sobie, że inwestycja ma zakończyć się jakimś konkretnym efektem – na przykład: poniżej dwóch godzin z Warszawy do Krakowa – to idziemy takim schematem, żeby te inwestycje kończyły się finalnym efektem dla pasażerów i przewoźników, a nie na zasadzie takiej, że zrealizowaliśmy, przecięliśmy wstęgi, niedoróbek jeszcze jest sporo i przez lata nie osiągamy końcowego efektu. Efekt końcowy jest dla nas bardzo ważny. Dotyczy i transportu, i przewoźników pasażerskich, i przewoźników towarowych, bo dzięki inwestycjom, dzięki różnego rodzaju działaniom bardzo rosną nam średnie prędkości na naszych torach i prędkości w ruchu towarowym. Jeśli chodzi o te aspekty, stopniowo zbliżamy się do średniej europejskiej.

Co jest bardzo ważne, co warto podkreślić, w inwestycjach realizowanych przez PKP PLK równomiernie idziemy z przewoźnikami, żeby efekty spożytkować w codziennym ruchu dla przewoźników. Oczywiście w kolejnych miesiącach będziemy mówić o tym, jak będzie się zmieniać oferta dla pasażerów na poszczególnych liniach, w które włożyliśmy bardzo duże pieniądze. Patrząc na pana ministra Webera. Przykładem takim jest linia nr 25 od Skarżyska przez Ostrowiec do Sandomierza, gdzie chcemy podwoić liczbę połączeń dalekobieżnych. To jest ważne, żeby te linie za miliardy czy za setki milionów nie były liniami z bardzo ograniczoną ofertą.

Patrząc też na ministra Ziejewskiego. Świeży temat: Warmia i Mazury. Zakończyliśmy modernizację z elektryfikacją trasy Korsze – Giżycko – Ełk i już od czerwca planujemy wspólnie z przewoźnikami Intercity i Polregio, że na tej linii będzie historycznie rekordowa oferta pod względem liczby pociągów. To jest ważne, żeby te linie nie pozostawały ze znikomym ruchem, bo na wielu tych liniach taki ruch był przez lata. Przykładem jest linia Olsztyn – Korsze – Ełk.

Ważne jest to, żeby ta oferta gwałtownie się zwiększyła i odpowiadała zapotrzebowaniu pasażerów. To są przykłady linii, gdzie transport kolejowy będzie oferował jeszcze przez wiele lat ofertę lepszą niż transport drogowy. Bielsko-Biała – Kraków to jeden z wielu przykładów tego typu synergii: inwestycja, miliardy, setki milionów, oferta i 20 tys. pasażerów każdego miesiąca tylko między Krakowem i Bielsko-Białą. Ten aspekt jest dla nas bardzo ważny, biorąc pod uwagę, że liczby pasażerów bardzo mocno rosną i chcemy, żeby one nadal rosły. Postawiliśmy sobie cel, żeby na przełomie 2027 i 2028 r. nasza kolej w ruchu pasażerskim przewoziła 500 mln pasażerów i ten cel jest osiągalny. 440 mln było w roku ubiegłym, w tym roku chcemy przekroczyć 460 mln, w 2027 r. chcemy przekroczyć 480 mln, w 2028 r. chcemy przekroczyć 500 mln. To bardzo realne cele.

Podkreślam, że w naszej sztafecie różnego rodzaju działań i wyciągania wniosków bardzo istotne jest, żeby kolejne inwestycje były prowadzone sprawniej. Rozstajemy się z tymi, którzy nie doważą. To są publiczne pieniądze. Nie możemy sobie pozwolić na wielomiesięczne czy nawet kilkuletnie przestoje. Ostatecznie dążymy do tego, aby to, co kiedyś sobie założyliśmy, fizycznie dowieźć z pożytkiem dla pasażerów i przewoźników. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, kto z państwa chciałby zabrać głos? Czy są zgłoszenia? Nie widzę zgłoszeń. Zgłasza się pan poseł Weber. Proszę bardzo.

Posel Rafał Weber (PiS):

Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przedstawiciele spółek kolejowych i organizacji, zacznę od wątku ogólnego.

Wspomniana była modernizacja Warszawy Wschodniej. Tak jak powiedział pan prezes, nastąpiło rozstrzygnięcie przetargu. Wskazaliście jako wykonawcę firmę Torpol, natomiast, szanowni panowie, w tej firmie wiceprezesem jest człowiek, który ma realne i wieloletnie powiązania z reżimem Korei Północnej.

Pan Jacek Poniewierski, bo o nim mówię, został wiceprezesem tej państwowej spółki ponad rok temu. Jego związki z reżimem Korei Północnej są oczywiste, są jawne, są opisywane przez media od wielu, wielu lat. W latach 2009–2018 był sekretarzem generalnym, a potem wiceprezesem Towarzystwa Polsko-Koreańskiego, które stoi po stronie Korei Północnej. Relacje Poniewierskiego z Koreą Północną były bardzo bliskie. Gościem na jego ślubie był Kim Pyong Il, w latach 1998–2015 północnokoreański ambasador w Polsce i syn twórcy reżimu, Kim Ir Sena. Poniewierski kilkakrotnie na koszt Korei Północnej odwiedzał ten kraj. Był m.in. gościem na odbywających się w 2012 r. obchodach setnej rocznicy urodzin Kim Ir Sena. Dostał też najwyższe północnokoreańskie odznaczenie nadawane cudzoziemcom. W 2013 r., jeszcze za państwa pierwszej kadencji, był pracownikiem PKP PLK. Wtedy, kiedy te informacje ujrzały światło dzienne, został słusznie ze spółki zwolniony.

Pytanie, czy taki człowiek z takimi powiązaniami ma odpowiadać za ponad trzymiliardową inwestycję w infrastrukturę krytyczną – a stacja Warszawa Wschodnia bez wątpienia taką infrastrukturą jest – jeszcze w sytuacji, kiedy mamy cały czas utrzymany w mocy stan zagrożenia na poziomie CHARLIE. Ten stan zagrożenia został 28 lutego przedłużony na kolejny okres. Rzucam to pytanie do decydentów, do tych, którzy powołali pana Poniewierskiego do tej ważnej spółki, na ten ważny odcinek. Czy faktycznie polska infrastruktura krytyczna czy Polskie Linie Kolejowe... Czy takie inwestycje zostaną od strony bezpieczeństwa przeprowadzone prawidłowo?

Przechodząc teraz do poszczególnych inwestycji, które tu zostały opisane, mam pytanie odnośnie do linii kolejowej L7 między Otwockiem a Warszawą. Ona podczas ostatniej korekty rozkładu została wyłączona, jeżeli chodzi o ruch dalekobieżny na pociągach m.in. z Podkarpacia. Jest objazd. Pytanie, jak długo ten objazd potrwa. Na ile państwo przewidujecie wyłączenie tej części linii kolejowej nr 7 i kiedy tam PKP Intercity powróci z pociągami?

Kolejne jest pytanie o inwestycje trójstyku podkarpackiego. W tej chwili Hetman kursuje trasą przez Stalową Wolę, Nisko, Leżajsk, Łańcut, Rzeszów i dopiero później na Kraków. Kiedy spodziewany jest powrót Hetmana na tę trasę przez Stalową Wolę, Tarnobrzeg i Mielec?

Ten sam temat, tylko że w kontekście relacji między Rzeszowem a Warszawą właśnie przez Tarnobrzeg, Sandomierz i później przez wspomnianą przez pana ministra Malepszaka linię nr 25 na tym odcinku świętokrzyskim, to inwestycja zakończona w grudniu 2024 r., przez wcześniejsze lata faktycznie bardzo skutecznie realizowana. Środki zostały zabudżetowane i zabezpieczone. Dzięki temu ta inwestycja, jak wiele innych w Polsce, została przeprowadzona.

Kolejne jest pytanie o spodziewane uzyskanie decyzji środowiskowej na nową linię kolejową L58 z Rzeszowa do Łętowni. Wiem, że to projekt prowadzony przez Centralny Port Komunikacyjny, przez tę spółkę, ale myślę, że pan minister ma taką wiedzę. Kiedy spodziewacie się uzyskać decyzję środowiskową dla tego odcinka? Przypomnę, mogliście złożyć ten wniosek na samym początku przejścia władzy. Tam wszystko było gotowe.

Posel Marek Sowa (KO):

Trzeba było złożyć.

Posel Rafał Weber (PiS):

No właśnie, trzeba było złożyć. Trzeba było złożyć. Złożyliście dopiero w październiku 2025 r., tak że z 20-miesięcznym opóźnieniem. Pytanie, na kiedy spodziewacie się uzyskać decyzję środowiskową. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Król. Bardzo proszę.

Posel Piotr Król (PiS):

Chciałbym zapytać o procedurę, którą dość szczegółowo pan przedstawiał, dotyczącą... Tu nie będę wymieniał nazw, bo bardziej interesuje mnie to z punktu widzenia stosowania prawa zamówień publicznych. Prosiłbym, żeby pan mnie sprostował, jeżeli coś źle zrozumiałem.

Krajowa Izba Odwoławcza latem zeszłego roku uznała w odniesieniu do innego przetargu realizowanego również dla spółki Skarbu Państwa, że jeden z podmiotów, który startuje z kolei w państwa przetargu, dopuścił się nieuczciwej konkurencji. Gdyby to był tylko wyrok KIO, to jeszcze można byłoby mówić o tym, że należałoby czekać na wyrok sądu, ale z tego, co rozumiałem, Sąd Okręgowy w Warszawie w tej sprawie utrzymał wyrok KIO. To oznaczałoby, że w tej sprawie zapadł wyrok. Pan to przedstawiał tak – przynajmniej tak rozumiałem – jakoby rozważali państwo możliwość podpisania umowy z tym podmiotem.

Chciałem więc zapytać, jak to się ma do art. 108 ust. 1 pkt 5 prawa zamówień publicznych, mówiąc o konsekwencjach dla takiego podmiotu, jeżeli chodzi o start w innych przetargach. Chciałbym zapytać, czy prawdą jest, że w lutym tego roku KIO, a potem sąd zamówień publicznych orzekł w innej sprawie w odniesieniu do tego podmiotu, że ten wcześniejszy wyrok dotyczący zmowy przetargowej jest podstawą do tego, żeby z kolei wykluczyć ten podmiot z innego przetargu. Jeżeli to, co powiedziałem, jest prawdą, to jak możliwe jest to, że ten podmiot bierze udział w przetargu, który państwo organizujecie, szczególnie w kontekście tego zapisu w prawie zamówień publicznych? Gdyby mógł pan to bliżej przedstawić, byłbym zobowiązany, bo przyznam, że tego nie rozumiem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, na kanwie prezentacji, którą wysłuchaliśmy, chciałbym krótko poprosić pana ministra o syntetyczną pisemną odpowiedź drogą mailową na adres służbowy. Jak na marzec 2026 r. kształtuje się realizacja przebudowy katowickiego węzła kolejowego pod kątem kamieni milowych, terminów, które zostały zawarte w tym postępowaniu, i ich realizacji? To jest pierwsza uwaga. Myślę, że to jest jedna z istotniejszych inwestycji kolejowych realizowanych dzisiaj przez Polskie Linie Kolejowe w Polsce, w bardzo bezpośredni sposób wpływająca również na setki tysięcy kierowców, którzy każdego dnia poruszają się również transportem samochodowym w aglomeracji katowickiej, w szczególności w samych Katowicach. Tam jest przebudowa kilku mostów. Wpływa to na bardzo znaczące ograniczenia w lokalnym ruchu samochodowym, autobusowym. Reasumując, to prośba o syntetyczną informację o stanie realizacji i zaawansowania na marzec 2026 r. inwestycji przebudowy katowickiego węzła kolejowego, drogą mailową, jeśli mogę o to prosić w takiej formie.

Druga punktowa kwestia też ma istotne znaczenie. Warto odnotować zakończenie w ubiegłym roku przez PORR realizacji dużego projektu przebudowy odcinka Chorzów Batory... Chorzów – Bytom – Nakło Śląskie. To jest odcinek istotny dla aglomeracji Katowice, Chorzów, Bytom, Tarnowskie Góry. Zaczynają intensywnie z tego korzystać Koleje Śląskie, w bardzo umiarkowanym stopniu również PKP Intercity, natomiast jest jeden problem, który musi być też i na pewno jest gdzieś rozstrzygany z Polskimi Liniami Kolejowymi oraz miastem Chorzów.

Pytanie: Jaki jest na dzisiaj stan ustaleń pomiędzy PLK a prezydentem Chorzowa po zamknięciu estakady przecinającej centrum aglomeracji katowickiej w kontekście zakończonej przebudowy odcinka, o którym wspominałem chwilę wcześniej? W przyszłości to jest ogromne potencjalne utrudnienie, które będzie wpływało na ruch Kolei Śląskich. Mówię o kolejach regionalnych oraz rozbudowie połączeń w PKP Intercity. Dzisiaj można z satysfakcją odnotować, iż na chwilę obecną ze zdecydowanie lepszej oferty połączeń dalekobieżnych korzysta stacja Bytom, która przejmuje część ruchu dalekobieżnego, który przechodził przez Katowice. Jest realizowana przez kilka lat przebudowa historycznej hali peronowej dworca kolejowego w Bytomiu. Kwestia kontynuacji, później modernizacji samej stacji kolejowej Bytom jest już po stronie PKP SA.

Wiem, że pan minister w tej sprawie podejmował wcześniej działania, aby kompleksowo dopełnić realizację tego projektu, ale jest prośba o udzielenie pisemnej odpowiedzi, czy i jakie są na chwilę obecną ustalenia dotyczące uzgodnień pomiędzy PKP PLK a miastem Chorzów związane z koniecznością wyburzenia estakady w Chorzowie, która każdego dnia, kiedy była czynna, generowała ponad 50 tys. pojazdów na dobę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Chodzi o estakadę drogową, panie pośle?

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

Chodzi o estakadę drogową, natomiast pod estakadą drogową jest przebudowana linia kolejowa...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, jest linia. Tak, dokładnie tak. Dziękuję bardzo.

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

...na odcinku pomiędzy Katowicami a Tarnowskimi Górami. To jedno z kluczowych połączeń regionalnych kolei dalekobieżnych. Mamy stacje kolejowe w miastach ponad stutysięcznych typu Bytom czy Chorzów, duże centrum przesiadkowe w Tarnowskich Górach. Jest pytanie o to, jak ta kwestia przedstawia się na marzec 2026 r.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Oczywiście tak, tylko że to jest wiadukt samorządowy. Mieliśmy nawet poświęcone temu tematowi posiedzenie Komisji.

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

Pełna zgoda, panie przewodniczący, natomiast zwracam tylko uwagę na kontekst zakończonej inwestycji kolejowej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, tak, tak.

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

Pan minister wspominał o znaczących wydatkach na niektóre inwestycje kolejowe. Z tego, co pamiętam, tam grubo ponad 1 mld zł było wydatkowane na przebudowę tego kluczowego w aglomeracji katowickiej odcinka linii kolejowej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, tak, dokładnie tak. Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, kto jeszcze z państwa zamierza zabrać głos?

Szanowni państwo, zgłasza się pan przewodniczący Adamczyk, pani posłanka Pawliczak i pan poseł Sowa. Zamykam listę... A, jeszcze pan poseł Ziejewski. Dopisuję. Czy ktoś jeszcze? Nie widzę zgłoszeń. Zamykam listę. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałem zapytać, jaki jest status przygotowania projektu Rail Carpatia w korytarzu Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Adriatyk. Proszę o informację, jak wygląda przygotowanie do realizacji tej inwestycji na terenie Rzeczypospolitej. Proszę też o informację na temat rozmów z partnerami, którzy są zainteresowani i angażują się w realizację tego projektu na terytoriach swoich państw. Mam nadzieję na odpowiedź w dniu dzisiejszym na posiedzeniu Komisji, ale też wnoszę i proszę o przygotowanie szczegółowej informacji na piśmie i wysłanie jej na adres e-mail, na skrzynkę poselską. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejna głos zabierze pani posłanka Karolina Pawliczak. Bardzo proszę.

Posel Karolina Pawliczak (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, panie ministrze, chciałabym zapytać o kwestię związaną z inwestycjami związanymi również z udrożnieniem przejazdów. Konkretnie interesuje mnie Kalisz, miasto Kalisz. Pan minister zna charakterystykę, że tak powiem, wielu przejazdów i wielu miast. Mamy takie wąskie gardło w ciągu ul. św. Jolanty. Tam jest tak naprawdę przejazd ok. 40 tys. samochodów na dobę. Oczywiście bardzo dziękuję za to, że zwiększyła się liczba tych pociągów w ciągu doby. Możemy liczyć ok. 20 par pociągów osobowych, tak jak powiedziałam, w ciągu doby, ale towarowych jest nie mniej. W związku z tym to wąskie gardło naprawdę staje się kłopotem. Wiem, że są takie koncepcje, wiem, że są takie plany, że państwo tę decyzję podjęliście, natomiast interesuje mnie, na jakim etapie dzisiaj jest ta sprawa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję pani posłance. Bardzo proszę, pan poseł Ziejewski.

Posel Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałbym spytać o linię kolejową nr 204, gdzie jest przewidziana modernizacja na trasie Malbork – Braniewo. Czy w tych planach uwzględniona jest modernizacja dworca PKP w Elblągu? Prezydent Elbląga i starosta Elbląga bardzo mocno zabiegają o modernizację tego dworca, gdyż tam w ogóle nie ma wejścia, nie ma żadnych wind i osoby niepełnosprawne czy matki z wózkami nie mają, jak wejść na perony. Ten dworzec w Elblągu wymaga pilnej modernizacji.

Drugie pytanie o Elbląg jest takie. W czerwcu będziemy mieli wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury... na przekop mierzei do portu. Mam pytanie. Jeżeli przekop został wybudowany, w tej chwili jest pogłębiany tor wodny, następnym etapem będzie budowa tego portu i oczywiście jakiejś kolejowej trasy dojazdowej do tego portu, czy w planach jest ujęta modernizacja budowy do portu w Elblągu? Są i będą tam poniesione duże nakłady. Chciałbym, żeby też ewentualnie zrobić te połączenia kolejowe.

Moje ostatnie pytanie jest takie. Na jakim etapie jest ewentualnie budowa tunelu w Iławie? Iława została zaniedbana podczas budowy szybkiej trasy Warszawa – Gdańsk. Zapomniano o tunelach, przejazdach, wiaduktach. Panie ministrze, w tej chwili mieszkańcy Iławy pytają czy jest nadzieja, że w naborach, które teraz są, tunel w Iławie będzie wybudowany. W tej chwili Iława jest sparaliżowana. Jest to ponad 30-tysięczne miasto i w godzinach szczytu bardzo ciężko jest przemieszczać się po Iławie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie pośle. Bardzo proszę, pan przewodniczący, marszałek, poseł Marek Sowa.

Posel Marek Sowa (KO):

Panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, w trakcie prezentacji pan prezes dużo czasu poświęcił inwestycjom w Małopolsce. Mam nadzieję, że wszystkie te projekty idą zgodnie z harmonogramem, aby w 2030 r. ta strategiczna dla Małopolski inwestycja mogła być zakończona. Mam natomiast dwa pytania. Jak rozumiem, na jednym slajdzie było pokazane, że wartość kontraktów wzrosła z 17 mld zł w latach 2022–2023 do ponad 50 mld zł w ubiegłym roku i w tym roku. To jest trzykrotny wzrost, więc myślę, że należą się słowa uznania za pracę i ofensywę inwestycyjną, z jaką mamy do czynienia.

Interesuje mnie jeszcze jeden element. To jest w gruncie rzeczy drobne zadanie. Wiem, że w planach PKP PLK jest chyba modernizacja linii Tychy – Bieruń Stary. Mnie chodzi o połączenie tego odcinka z Oświęcimiem, a właściwie o Tychy – Bieruń Nowy, czyli dołączenie do linii Oświęcim – Mysłowice – Kraków, bo to umożliwiłoby połączenie Tychów bezpośrednim połączeniem z Oświęcimiem. Jaka jest perspektywa? Gdzie ewentualnie są blokady? Jak rozumiem, teren wokół kopalni Piast jest terenem należącym do Polskiej Grupy Górniczej. Jak zaawansowane są rozmowy o tym, żeby tę obwodnicę węglową można było przejąć? Jak rozumiem, ona byłaby wykorzystana do tego, żeby to połączenie mogło być zrealizowane. Jaka jest w ogóle perspektywa realizacji tego zadania? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Na tym wyczerpaliśmy listę osób. Jeszcze pani posłanka, w drodze wyjątku. Bardzo proszę, pani posłanka Magdalena Kołodziejczak. Bardzo proszę.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Jestem posłanką z Pomorza. Wiemy, że Port Gdynia i Port Gdańsk to są niezwykle ważne dla nas firmy, spółki Skarbu Państwa, które przynoszą ogromne zyski. Ku naszej radości widzimy też ogromny wzrost tego wolumenu przeładunkowego. Panie ministrze, chciałam zapytać, jak wygląda kwestia rozbudowy dojazdów do portów.

Druga kwestia. Wąskim gardłem bez wątpienia jest trasa Gdańsk – Tczew. Co w tym temacie, jeśli chodzi o budowę dodatkowego toru? Bardzo dziękuję. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję pani posłance. Bardzo proszę pana ministra oraz współpracowników, jeżeli będzie taka potrzeba, o udzielenie odpowiedzi i ustosunkowanie się do kwestii poruszonych w czasie dyskusji. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Zaczniemy od spraw najprostszych i najszybszych w odpowiedzi. Gdańsk – Tczew to 240 pociągów pasażerskich dzisiaj, czwarte miejsce na sieci kolejowej w kraju, czyli to są miejsca, które musimy obowiązkowo rozbudowywać dla poprawy przepustowości. Jesteśmy na etapie zadania małego, ale bardzo istotnego pod kątem poprawy przepustowości tego odcinka, żeby w pełni odseparować ruch kolejowy towarowy od pasażerskiego. Na odcinku 8 km od Pruszcza Gdańskiego do Pszczółek zbudujemy czwarty tor. To jest przetarg na „Projektuj i buduj”. Prezes Mochocki zna szczegóły.

To włożyliśmy niecały rok temu i konsekwentnie chcemy to realizować, żeby poprawić przepustowość tego newralgicznego odcinka. Oczywiście w relacjach z Gdyni na południe kraju najważniejsza jest linia nr 201. Cała modernizacja tej linii miała się zakończyć. W 2016 r. były zapowiedzi, że zakończy się w 2023 r., ale w 2023 r. nie wbiliśmy łopaty na żadnym odcinku. Rozpędzamy się na tej inwestycji. Teraz najważniejsze będzie już rozpoczęcie mocnego frontu robót na odcinku od Maksymilianowa przez Wierzhucin do Kościerzyny, żeby w perspektywie następnych kilkunastu miesięcy linia ta już w całości była w realizacji.

Drugim ważnym elementem tej układanki wyjazdu z portów i nie tylko z portów Trójmiasta jest linia nr 203 na odcinku od Tczewa do połączenia z linią nr 201. Tam jesteśmy na etapie dokumentacji projektowej, żeby tę dokumentację zakończyć i przejść do kolejnego etapu inwestycji. To bardzo ważne inwestycje. To są inwestycje, które realnie dają możliwość zwiększenia udziału w kolei towarowej w rynku, w całym torcie przewozów, bo kluczem dla kolei towarowej jest dzisiaj przejmowanie z dróg tych ładunków, o których możemy powiedzieć, że są przyszłością kolei towarowej, czyli przewozów intermodalnych. Tu intensywnie idziemy krok po kroku. Zadanie Pruszcza – Pszczółki to jest zadanie 300-milionowe i to już są u nas małe zadania, ale bardzo ważne od strony przepustowości.

Panie przewodniczący, na część pytań odpowie prezes Mochocki i współpracownicy, szczególnie na pytanie posła Króla dotyczące kwestii przetargowych. Odpowiem jeszcze na pytanie pana ministra Polaczka dotyczące estakady w Chorzowie. Panie ministrze, gdy pojawił się problem chorzowski, bardzo szybko wysłaliśmy naszego specjalistę, prof. Rymśkę, żeby jako ekspert ocenił, czy nie ma miejsca sytuacja taka, że ktoś nam chce zamknąć linię kolejową z powodu wiaduktu drogowego, i to zagrożenie zostało szybko wyeliminowane. Drogowcy mają problem. Tutaj w to nie wchodzimy, ale jako kolej nie mamy problemu z ruchem pociągów na linii od Batorego przez Bytom do Tarnowskich Gór. To jest dla nas najistotniejsza kwestia: tam nie ma zagrożenia, że stan tego wiaduktu wymagałby zamykania ruchu kolejowego.

Jeśli chodzi o przejazdy dotyczące Kalisza, to są już odrębne porozumienia, które będą dotyczyły CPK i miasta. Wiadomo, że tam rozmowy wstępne już były. Dotyczyły one eliminacji przejazdów w jednym poziomie na podejściu do Kalisza, do stacji Kalisz od strony Sieradza, żeby na tych serpentynach w Kaliszu przynajmniej część tych przejazdów zamienić na bezkolizyjne. W ramach PKP PLK mamy oczywiście osobny program, który poświęcony jest przejazdom bezkolizyjnym, zamianie przejazdów w jednym poziomie na bezkolizyjne, ale też realizujemy – nawet w ramach odrębnych środków – takie zadania, gdzie likwidujemy najbardziej newralgiczne przejazdy, najbardziej problematyczne dla drogowców i dla kolejarzy, zamieniając na bezkolizyjne w ramach osobnych środków.

Pan minister Ziejewski pytał o linię nr 204. Teraz realizujemy zadanie na linii nr 204 od Malborka do Elbląga. Przystosowujemy tę linię do prędkości 160 km/h. To zadanie zakończymy w przyszłym roku. Jest znowu efekt synergii, ponieważ chcemy uruchomić... Oczywiście przewozy uruchamiania marszałek województwa pomorskiego, żeby na osi od Elbląga przez Malbork, Tczew do Trójmiasta uruchomić szybkie przewozy tzw. Regioekspresami. One po modernizacji linii nr 202 dojeżdżałyby do Słupska, ale w pierwszej kolejności dojeżdżałyby zapewne do Gdyni, stąd te działania dotyczą linii nr 204.

Nie mam wiedzy o linii nr 204 na pozostałym odcinku. To ewentualnie będzie informacja pisemna. Z tego, co wiem, dworzec w Elblągu nie jest ujęty w planach inwestycyjnych. To jest kwestia ewentualnego przyjrzenia się tej sprawie i włożenia do projektów, do programu inwestycyjnego. Ważna jest sprawa dojazdu do portu. Na razie, mówiąc szczerze, nie widziałem konkretnych dojazdów do portu towarowego, ale definitywnie jest to temat, któremu musimy szybko się przyjrzeć. Żeby wykorzystać przekop, a wykorzystanie przekopu to wykorzystanie portu, naturalne jest popatrzenie całościowo na to, co przez przekop może wpływać do portu w Elblągu i co może wyjeżdżać koleją. Ten temat jest bardzo istotny.

Znam problem w temacie Ilawy. Wiem o przejazdach, szczególnie tym w centrum miasta, ale z tego, co wiem, na razie... Co się dzieje w tym temacie? Porozumienie PLK. Przejazd mamy na drodze krajowej i już z tym idziemy, ale z tego, co wiem, temat przejazdu w środku miasta chyba nie został jeszcze ruszony.

Posel Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

Jest w drodze przetargowej.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

A, to to się dzieje. To to dobrze. To kolejne miejsce, gdzie faktycznie... takie miejsca na tak ruchliwych liniach... to jesteśmy zamknięci. Takie przejazdy są zamknięte po 8–10 godzin na dobę i stąd ta uciążliwość.

Jeśli chodzi o pytanie pana ministra Webera, trudno tutaj odnosić się do kwestii personalnych i spraw sprzed wielu, wielu lat. Bardziej patrzę na to, jak Torpol realizuje zadania inwestycyjne, a realizuje sprawnie i zdobywa kontrakty. Pan Jacek Poniewierski jest członkiem zarządu odpowiedzialnym za kwestie handlowe w tej spółce. Wartość tej spółki w ostatnich 12 miesiącach wzrosła o 80%. To są dla mnie bardziej istotne kwestie niż jakieś zainteresowania sprzed 20 lat, przyznaję, że dosyć osobliwe, jeśli chodzi o kwestie Korei, ale odcinam tę Koreę, bo patrzę na to, jak pan Jacek Poniewierski działa dzisiaj i jak działa firma Torpol. Podkreślam raz jeszcze, to jest firma, która realizuje bardzo duże kontrakty dla PKP PLK. Wzrost wartości tej spółki o 80% mówi sam za siebie. Mówi o tym, jak działa jako członek zarządu ds. handlowych w pozyskiwaniu kontraktów dla spółki. Ciekawostką jest, że pan Jacek Poniewierski od 2009 r. posiada poświadczenie bezpieczeństwa ABW, które w 2019 r. zostało odnowione. To jest też element istotny w całym zainteresowaniu mediów panem Jackiem Poniewierskim. Podkreślam, dla mnie istotne jest, żeby robił robotę, do której został powołany.

Panie przewodniczący, jeśli można, o uzupełniające odpowiedzi w pozostałych kwestiach do wyjaśnienia poprosiłbym prezesa Mochockiego i współpracowników.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie prezesie, bardzo proszę.

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

Dziękuję. Po kolei, pan poseł Weber. Obecnie przygotowujemy się do pierwszej fazy robót budowlanych na odcinku Warszawa Wawer – Otwock. W kwietniu nastąpi dwutygodniowe całkowite zamknięcie linii na tym odcinku pomiędzy Wawrem i Otwockiem, żeby wykonać prace zabezpieczające dla wszystkich obiektów inżynierskich, które będą budowane na tym odcinku. Mimo że to jest krótki odcinek, tych obiektów inżynierskich będzie kilkadziesiąt. W zasadzie z każdego peronu będą dwa wyjścia podziemne na obu końcach peronów, jeden wiadukt nad torami dla samochodów, trzy tunele dla samochodów pod torami i przejścia podziemne już nie połączone z infrastrukturą kolejową, tylko po prostu ważne dla lokalnej komunikacji.

W ciągu tych dwóch tygodni zostaną więc wykonane prace zabezpieczające dla wszystkich tych obiektów, żeby po przywróceniu ruchu pociągów móc kontynuować prace nad obiektami inżynierskimi. Pierwsza faza, która jest przewidziana na 10 miesięcy, zakłada, że na odcinku pomiędzy Wawrem a Otwockiem będzie jeden tor. To jest tak naprawdę najbardziej uciążliwa faza robót. W tej fazie na tym wolnym aktualnie terenie będzie dobudowywana druga para torów, która jest głównym celem inwestycji – to zwiększenie przepustowości do czterech torów – i w końcu 2026 r... Oczywiście zwracam uwagę na to, że ta data może się zmienić z uwagi na to, że w tym roku była mocna zima. Zobaczmy, jaka będzie zima w przyszłym roku, ale jeżeli nie będzie niekorzystnych warunków atmosferycznych, chcemy na koniec roku przejść w fazę drugą pomiędzy Otwockiem i Wawrem, z powrotem ruchu dwutorowego. Wtedy ponownie będzie możliwe zwiększenie przepustowości tego odcinka. Pierwsza faza z uwagi na to, że będziemy budować najbardziej inwazyjne elementy prac, będzie najbardziej uciążliwa. Ona zacznie się po dwutygodniowym całkowitym zamknięciu w kwietniu.

Jeśli z kolei chodzi o trójstyk, teraz jest całkowite zamknięcie linii od Sandomierza w kierunku Ocic. Ta faza ma się skończyć w czerwcu tego roku i ponownie będzie możliwy przejazd przez Sandomierz i Tarnobrzeg w kierunku Ocic i dalej w kierunku Rzeszowa, w związku z czym będzie możliwy też powrót pociągów. Oczywiście ta inwestycja będzie trwać dalej, bo jej harmonogram jest rozpisany do końca 2027 r., tak że nie będzie to jeszcze pełna przepustowość, ale zostanie odzyskana ciągłość toru pomiędzy Sandomierzem, Tarnobrzegiem i dalej, Ocicami.

Pan poseł Król i ta zagmatwana dość... Aha, dobra, dobra. Jak mówi mi pan minister, pan poseł Król wyszedł, więc mam przygotować odpowiedź na piśmie. Przygotujemy na piśmie.

Kolejne było pytanie pana posła Polaczka, ale też go chyba nie widzę. W takim razie o Katowicach też odpowiemy pisemnie. Oczywiście mogę omówić teraz szczegółowo, jak ta inwestycja idzie, ale to może wtedy, gdy pan poseł wróci.

Pan przewodniczący Adamczyk i Rail Carpatia.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pytanie było kierowane do pana ministra.

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

OK, dobrze. W takim razie przechodzę do pani poseł Pawliczak. Przejazdy i tunel w Ilawie... Pan poseł Ziejewski tak samo. PLK dedykowało 800 mln zł na projekty dedykowane likwidacjom, przejazdom w poziomie gruntu. Nie pamiętam, wydaje mi się, że Kalisz nie składał wniosku do tego konkursu.

Poseł Karolina Pawliczak (KO):

Jako miasto, tak?

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

I jako zarządca drogi, i jako miasto. Każda jednostka samorządowa mogła te wnioski składać. Jesteśmy teraz po otwarciu wniosku po drugim konkursie, który co do zasady będzie wyczerpywać tę 800-milionową alokację, natomiast ponieważ jest to projekt, który budzi dużą pozytywną współpracę z samorządami, w przyszłości w uzgodnieniu z Ministerstwem Infrastruktury na pewno będziemy organizować kolejne edycje tego konkursu, który jest dedykowany właśnie temu, żeby likwidować przejazdy i zastępować je przejazdami bezkolizyjnymi.

Jeśli chodzi o połączenie do portu w Elblągu, na etapie prac studialnych takie studium wykonalności kiedyś powstało i przewidywało rozbudowę tej linii i ostatniej mili do portu, natomiast na dzisiaj nie toczą się dodatkowe prace w tym zakresie. Zakładam, że jak będzie odpowiedni etap rozwoju portu, Ministerstwo Infrastruktury wraz z zarządcą portu, którym tam jest bodajże samorząd, takie prace do PLK ponownie zleci.

Tychy – Bieruń Stary to jeden z projektów aglomeracyjnych, o których wspominałem, na które uzyskaliśmy finansowanie z programów FEnIKS w zeszłym roku. W tym roku ogłosimy postępowanie przetargowe na realizację robót budowlanych na tym odcinku do Bierunia, a dalej faktycznie linia kolejowa nie ma ciągłości. Na odcinku do Oświęcimia właściwie jakakolwiek na tamtym terenie infrastruktura kolejowa przebiega przez tereny kopalni węgla kamiennego Piast. Zgodnie z moją najlepszą wiedzą na dzisiaj nie ma prowadzonych rozmów w zakresie wzajemnego udostępnienia tej infrastruktury. To jest temat, który zapewne z udziałem Ministerstwa Aktywów Państwowych trzeba byłoby po prostu rozpocząć na nowo, żeby w ogóle zbadać, czy logistyka kopalni pozwala na jakiegokolwiek wydzielenie tej infrastruktury do prowadzenia liniowego ruchu aglomeracyjnego.

Pani poseł Kołodziejczak: Gdańsk – Tczew, czwarty tor. Otwarcie ofert na realizację tego zadania powinno być jeszcze w marcu. Już w zeszłym roku prowadziliśmy ten przetarg, niestety z uwagi na błędy formalne bodajże trzech pierwszych oferentów musieliśmy odrzucić trzy pierwsze oferty, a czwarta oferta już znacząco przekraczała dostępny budżet. Teraz otwieramy oferty w tym miesiącu. Zobaczymy, czy będą w budżecie, czy nie będą, ale z uwagi na to, że jest to odcinek, który jak żaden w Polsce potrzebuje dodatkowej przepustowości, naszym dążeniem jest to, żeby jak najszybciej przystąpić do realizacji robót budowlanych.

Jeśli chodzi o dostęp do portów, jesteśmy w bieżącym kontakcie z zarządami portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście. Z Portem Gdańsk pracujemy już nad alternatywnym dostępem, inną drogą niż Port Północny. Dostęp do Szczecina, Świnoujścia, Gdańska, Gdyni – oczywiście też istotnie polepszony poprzez projekty remontów stacji dostępowych – został rozpoczęty bodajże w 2013 r. lub w 2014 r. pierwszymi studiami wykonalności i zakończony w latach 2023–2024. Aktualnie pracujemy ze wszystkimi tymi portami nad tym, żeby określić potrzeby portów na następne 20, 30 lat do przodu i stworzyć z tego odpowiedni zestaw inwestycji zaplanowanych nie na trzy, nie na pięć lat do przodu, ale żeby zapewnić przepustowość portów morskich na kilkadziesiąt lat do przodu. Myślę, że efekty tych prac z portami będziemy w stanie zaprezentować na początku drugiej połowy roku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Uzupełniając, panie przewodniczący. Szanowni państwo, pytanie pana posła Sowy... O tym też już mówiliśmy. Warto powiedzieć o konkretach. Podłężę – Piekietko to jest gigantyczny projekt dla Małopolski: 14 mld zł, ale w obszarze Małopolski dzieje się sporo też w mniejszych zadaniach, biorąc pod uwagę, że Małopolska kolejowo jest dzisiaj obszarem największych wzrostów w liczbie pasażerów, szczególnie ruchu regionalnego. Oczywiście naturalna jest synergia między coraz lepszymi parametrami infrastruktury i bardzo szybko rozwijającym się przewoźnikiem regionalnym Koleje Małopolskie. W tym roku i w przyszłym roku dla Małopolski to są działania na odcinku od Skawiny do Oświęcimia, gdzie jest poprawa parametrów i skrócenie czasu przejazdu. To samo dotyczy odcinka od Krakowa przez Bonarkę do Skawiny jako elementu połączenia z Oświęcimiem przez Skawinę i jako elementu połączenia Krakowa z Zakopanem, żebyśmy jeszcze dalej poprawiali tam przepustowość i parametry. Głównie chodzi o przepustowość infrastruktury, ale oczywiście parametry dotyczące szczególnie wyższych prędkości bardzo mocno na to wpływają.

Jest wiele poprawek mniejszej wagi, ale istotnych także na ciągu od Krakowa w kierunku Krzeszowic. Ten odcinek to jest z kolei pierwsza piątka dzisiaj najbardziej obciążonych odcinków na sieci kolejowej w ruchu pasażerskim, także ze względu na to, że ten odcinek pracuje nam jako trasa objazdowa do Warszawy. Ten podstawowy zakres prac realizujemy z KPO od Krakowa do Miechowa, nawet do stacji Tunel, żeby zakończyć te działania w tym roku i część tej trasy, ale bardzo istotną, bo aglomeracyjną część trasy Warszawa – Kraków, mieć już gotową pod przyszłoroczne działania zwiększające prędkość na Centralnej Magistrali Kolejowej.

Podkreślam sumę wielu elementów. Często jest to zadanie za 30 mln zł, następne to jest za 300 mln zł, a i takie za 14 mld zł. Jak wiemy, to jest klasyczny przykład sztafety wielu decyzji: od pomysłu 20 lat temu do realizacji i stworzenia czegoś zupełnie nowego, zupełnie nowej jakości funkcjonowania mieszkańców w obszarze Małopolski i sprawnego dojazdu koleją do Krakowa. Podkreślamy, że wiele się dzieje, bo staramy się, żeby te duże inwestycje były uzupełniane też ze środków budżetowych działaniami małymi i średnimi, niekiedy korygującymi jakieś wcześniejsze plany. Dzisiaj te korekty dotyczą głównie konieczności poprawy przepustowości. Kolejne sprawy, kolejne tego typu zadania poprawiające przepustowość mamy już rozpoznane na całym ciągu od Krakowa do Tarnowa i dalej do Rzeszowa. W wielu innych obszarach kraju linie kolejowe zmodernizowane 5, 10, 15 lat temu będziemy uzupełniać o infrastrukturę dla wyższej przepustowości.

Jeśli chodzi o pytanie pana ministra Adamczyka o projekt Rail Carpatia, to przyznaję szczerze, że u nas on nie funkcjonuje pod taką nazwą. Tak jak Rail Baltica jest projektem powszechnie znanym, tak projekt Rail Carpatia moglibyśmy określić jako składankę bardzo wielu linii. Rail Baltica idzie od Suwałk w kierunku Ełku. Rail Carpatię możemy rozważać od Suwałk przez Sokółkę. Tam są plany elektryfikacji i poprawy przepustowości, również w obszarze Sokółki, dalej w kierunku Białegostoku, poprawa przepustowości, ostatnio zwiększenie prędkości na tym odcinku. Dalej mamy cały ciąg w kierunku Czeremchy. Dalej jedziemy w kierunku Siedlec. Od Siedlec, a właściwie bardziej od Łukowa są plany elektryfikacji linii nr 30 przez Lubartów, oczywiście związane z planami Intercity na zwiększenie liczby pociągów z wykorzystaniem nowosądeckich pojazdów Newagu w relacji Warszawa – Siedlce – Łuków – Lubartów – Lublin i dalej w kierunku Zamościa. Dalsze elementy tej trasy, którą moglibyśmy roboczo nazywać Rail Carpatia, to już idące od Lublina w kierunku Stalowej Woli i od Stalowej Woli na linii nr 68 w kierunku magistrali E30.

Panie ministrze, podsumowanie tych działań na całym ciągu od Suwałk aż do granicy polu-dniowej i do Przemyśla zrobimy pisemnie, bo, tak jak powiedziałem, te działania nie funkcjonują pod jedną spójną nazwą Rail Carpatia, ale na poszczególnych odcinkach, które stanowią element różnego rodzaju ciągów pod różnego rodzaju przewozy – jak chociażby odcinek od Łukowa do Lublina przez Parczew i Lubartów – sporo się dzieje pod kątem przewozów celowanych pod synergii z przewozami pasażerskimi z wykorzystaniem konkretnego typu taboru. Planujemy inwestycyjne, które na tym ciągu są, zakładają też elementy nowe. Tam jest taki właśnie element, żeby ten ciąg, mówiąc kolokwialnie, wyprostować, żeby od Lubartowa i Parczewa nie jeździć do Łukowa, tylko bezpośrednio kierować się na Białą Podlaską i dalej w kierunku Białegostoku

z ominięciem węzła w Łukowie. Dzisiaj sytuacja jest taka, że wymagana jest zmiana kierunku jazdy, gdyby chcieć przeprowadzić pociąg w takiej relacji. Ta linia częściowo jest przewidziana pod kolej lokalnych społeczności, wykorzystanie hybrydowych pojazdów nowosądeckiego Newagu. To osobny, duży temat.

Myślę, panie przewodniczący, że jakieś posiedzenie Komisji poświęcimy temu projektowi, bo te 35 pojazdów z Nowego Sącza to będzie bardzo duża zmiana dla lokalnych społeczności, dla linii, które do tej pory nie widziały pociągów dalekobieżnych albo widziały ofertę w jakiejś szczątkowej liczbie pociągów. Pierwszym takim przykładem już w czerwcu tego roku będzie Łomża dla połączeń Białystok – Łomża – Ostrołęka – Olsztyn. To zupełnie nowe połączenia, jeśli popatrzymy na ostatnie 20 lat, bo kiedyś, 30 lat temu takie pociągi jeździły w bardzo zbliżonej relacji.

Tyle, jeśli chodzi o te kwestie. W kwestii Rail Carpatii podkreślam, że rozpiszemy, co się dzieje na poszczególnych odcinkach na całym ciągu, który tak roboczo moglibyśmy nazwać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo uprzejmie dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, a temat poza granicami kraju jest jakoś możliwy do zreferowania, czy raczej nie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie ministrze, poza granicami kraju? Czy pan minister...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Nie chciałbym dzisiaj poruszać tematu poza granicami kraju, ponieważ przyznaję szczerze, że mam dosyć szczątkową wiedzę, jeśli chodzi o realizację inwestycji poza naszymi granicami.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Pytałem też o L58, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

To też jeszcze uzupełnię.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę uzupełnić.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Temat L58 idzie dalej w CPK. Nie wstrzymujemy tego projektu, chociaż jasno odpowiadam, że jeśli chodzi o projekty CPK, to jest oczywiście pytanie szczegółowe do CPK. Koncentrujemy się na projektach, które są na sieci transeuropejskiej, czyli w pierwszej kolejności mówimy o Y, w drugiej kolejności mówimy o Katowice – Ostrawa, w trzeciej kolejności albo właściwie równoległe do Katowice – Ostrawa mówimy o CMK Północ, bo łącznie licząc, gdybyśmy te trzy zsumowali, mówimy o kwocie grubo ponad 100 mld zł.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo uprzejmie dziękuję.

Szanowni państwo, zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.