

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 219)

z dnia 23 marca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 219)

23 marca 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Krakowie pod przewodnictwem poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- informacja na temat inwestycji drogowych i kolejowych w Małopolsce;
- informacja ministra infrastruktury na temat planów rozbudowy krakowskiego węzła kolejowego w latach 2026–2035.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Kwieciński** radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Ryszard Śmiałek** wicewojewoda małopolski wraz ze współpracownikami, **Radosław Włoszek** prezes zarządu spółki Koleje Małopolskie, **Wojciech Dinges** wiceprezes zarządu POLREGIO SA, **Mateusz Wanat** dyrektor Regionu Południowego Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA, **Stanisław Kracik** zastępca prezydenta miasta Krakowa, **Arkadiusz Wrzosek** dyrektor Kancelarii Zarządu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego wraz ze współpracownikami oraz **Monika Jadwiga Piątkowska** senator.

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

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w Krakowie.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. W sposób szczególny witam pana Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana Ryszarda Śmiałka, wicewojewodę małopolskiego, pana Tomasza Kwiecińskiego, radcę generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, pana Macieja Ostrowskiego, dyrektora krakowskiego oddziału „gdaki”...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Pani przewodnicząca, bardzo panią przepraszam. Bardzo panią przepraszam, pani przewodnicząca...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, ja jestem prosty budowlaniec.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Będę jeszcze przepraszal w kuluarach, ale „generalna”, nie „gdaka”.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Ja jestem prosty budowlaniec. Czasami warto troszkę skrócić dystans dla lepszego przepływu informacji.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie, nie...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze. Serdecznie witam pana Mateusza Wanata, dyrektora Regionu Południowego Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK, pana Stanisława Kracika, zastępcę prezydenta Krakowa. Bardzo serdecznie witam dyrektorów departamentów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Witam pana Radosława Włoszka, prezesa zarządu spółki Koleje Małopolskie, pana Wojciecha Dinges, wiceprezesa zarządu POLREGIO. Pana Kazimierza Barczyka nie widzę, ale już był z nami na posiedzeniu Komisji. Pan Krzysztof Wołos też był na posiedzeniu Komisji.

Mamy jeszcze... Teraz jeszcze się rozejrzę. Jeśli kogoś pominęłam... Dziękuję za odpowiedź. Witam pana Łukasza Krzysztofika, dyrektora gabinetu wojewody. Bardzo się cieszę.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję panu wojewodzie – proszę przekazać podziękowania – za przyjęcie Komisji i możliwość zorganizowania wyjazdowego posiedzenia właśnie u państwa. Dziękujemy za gościnę.

Stwierdzam kworum.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie, po pierwsze, informacja na temat inwestycji drogowych i kolejowych w Małopolsce. O przedstawienie tej informacji poproszę ministra infrastruktury, prezesa zarządu PKP PLK, wojewodę małopolskiego i generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Drugi punkt dzisiejszego posiedzenia to informacja ministra infrastruktury na temat planów rozbudowy krakowskiego węzła kolejowego w latach 2026–2035. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Poproszę pana ministra Piotra Malepszaka o przedstawienie informacji na temat inwestycji kolejowych w Małopolsce.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, obecnie Małopolska jest kolejowo obszarem największych wzrostów, jeśli chodzi o przewozy pasażerskie. Już wiemy, że Kraków Główny, jako największa stacja w regionie i stolica województwa, w ubiegłym roku przekroczyła poziom 80 tys. pasażerów dobowo, co powoduje, że weszliśmy na poziom 30 mln pasażerów rocznie obsługiwanych przez stację. Sama stacja Kraków Główny od wielu, wielu lat jest w czołówce stacji na sieci kolejowej w Polsce. W ostatnim czasie to już numer dwa, za stacją Wrocław Główny.

Mamy wiele liczb, wiele danych dotyczących infrastruktury związanej z krakowskim węzłem, z liniami kolejowymi w Małopolsce, z tym, co obecnie dzieje się na torach, co pozwoli nam w perspektywie...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, bardzo przepraszam. Rozbudowę krakowskiego węzła mamy jako punkt drugi. Czy możemy zrobić tak – oczywiście jeżeli państwo posłowie, członkowie Komisji to zaakceptują – żebyście państwo przedstawili to jednocześnie, czyli część kolejową, i dopiero później byłaby dyskusja, później będą drogi? Tak byśmy to zrobili: sprawy kolejowe i rozbudowa dworca, dyskusja, później inwestycje drogowe, dyskusja. To mała modyfikacja. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dobrze. Pani przewodnicząca, proponuję, żebyśmy od razu przeszli do prezentacji dyrektora Mateusza Wanata z PLK i przejrzymy wszystkie realizowane i planowane inwestycje w obszarze krakowskiego węzła i sieci kolejowej w Małopolsce.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Regionu Południowego Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA Mateusz Wanat:

Dziękuję. Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, tak jak wspomniał pan minister, to, co dzieje się w Małopolsce, jest wyjątkowe w skali kraju, ponieważ ruch pasażerski, zainteresowanie koleją jest dzisiaj największe w kraju. To jest efekt działań, które są cały czas podejmowane, które są realizowane. Myślę, że efekt, który jest do osiągnięcia, jest jeszcze przed nami. Są budowane nowe linie kolejowe, o których większość z państwa wie doskonale. W prezentacji postaramy się utrwalić tę wiedzę czy wskazać, w którym kierunku postępy są realizowane.

Wartość wszystkich projektów, które dzisiaj są wpisane w „Krajowym programie kolejowym”, to 21 mld zł w województwie małopolskim. W regionie zajmujemy się jeszcze szerszym aspektem, ponieważ nadzorujemy prace w województwach podkarpackim, świętokrzyskim, częściowo w śląskim, natomiast w Małopolsce inwestycje te faktycznie są realizowane na największą skalę.

To są pokrótce wylistowane inwestycje, które są w trakcie realizacji. Największa, o której będzie lwia część tej prezentacji, to inwestycja o roboczej nazwie Podłęże – Piekiełko. Już jest w realizacji, już jest na etapie, w którym pierwsze pociągi dojeżdżają do pierwszych stacji, do pierwszych przystanków. Już pierwsi pasażerowie korzystają z nowej infrastruktury. Są linie realizowane z programu KPO, w dużym zakresie m.in. linia do Podłęża, jest linia Sucha – Żywiec,

również realizowana z tego funduszu. Są również zadania realizowane z budżetu państwa, jak linia nr 62, nowe łącznice i projektowane nowe inwestycje, które pokażemy w dalszej części prezentacji.

Zacniemy jednak od pokazania największego projektu, który jest w obszarze naszej działalności. Jak widać, na tym odcinku już się zazieleniło. Inwestycja, której wartość to ponad 17 mld zł brutto, jest już realizowana na lwiej części zakresu, bo podpisaliśmy umowy praktycznie na cały odcinek linii nr 104, z wyjątkiem odcinka, który nie będzie modernizowany, od Kasiny do Tymbarku. Zastąpi go łącznica w rejonie Szczyrzyca. Został także podpisany odcinek do Gdowa. Zostały nam dwa przetargi do ogłoszenia.

Jak to wygląda na liczbach? Koło obrazuje status zaawansowania. 9,5 mld zł jest już w terenie. Na taką kwotę są podpisane umowy. Te dwa kontrakty stanowią kwotę niecałych 4,5 mld zł netto.

Skala tej inwestycji... Zresztą w wielu mediach jest tym zainteresowanie. Nie tylko my pokazujemy to, co się dzieje, nie tylko resort. Ludzie są bardzo zainteresowani tym, co budujemy, ponieważ są to inwestycje realizowane w technologiach, które do tej pory nie były spotykane w naszym kraju. Realizujemy 20 tuneli o łącznej długości 31 km. W zeszłym roku zaczęliśmy drążyć te tunele. Pierwsze dwa... Można powiedzieć, że na dzisiaj 7 km tuneli jest wywierconych. Kolejne rozpoczniemy – nawet dwiema tymi samymi maszynami, które dzisiaj drążą – z początkiem przyszłego roku na tych umowach, które już są podpisane. W sumie, jak widać, jest to 163 km torów, więc inwestycja jest na skalę do tej pory niespotykaną. Nawet tor, który będziemy układać na samym końcu, po którym częściowo już dzisiaj jeździmy, to jedno z najmniejszych ogniw i wyzwań inżynierskich na tej inwestycji. Oprócz tuneli realizujemy również wielokilometrowe estakady, jak i kilkadziesiąt kotew, gwoździ, pali, zabezpieczając osuwiska. Jesteśmy w trudnym terenie geologicznym.

Tu pokazujemy, że część odcinków już jest oddana. Tu akurat jest Rabka. Jak widać, budujemy nie tylko samą infrastrukturę kolejową, ale poprawiamy również inwestycje drogowe. Zakres w samej Rabce jest duży, bo to i rondo, i przejazd na drugą stronę, który widać w oddali, aby miejsc kolizyjnych było jak najmniej.

Tu są po kolei wskazane odcinki. Na tym slajdzie pokazujemy również to, co w ostatnim czasie zostało w projekcie uzupełnione. To są dwie łącznice, które zostały podpisane i już znalazły się w programie inwestycyjnym. Jedna jest w rejonie Nowego Sącza, druga w Muszynie. Teraz przygotowujemy się do uruchomienia tych zadań. Mamy już wstępne koncepcje. Będziemy projektować zarówno jedną, jak i drugą łącznicę. Tu na większym zbliżeniu widać, w którym miejscu będą te łącznice: jedna w kierunku Krynicy, druga dla pociągów – głównie towarowych – omijających Nowy Sącz.

Efekty tej inwestycji to oczywiście przede wszystkim skrócenie czasu podróży z Krakowa do Nowego Sącza. Będzie to godzina, a w kierunku Zakopanego do półtorej godziny. To po kolei wszystkie umowy ze wskazaniem dat, tego, kiedy umowy zostały podpisane i kto jest wykonawcą. To są dwa odcinki, na które chcemy jeszcze ogłosić postępowania przetargowe. Mam nadzieję, że uda nam się to łąda tymczasem.

Chciałem podkreślić, że dzięki doświadczeniom, które zdobywamy na każdym z realizowanych już odcinków, na bieżąco aktualizujemy postępowania przetargowe. Przede wszystkim chodzi o kwestie tunelowe, przede wszystkim w tym terenie, we fliszu karpackim. To jest pewna nowość. Wszystkie doświadczenia, które zdobywamy na etapie wiercenia, przewidujemy i aplikujemy do następnych postępowań przetargowych. Jest silna współpraca z wojewódzkim komendantem Straży Pożarnej, gdzie kwestie bezpieczeństwa są już implikowane.

Tak jak mówiłem, proszę zobaczyć skalę wzmocnień podłoża, samych gwoździ czy pali. To jest na długościach po kilkanaście tysięcy kilometrów. Jest to element, którego później nie widać. Kolej jedzie na wzmocnionym podtorzu, kolej jedzie w rejonie zabezpieczonych skarp. Wszystko po to, aby osiągnąć parametry, które pozwolą osiągnąć ten efekt, czyli 160 km/h i skrócenie czasu podróży.

To kilka zdjęć i wizualizacji na obiektach, które jeszcze nie są gotowe. Tak jak natomiast widać, o, na przykład takie estakady w rejonie Limanowej, 2-kilometrowa estakada, po której też pojedziemy 150 km/h... Tu jest ważny moment, rozpoczęcie pierwszego drążenia pierwszych tuneli, jakie miało miejsce w zeszłym roku. Proszę zobaczyć skalę. Dzisiaj jest to jeszcze bardziej rozbudowane, bo powstały dodatkowe hale prefabrykacji. Tu są elementy gotowe, czyli most na Dunajcu. Tu jest kolejny tunel, który przed nami. Rozpoczynamy drążenie. Część zdjęć

pokazujemy tak, jak było w wizualizacji i jak to wygląda dzisiaj. Tyle na temat tej inwestycji. Jeżeli będą pytania, oczywiście będziemy odpowiadać na bieżąco.

Oprócz tego większość linii kolejowych na terenie województwa małopolskiego jest w trakcie robót. Są to roboty, które czasem poprawiają możliwości czy przepustowości lub parametry jazdy, co docelowo przynosi efekt w postaci skrócenia czasu jazdy. Taką linią jest linia nr 94. Ona w pewnym zakresie była poddana modernizacji. Na pozostałych odcinkach jest natomiast możliwość poprawy części parametrów poprzez dodatkowe podbicia czy korektę niwelety, korektę pochyłeń. To pozwala w wielu obszarach na skrócenie nawet o kilka minut dotarcia do centrum Krakowa z takich miejscowości jak Skawina, z Bonarki czy wcześniej, z Podborów Skawińskich. Na linii nr 94 są plany jeszcze dalszej optymalizacji. Będzie przebudowany peron w Zatorze. Jeden został wybudowany przy parku rozrywki.

Można powiedzieć, że linia Sucha – Żywiec przez długi czas nie była w żaden sposób doinwestowana. Dzięki środkom KPO jest tam teraz realizowane duże zadanie. Prace postępują zgodnie z harmonogramem. Już widać pierwsze efekty, ponieważ nawet montowane są urządzenia sterowania ruchem kolejowym, pierwsze semafony, wieszamy już sieć. Do czerwca tego roku chcemy to wszystko pokończyć w zakresie odbiorów eksploatacyjnych. Puszczanie ruchu mamy zaplanowane na grudzień i ten termin chcielibyśmy utrzymać w kontekście działań związanych ze sterowaniem z Żywca, bo tam będzie miejscowy system sterowania ruchem.

Dodatkowe zadania, które są na etapie przetargu, to ETCS na odcinku w kierunku Katowic. Tu została zmodernizowana linia na prędkość 160 km/h. Są likwidowane wszystkie przejazdy w poziomie szyn. Teraz kończymy budowę wiaduktów, które były zadaniem uzupełniającym. Zakończeniem tego całego procesu będzie zabudowa systemu ERTMS, natomiast to jest jeszcze na etapie przetargu, więc potrzebujemy jeszcze chwili na to, żeby wyłonić wykonawcę.

Zadania budżetowe mniejsze to zmodernizowanie stacji Olkusz. Właściwie w zakresie środków budżetowych chcemy jeszcze zmodernizować i dokończyć sieć trakcyjną. Będziemy ogłaszać przetarg na kolejne stacje. W tym wypadku kolejną stacją będzie Charsznica. To także kolejne łącznice, o których wcześniej mówiłem, ale tutaj akurat w kierunku Gorlic. Tu też jest etap projektowania. Mam nadzieję, że w przyszłym roku będziemy już mieli decyzje administracyjne na to zadanie.

Zadania z „Kolej plus” to trzy linie, które są u nas na etapie projektowania. To są linie do Myślenic, do Niepołomic i łącznica Kraków – Olkusz. W dalszej części powiem trochę więcej. Linia do Niepołomic to 5-kilometrowy odcinek w nowym śladzie, nie w tym, który był kiedyś, w rejonie strefy przemysłowej. Na trzech projektach jesteśmy na podobnym stadium. Jesteśmy na bardzo zaawansowanym etapie procesu przygotowania projektów budowlanych, więc znamy już dużą część rozwiązań technicznych. Równocześnie jesteśmy na etapie pozyskiwania decyzji administracyjnych. Na wszystkich jesteśmy na etapie decyzji środowiskowych w różnym stadium: albo przygotowujemy raport, albo składamy raport. Liczymy na to, że w przyszłym roku zarówno na linii do Niepołomic, jak i na łącznicy w kierunku Olkusza w połowie przyszłego roku będziemy mogli ogłaszać postępowania przetargowe na budowę.

Tu widać w szczegółach, w którym miejscu zlokalizowana będzie łącznica w kierunku Olkusza. Na linii do Myślenic jest zdecydowanie trudniejszy temat przede wszystkim w zakresie terenu, zurbanizowania, kwestii spadków, również geotechniki. Projektowo przygotowujemy się do realizacji, natomiast tu przede wszystkim musimy poradzić sobie z decyzją środowiskową. Skala tego projektu jest zdecydowanie inna, więc to jeszcze przed nami.

Linia nr 8 w kierunku Kielc, oczywiście na dużym odcinku do Kozłowa, to główny ciąg komunikacyjny w kierunku Warszawy. Patrząc od samego Kozłowa, jest przebudowywana stacja. Pierwszy etap został już oddany do eksploatacji, pasażerowie korzystają już z nowego peronu. Duża skala działań jest na odcinku od tunelu w kierunku Krakowa. Tutaj w ramach poprawy parametrów, poprawy przepustowości jest korygowana niweleta, jest częściowo wymieniana sieć, są dobudowywane nowe perony, czyli zmienia się lokalizacja części przystanków w związku ze zmianami struktur aglomeracyjnych.

To też jest jedno z zadań, które jest realizowane w ramach tej linii. To włączenie poszczególnych stacji do zdalnego sterowania z Krakowa Batowic. To będzie Miechów, Słomniki, Niedźwiedź, Zastów i przystanek odgałęźny w Raciborowicach. To jest też zadanie realizowane w ramach tych zadań już na drodze nr 8, wszystko z KPO.

Stacja Charsznica to to, co powiedziałem: chcemy ogłosić postępowanie przetargowe. Mam nadzieję, że do połowy roku uda nam się takie ogłoszenie.

Jest duże zadanie realizowane we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego. Jest to wstępne studium wykonalności w Małopolsce, gdzie weryfikujemy komunikacyjne potrzeby regionu w oparciu nie tylko o istniejące linie, które nie są w pełni wykorzystywane, ale i o budowę nowych linii. Rozpatrywany jest szereg scenariuszy, m.in. w rejonie Krakowa. Chcemy zrealizować łącznicę w rejonie osiedla Żabiniec czy nowy ciąg komunikacyjny łączący Łęg z główną arterią kolejową. Jest to w uzgodnieniu przede wszystkim z miastem. Sam fakt trasowania metra pozwala na pewne ruchy, aby między tymi dwoma środkami transportu była pełna symbioza.

Jakie są oczekiwania transportowe w najbliższej perspektywie? Co będzie teraz zrobione? Do 2030 r. chcemy zakończyć realizację zadania Podłęże – Piekiełko, co da wymierny efekt w postaci skrócenia czasu jazdy do Nowego Sącza do 60 minut i do Zakopanego do 90 minut. Zrealizowana będzie linia nr 8 na tym odcinku na części małopolskiej. Oczywiście realizujemy też dalsze odcinki w kierunku Kielc i skrócenie czasu jazdy do Warszawy do dwóch godzin. Chcemy usprawnić podróżowanie w kierunku Śląska również po linii nr 94 jako alternatywie dla bardzo zatłoczonej linii nr 133. To jest linia nr 94 i dalej linia nr 138.

Jest powołany zespół, który zajmuje się rozwojem sieci kolejowej. W ramach Zintegrowanej Sieci Kolejowej prowadzone są konsultacje, organizowane są warsztaty przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego. Efekty tych prac są poniekąd spisane w kontekście tego, jakie priorytety są ustawione właśnie w rejonie Małopolski, a jest to zakończenie kolei do Niepołomic, lepsze skomunikowanie poprzez łącznicę z Olkuszem, poprawa połączeń Kraków – Nowy Sącz. Oczywiście Podłęże – Piekiełko i dalej w kierunku Krynicy to jest łącznica i to, co już wydarzyło się w ostatnim czasie na samej linii do Krynicy, gdzie równocześnie poprawione zostały parametry drogowe. Nowe otwarcie na północno-wschodnią Małopolskę to jest linia w kierunku Żabna, Dąbrowy Tarnowskiej i Szczucina, a także otworzenie historycznego połączenia wokół Tatr.

Powiem dwa zdania na temat Szczucinki. To linia nr 115. Zapewne część z państwa wie, że pierwsze prace – można je nazwać eksploatacyjno-porządkowymi – są w terenie. Zostały dokonane wycinki, równocześnie są przeprowadzane badania przez nasze laboratorium, są wykonywane odwierty. Wszystko to po to, aby przygotować się do określenia zakresu, jaki będzie potrzebny do uruchomienia podstawowych połączeń: w pierwszej kolejności zapewne do Żabna, później do Dąbrowy Tarnowskiej i do Szczucina.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle Kmita...

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Ja do pana ministra. Nie przeszkadzam.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Jak nie? Pan minister musi być skupiony. Panie pośle, za chwilę rozpoczniemy dyskusję.

Proszę kontynuować, panie dyrektorze. Pan poseł jest dzisiaj bardzo nadaktywny. Proszę kontynuować.

Dyrektor regionu CRI PKP PLK SA Mateusz Wanat:

Bardzo ważna jest linia do Zakopanego, która w głównym zakresie została zmodernizowana, natomiast wymaga jeszcze wielu zabiegów, aby po pierwsze, przepustowość i czasy przejazdów poprawiły się. Wiemy, że w pewnym momencie wepnijemy się linią w kierunku Podłęże – Piekiełko w Chabówce. To już dzisiaj wymaga od nas przygotowania odcinka przed samym Zakopanem do przyjęcia dodatkowych połączeń. Przede wszystkim w stacjach trzeba doprowadzić do optymalizacji sterowania ruchem kolejowym, aby była zapewniona równoczesność wjazdów bodajże na trzech stacjach. Potrzebujemy dodatkowych mijanek, na fragmencie potrzebujemy drugiego toru. Zakopianka w pewnym zakresie na 7 km już jest do tego przystosowana. Te działania już musimy wdrożyć.

Na koniec zdjęcie pięknej zmodernizowanej stacji Zakopane. Miasto zrobiło swoje, my stację zmodernizowaliśmy.

Głos z sali:

(wypowiedź poza mikrofonem)

Dyrektor regionu CRI PKP PLK SA Mateusz Wanat:

Z chodnikami w Zakopanem? A, z płytami peronowymi. Tak, rozwiązane, panie wojewodo.
Dziękuję. Oczywiście jesteśmy do dyspozycji.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.
Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Szanowni państwo, podsumowując, pod względem nakładów na inwestycje kolejowe Małopolska jest numerem jeden ze wszystkich województw na całej sieci kolejowej. To 21 mld zł. Oczywiście ten wolumen głównie tworzy nam połączenie Podłęże – Chabówka, Podłęże – Nowy Sącz. To jest to jest absolutnie kluczowa kwestia. Ta inwestycja, biorąc pod uwagę jej skalę w trudnym terenie, powoduje, że Małopolska dystansuje kolejne województwa, jeśli chodzi o skalę. Kolejne jest województwo pomorskie, ale tam jesteśmy na poziomie niecałych 14 mld zł. To pokazuje ważność.

Jeśli chodzi o to, co będzie się działo na sieci kolejowej... Powiedzieliśmy już o tym, jak rośnie ruch. Zbieram sobie te świeże dane, m.in. dzisiaj rano od prezesa Włoszka. 17% to wzrost w ruchu liczby pasażerów Kolei Małopolskich w porównaniu stycznia i lutego do stycznia i lutego zeszłego roku. To pokazuje, jak bardzo duży jest potencjał wzrostu w Małopolsce. W ruchu dalekobieżnym mamy też oczywiście pewne rekordy ubiegłoroczne. Trasa Kraków – Zakopane jest trasą numer jeden pod względem procentowego wzrostu liczby pasażerów. To był 54-procentowy wzrost. W ciągu dwóch lat podwoiliśmy liczbę pasażerów na tej trasie.

Co się będzie działo, jeśli chodzi o przyszłe lata? Obszar samego węzła krakowskiego, kwestie studialne i kwestie uzupełnienia tego węzła o pewne brakujące łącznice poruszył tutaj dyrektor Wanat, ale pan poseł Kmita zagadnął mnie o jeden ważny temat związany ze Szczucinką. Szczucinka jest pewnym pomysłem na rozpoznanie tego, co można tam zrobić. Osobiście jestem zwolennikiem realizacji zupełnie nowej linii kolejowej z Tarnowa w kierunku Buska, bo to jest linia, która była ujęta w ramach programu CPK. To jest linia, która dawałaby znacznie większe korzyści w połączeniu województwa świętokrzyskiego z Małopolskim i dalej, w kierunku Podkarpacia, bo Szczucinka jest linią o bardzo słabych parametrach i trudno uzyskać tam cokolwiek, co byłoby interesujące, zachęcające do podróżowania w tym regionie Małopolski. To mogłaby być inwestycja niskokosztowa, ale tam zdecydowanie trzeba pomyśleć o uzupełnieniu sieci od Buska do Tarnowa, bo tego elementu nam brakuje. To są pomysły jeszcze gierkowskie. Niektóre gierkowskie pomysły są naprawdę warte realizacji.

Co będzie się działo, jeśli chodzi o to, co podlega Ministerstwu Infrastruktury, jeśli chodzi o grudzień tego roku? Dalszy wzrost liczby połączeń. Będziemy łączyć Kraków kolejnymi pociągami szczególnie z województwami wschodnimi, z Lublinem, z Zamościem, z Hrubieszowem. Tutaj nastąpi wzrost liczby połączeń i zakończymy prace na połączeniu do Warszawy. Z końcem KPO w sierpniu tego roku zakończą się utrudnienia z dojazdem do Warszawy. Planujemy również bardzo duży wzrost liczby pociągów i skrócenie czasu przejazdu. Znakiem rozpoznawczym ostatnich dwóch lat jest bardzo duży wzrost liczby połączeń szczególnie w ruchu dalekobieżnym i ruchu pomiędzy regionami na różnych dystansach, na takich dystansach jak 100-kilometrowy odcinek Kraków – Bielsko, gdzie w październiku zeszłego roku uruchomiliśmy nowe pociągi. Już w grudniu podwoimy tę ofertę z 8 połączeń dobowo do 16 połączeń dobowo, co powoduje, że dojeżdżając z Krakowa do Bielska w czasie 70 minut, praktycznie będzie można dojeżdżać nawet z częstotliwością codzienną. Stąd ważne jest przede wszystkim to, żeby oferta rosła.

Jest jeszcze wiele różnych poprawek na sieci, uzupełniania tej sieci, dzisiaj nawet niewymienionych, które będziemy realizować, żeby te parametry dalej powodowały skrócenie czasu przejazdu, bo nawet taka trasa jak Kraków – Zakopane to była trasa, która od zawsze była nieatrakcyjna do jazdy pociągiem, a dzisiaj, nawet oferując czas przejazdu na poziomie 1 h 50 min–2 h, ona staje się atrakcyjna, bo korki pod Zakopanem, korki z Zakopanego i korki na Zakopiance powodują, że pociąg staje się poważną alternatywą, a jeszcze lepszą alternatywą stanie się wtedy, gdy zbudujemy ten odcinek od Podłęża do Piekiełka.

Małopolska? Jesteśmy zdecydowanie na tak, jeśli chodzi o przemyślane inwestycje, dlatego że – podkreślam – dzisiaj to tutaj w skali kraju jest największy potencjał wzrostu w liczbie pasażerów. Ten potencjał dzisiaj widzimy w liczbach, które są w Intercity, w POLREGIO, a szczególnie w Kolejach Małopolskich, bo wzrosty w Kolejach Małopolskich są największe.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję, panie ministrze.

Tak jak mówiłam, teraz zrobimy punkt o rozbudowie krakowskiego węzła kolejowego i wtedy zakończymy pakiet kolejowy, a do dróg przejdziemy za chwilę, po przerwie. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Pani przewodnicząca, to wrócimy jeszcze do slajdów, które już się pojawiły, dotyczących stricte krakowskiego węzła i omówimy bardziej szczegółowo to, co będziemy analizować, szczególnie że pewne pomysły pojawiają się już od wielu lat. Takim pomysłem jest brakująca łącznica położona niedaleko stacji Kraków Główny, która pozwoliłaby stworzyć krakowski link kolejowy.

Dyrektor regionu CRI PKP PLK SA Mateusz Wanat:

W pierwszym punkcie pan minister wspomniał o łącznicy w rejonie Żabińca. To jest łącznica, która pozwoli w szerszym aspekcie, po pierwsze, połączyć linie aglomeracyjne w Krakowie, wjechać z linii obwodowej w kierunku Krakowa Głównego. Analizujemy też możliwość przeprowadzenia po tej łącznicy dodatkowych torów w kierunku Miechowa na linię nr 8, aby co najmniej jeden z torów przechodził na drugą stronę pod linią nr 133, wjeżdżał w Kraków Główny, a to pozwoli na bezkolizyjny przejazd we właściwą stronę stacji Kraków Główny w kierunku Zakopanego czy Skawiny. Dzięki działaniom miasta jest zarezerwowany pas pod tę łącznicę. Takie zadanie właśnie uruchamiamy.

Kolejnym fragmentem linii kolejowej – właściwie dużym zadaniem, ponieważ wiąże się to z budową dodatkowego mostu na Wiśle – jest budowa w Krakowie Łęgu łącznika linii w kierunku Rzeszowa, wykorzystanie linii towarowej, która jest dzisiaj doprowadzona do zakładów, przedłużenie jej i umożliwienie wjazdu w rejonie węzła autostradowego na główną magistralę, co pozwoli część pociągów jadących chociażby z nowej linii Podłęże – Piekietko czy z Tarnowa puścić linią obwodową, linią aglomeracyjną i umożliwić jej wjazd na stację Kraków Główny. Na dużym obszarze od ul. Christo Botewa w kierunku linii kolejowej jest już zarezerwowany pas. Wiem, że jest tam zarezerwowany pas drogowy, ale rozmawialiśmy z panem prezydentem o tym, że mógłby zostać wykorzystany na budowę linii kolejowej. W samym Krakowie to są dwa kluczowe zadania, które podejmujemy.

Oczywiście wybudowanie nowych linii – czy są to Niepołomice, czy jest to linia z Gdowa – wiąże się z tym, że stację Kraków Główny również musimy przygotować do przyjęcia nowych pociągów. Chcielibyśmy dobudować dodatkowe tory na linii nr 91. Rezerwa pod trzeci tor jest już przygotowana, nawet obiekty inżynierskie są wybudowane. Stacja Kraków Główny też wymaga pewnych modyfikacji. Myślimy nad takimi rozwiązaniami, jakie są dzisiaj przygotowywane na węźle śląskim, aby dzielić krawędzie peronowe, które musiałyby być częściowo wydłużone na przyjęcie dwóch składów z dwóch kierunków, w czym łącznica ta nam pomoże, ponieważ będzie można przyjeżdżać z jednej i z drugiej strony.

Co w samym Krakowie? To łącznice, o których już wcześniej wspominaliśmy, czy łącznica w Sączu, która wcześniej faktycznie nie była ujęta w programie inwestycyjnym, a dzisiaj jest. Projektowana będzie kolejna łącznica w Muszynie.

Panie ministrze?

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze.

Panie ministrze?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Szanowni państwo, kluczową kwestią dla Małopolski będzie przepustowość stacji Kraków Główny. Dzisiaj przy 30 mln pasażerów rocznie, 80 tys. pasażerów dobowo i ponad 600 pociągach dobowo musimy wykonać pewną optymalizację, jeśli chodzi o sam ruch pociągów. To znaczy w podstawowym założeniu pociągi na stacji Kraków Główny muszą stać krótko, na krótkich postojach handlowych, żeby następowała szybka wymiana samych pociągów i podróży. To jest największe zadanie. Tu już nie możemy pozwolić sobie na sytuację, w której pociąg stoi po 20, 30 minut. Jeszcze zdarzają się takie sytuacje dla pociągów dalekobieżnych.

Kluczem jest optymalizacja samego rozkładu jazdy, bo biorąc pod uwagę wzrosty, które dzisiaj mamy i które przewidujemy – przewidujemy, że w perspektywie następnych trzech lat to będzie kolejne 100 pociągów, które będą przez tę stację przejeżdżały – to już będzie wyzwanie, żeby

prowadzić ruch na tej stacji, gdy zakończy się modernizacja trasy do Warszawy i gdy poprawimy jeszcze trasę do Zakopanego. Gdy będziemy uruchamiać Podłęże, to będzie to absolutna konieczność, bo Podłęże samo w sobie, trasa do Nowego Sącza i poprawiona trasa do Zakopanego spowodują, że w perspektywie 10 lat dojdzie kolejne 100 pociągów, które trzeba będzie przepuścić przez Kraków Główny.

Wyzwań nie brakuje. Kluczem będzie to, co zbudowaliśmy kilka lat temu. Jak najbardziej potrzebna jest inwestycja od Płaszowa przez Kraków Główny. Tu będziemy musieli szukać rozwiązań głównie w elementach sterowania ruchem kolejowym, żeby tę przepustowość jeszcze poprawić. Układy czterotorowe to są układy, które mają spore rezerwy, jeśli chodzi o przepustowość, ale kluczem jest stacja Kraków Główny, mocna optymalizacja rozkładu jazdy i skracanie postojów głównie pociągów dalekobieżnych, bo to te pociągi najdłużej zajmują krawędzie peronowe.

W perspektywie następnych kilku lat Małopolska to jest region, który swobodnie pójdzie w kierunku 50 mln pasażerów obsługiwanych rocznie. Nie mam żadnych wątpliwości, że to jest perspektywa następnych 5–7 lat, że wtedy będziemy mieli takie liczby związane z koleją, z obsługą pasażerów w Małopolsce.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję.

Dzień dobry. Witamy pana ministra Stanisława Bukowca.

Poseł Marek Sowa (KO):

Musi jeszcze poczekać...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak, musi pan teraz trochę poczekać, odsapnąć.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję w tematach kolejowych. Bardzo proszę, pan poseł Kmita. Od razu mówię i bardzo proszę: 10 minut, panie pośle. Bardzo uprzejmie proszę. Panu damy 10 minut, później będziemy mieli przerwę, ponieważ mamy zaplanowany briefing prasowy. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej za taką życzliwość. Szanowni państwo, wydaje mi się, że odkładając nasze nieraz polityczne dyskusje, warto, żeby temat infrastruktury drogowej i kolejowej był wyjęty spoza politycznego sporu. Nie ma dzisiaj kamer, nie ma dzisiaj mediów, możemy szczerze o tym rozmawiać.

Cieszę się, że część projektów, które zostały przygotowane przez pana ministra Andrzeja Adamczyka... W tym czasie byłem wojewodą i sprawnie wydawaliśmy w urzędzie decyzje. Dzisiaj ta sztafeta biegnie dalej, jest realizowana. To jest ważne z punktu widzenia rozwoju naszego województwa, tego, żeby Małopolska była dynamicznie rozwijającym się regionem. Z tego miejsca chcę też podziękować panu ministrowi Piotrowi Malepszakowi za to, że wielokrotnie wskazywał małopolskie linie dowozowe jako wzór organizacji systemu transportowego w Polsce. Dla mnie to było coś budującego, że pan minister potrafił powiedzieć takie rzeczy. Bardzo to szanuję. Muszę powiedzieć, że z wieloma takimi opiniami pana ministra się zgadzam i chciałbym, żebyśmy w taki właśnie, merytoryczny sposób współpracowali.

Przechodząc do pięciu punktów, które sobie wyznaczyłem, ale żeby zostać w czasie, muszę powiedzieć, panie ministrze, że jestem trochę rozczarowany odpowiedzią na interpelację w sprawie Szczucinki. Nie podlega żadnym wątpliwościom, że ze względu na naciski polityczne, a nie ze względów merytorycznych, PKP PLK została zmuszona do tego, żeby zrealizować ten projekt, który z punktu widzenia – nazwijmy to szczerze – gospodarczego i z punktu widzenia rozwoju kolei... Jeśli nie będzie przedłużony, tak jak powiedział pan minister, do Buska, będą to pieniądze, które nie będą efektywnie wykorzystane. Tylko i wyłącznie uruchomienie połączenia Tarnów – Busko – Kielce daje szansę na to, że będziemy w stanie wykorzystać potencjał kolejowy tej nowej linii.

Bardzo prosiłbym pana ministra Malepszaka, żeby pilnował efektywności wydawania środków finansowych. To 500 mln zł. Wydatkowanie tych środków tylko i wyłącznie na to, żeby zaspokoić polityczne oczekiwania? Uważam, że nie jest to dobre rozwiązanie. Trzymam kciuki za pana ministra w tej kwestii, bo mieszkańcom Żabna i Szczucina należy się to połączenie, ale tylko tak, jak pan powiedział: zrealizowane w całości na trasie Tarnów – Szczucin – Busko – Kraków.

Panie ministrze, szanowna pani przewodnicząca, dwa tematy. Chciałbym, żeby pan minister powiedział o koncepcji ewentualnej lub nie, a moim zdaniem kluczowej z punktu widzenia

rozwoju Małopolski, tzn. koncepcji przedłużenia CMK z wysokości Nakła nad Szczekocinami do Krakowa, czyli nowego przebiegu CMK. Dzisiaj linia kolejowa od Kozłowa przez Miechów do Krakowa niemal wyczerpała swoją przepustowość. Bez odważnego zaprojektowania nowej linii kolejowej na tym odcinku nie będziemy w stanie w sposób realny skracać czasu przejazdu. Oczywiście od Nakła do Grodziska w 2027 r. lub w 2028 r. będzie 250 km/h na linii, ale będzie to wąskie gardło. Mam bardzo konkretne pytanie. Czy zamierzacie państwo zaprojektować linię od Nakła na wysokości Szczekocin do Krakowa, czyli nie w ramach – nad czym ubolewam – jednej ze szprych kolejowych, ale tak naprawdę udrożnienia szybkiej i sprawnej komunikacji Warszawy z Krakowem?

Chciałbym podnieść drugi temat. Wydaje mi się, że czas przemyśleć kwestię dodatkowego postoju pociągów Intercity na zachód od dworca PKP Kraków Główny. Myślę tutaj o stacji kolejowej, obecnie przystanku Kraków Bronowice. Wszystkie pociągi jadące od strony Katowic dojeżdżają aż do Krakowa Głównego, przy czym miasto ze środkami z RPO z urzędu marszałkowskiego buduje w tej chwili duży węzeł przesiadkowy w Bronowicach, żebyśmy nie musieli wszystkich pasażerów wieźć do Krakowa Głównego. Jednocześnie oznacza to, że będą mniejsze wychodzące i wchodzące potoki w Krakowie, czyli szybszy czas zatrzymania w Krakowie. Wydaje mi się, że trzeba już teraz myśleć o tym, aby – tak jak na wschód od Krakowa Płaszowa jest przystanek obsługiwany przez pociągi Intercity – rozważyć od 2028 r. zatrzymanie pociągów także, tak jak mówiłem, w Krakowie Bronowicach.

Trzeci temat, który chciałbym podnieść, to kwestia ważna z punktu widzenia mojego, moich mieszkańców, moich wyborców: linia kolejowa nr 62. Dziękuję za prace, które już zostały wykonane. One rozpoczęły się jeszcze w latach... 2020, natomiast wydaje mi się, że kluczową i przyszłościową kwestią jest zaplanowanie przebudowy stacji Bukowno. W tej chwili nie jest ona ujęta do przebudowy, ale pociągi muszą tam zwalniać 40 km/h. Cały czas niezmiennie będę prosił także o to, aby na linii nr 62 pojawiły się pociągi PKP Intercity. One jeździły przez lata, ale z uwagi na fakt degradacji infrastruktury kolejowej zostały wycofane. W tej chwili oprócz Bukowna i okolic Charsznicy mamy już na tej linii 120, 110 km/h. Wydaje się, że w dobrym czasie przejazdu pociągi z Żywca, Bielska przez Katowice właśnie linią nr 62 z wjazdem w Kozłowie na CMK mogą szybko i sprawnie dowozić pasażerów z rejonu olkuskiego. Mówię o tym dlatego, że w moim przekonaniu jest to biała plama komunikacyjna, jeśli chodzi o przewozy międzywojewódzkie.

Ostatnia rzecz dotyczy POLREGIO. O tym mówiłem na pierwszej części posiedzenia, ale nie w obecności pana ministra. Mamy dzisiaj sytuację taką, że zmodernizowana linia Kraków – Krzeszowice – Trzebinia do 160 km/h, mówiąc wprost, nie wytrzymuje zderzenia z pociągami regionalnymi, które jadą 110 km/h. Niestety są to składy POLREGIO, które muszą zwalniać, zjeżdżać na tory boczne, oczekiwać wyprzedzania szybszych pociągów PKP Intercity. Bez wsparcia POLREGIO i bez zakupu, powiedzmy sobie szczerze, nowego taboru nie będziemy w stanie wykorzystać tej infrastruktury, która kosztem środków z budżetu państwa, środków europejskich została podniesiona do standardu 160 km/h i jest w części wykorzystywana przez pociągi PKP Intercity. Niestety POLREGIO nie wykorzystuje tego potencjału, bo nie ma taboru, i jeździ 110 km/h.

Ostatnie pytanie jest do pana ministra, a może bardziej do pana prezesa POLREGIO. POLREGIO też ma składy na 160 km/h i nie wykorzystuje prędkości 160 km/h w ruchu regionalnym pomimo tego, że na pewnych odcinkach mogłoby. Tą graniczną prędkością jest 140 km/h pomimo tego, że skład, czyli elektryczny zespół trakcyjny, jest dostosowany do 160 km/h, tory są zmodernizowane do 160 km/h. Czy tymi składami, które ma, POLREGIO zamierza jeździć 160 km/h, czy dalej będziecie się państwo upierać przy 140 km/h? Jeśli tak, to jaki jest tego powód?

Jeszcze raz dziękuję za możliwość zadania tych obszernych pytań.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Z kwestii organizacyjnych: mam zapisanego pana posła...

Poseł Marek Sowa (KO):

Mamy briefing o godz. 16.30.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak. To co? To zrobimy, jeśli państwo członkowie Komisji pozwolicie, krótką przerwę. Zaproszę panów ministrów, członków Komisji, pana wojewodę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

O czym ten briefing?

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

O tym, co tu robimy.

[Po przerwie]

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Szanowni państwo, ponieważ wrócił pan minister Malepszak, możemy kontynuować część kolejową. Do głosu zgłosił się przed przerwą pan poseł Dominik Jaśkowiec. Bardzo proszę, panie pośle. Panie pośle Kmita... Bardzo proszę.

Posel Dominik Jaśkowiec (KO):

Panie pośle Kmita, proszę umożliwić mi zadanie pytań. Dziękuję, panie pośle.

Szanowni państwo, pomijając kłótnię o ojcostwo inwestycji kolejowych realizowanych w Małopolsce, rząd koalicji 15 października realizuje bezsprzecznie największy program inwestycji kolejowych w Małopolsce od czasów cesarza Franciszka Józefa, czyli od okresu, kiedy kolej w Małopolsce budowano. Widać, że wszystkie te inwestycje, zwłaszcza w peryferyjnej części regionu, idą bardzo ładnie i jest ich duży impet, co cieszy, niemniej jednak chciałem wrócić do krakowskiego węzła kolejowego w granicach miasta Krakowa, dlatego że obawiam się, że jeżeli pewne rzeczy nie będą skoordynowane, to będzie on miał problemy. Już ma problemy z przepustowością. W związku z tym mam pierwsze pytanie. Jak wygląda to studium, które jest opracowywane? Kiedy możemy spodziewać się jakichś jego rezultatów w postaci konkretnych decyzji co do tego, co dalej robimy w Krakowie?

Bardzo cieszę się z informacji o łącznicy w Żabińcu. Wydaje mi się, że ona jest kluczowa, tak samo jak przebudowa linii kolejowej nr 8 i wyposażenie jej w dodatkowe tory co najmniej do stacji Kraków Batowice, a pewnie w jakiejś perspektywie też do Miechowa, bo tamten ruch kolei aglomeracyjnych bardzo się wzmógł. Zgodzę się z posłem Kmitą w kwestii konieczności rozmowy na temat kolejnego, trzeciego dworca kolejowego w Krakowie. Idea dworca północnego w rejonie Bronowic czy też zachodniego, jak byśmy go nazwali, wydaje się uzasadniona. Wtedy stacja Kraków Główny mogłaby być taką stacją, przez którą te pociągi by tylko przejeżdżały, czyli stacją przelotową. Mogłyby wtedy rozpoczynać swój bieg albo na Płaszowie, albo właśnie na tej stacji, co pewnie udrożniłoby ten ruch. Mam więc pytanie, czy prowadzą państwo jakieś prace analityczne.

Nie byłbym sobą, gdybym nie zapytał o dwie dość ważne inwestycje, które wspólnie z miastem powinny się wydarzyć, które też spowodują udrożnienie linii kolejowych w obrębie Krakowa, czyli o przebudowę wiaduktu przy ul. Kąpielowej. Wiem, że wiadukt jest w tej chwili na liście rezerwowej do finansowania i ta kwestia waży się, jednak przydałaby się jakaś konkretna deklaracja, że realizujemy ten projekt. Druga inwestycja to wiadukt w rejonie stacji towarowej Kraków Bieżanów, czyli przebudowa skrzyżowania de facto z terenem stacji i ul. Półlanki. To jest bardzo trudny, newralgiczny węzeł kolejowo-drogowy. Tam też powinien powstać wiadukt. To też jest istotne. Prosiłbym więc o stosunkowanie się do kwestii związanych z miastem Kraków, które tutaj poruszyłem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Krystian, bardzo proszę.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Panie ministrze, w kontekście przedstawionych realizacji chciałem poruszyć kilka tematów, które wiążą się z omawianą tematyką, ponieważ ich realizacja dla rozwoju regionu całej Małopolski, a zwłaszcza zachodniej Małopolski, jest tutaj kluczowa.

Rozpocznę od projektu modernizacji i rewitalizacji linii kolejowej nr 103 Trzebinia – Spytkowice – Wadowice. W ramach opracowania studium rozwoju krakowskiego węzła kolejowego koncepcja rewitalizacji linii kolejowej nr 103 została włączona jeszcze przez pana ministra Andrzeja Adamczyka do opracowania tego dokumentu. Dokument miał być gotowy w październiku ubiegłego roku. Okazuje się, że ten dokument jeszcze nie jest gotowy. Na ostatnim posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds. Rozwoju Małopolski otrzymaliśmy informację ze strony PLK, że w ramach jego opracowania zostały dołączone kolejne komponenty. W związku z tym

ostateczne zakończenie realizacji tego studium zostało przesunięte o kilka miesięcy. W związku z tym jest moje pierwsze pytanie. Jakie to komponenty do opracowania tego studium zostały dołączone, panie ministrze, i kiedy ostatecznie ten dokument powstanie? To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia, która dotyczy linii kolejowej nr 103, to ta, która wiąże się z odpowiedzią pana ministra dla mieszkańców zachodniej Małopolski, którzy w ramach petycji obywatelskiej zwrócili się do pana z prośbą o przyspieszenie i w ogóle realizację rewitalizacji linii kolejowej nr 103. W ramach tej odpowiedzi pan minister raczył być odpowiedzią, że linia ma znaczenie tylko i wyłącznie regionalne, w związku z tym rewitalizacja tej linii spoczywa na marszałku województwa małopolskiego. Chciałem pana prosić, żeby pan potwierdził lub zaprzeczył tym twierdzeniom, ponieważ z tego, co mi wiadomo, od rewitalizacji linii kolejowych jest ministerstwo, są Polskie Linie Kolejowe, natomiast marszałek w Małopolsce, co skutecznie udowadnia, jest od uruchamiania nowych połączeń kolejowych, co, jak widać, czyni przez własną spółkę Koleje Małopolskie ze znakomitym powodzeniem.

Chciałem również zwrócić panu ministrowi uwagę na to, że linia kolejowa nr 103 nie ma tylko i wyłącznie lokalnego, regionalnego znaczenia, ale ma znaczenie ponadregionalne, bo przy odpowiednim skomunikowaniu może stanowić alternatywne połączenie na przykład na Śląsk. W związku z tym ta odpowiedź wprowadza mieszkańców w błąd. Dlatego nie odpuszczamy w tej sprawie. Bardzo proszę o odpowiedź na pytania, które zadałem w kontekście linii kolejowej nr 103.

Moje ostatnie pytanie, które dotyczy linii nr 103, dotyczy kwestii odpowiedzi z Portu Polska czy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Nie wiem, czy już zmienili państwo tę nazwę trwale, czy nie. W każdym razie mamy informację, że w ramach realizacji komponentu kolejowego planowana jest rewitalizacja linii kolejowej nr 103. Czy ministerstwo posiada takie informacje od Portu Polska, a jeśli posiada, jak ustosunkowuje się do tej informacji?

Druga kwestia, którą chcę poruszyć, to kwestia linii kolejowej nr 94. Panie ministrze, na ostatnim posiedzeniu rzeczono Parlamentarnego Zespołu ds. Rozwoju Małopolski przedstawiciele PLK jasno stwierdzili, że linia ta posiada największy przyrost pasażerów ze wszystkich linii regionalnych w Małopolsce, natomiast choć prace modernizacyjne są na tej linii prowadzone od dwóch lat, niestety ich tempo wyraźnie spadło. Na ten rok planowana jest przebudowa czy rewitalizacja przystanku osobowego Zator i remont drugiego przejazdu na rzece Skawie w rejonie Zatora. Przypomnę, że cały czas do realizacji jest przebudowa stacji kolejowej Dwory, która posiada chyba najstarszy system sterowania ruchem kolejowym. Mamy do przebudowy stację kolejową Przeciszów z przystankami. Podobnie jest ze stacją kolejową Spytkowice oraz przystankiem osobowym Ryczów. W związku z tym potrzebne byłoby utrzymanie tego tempa prac modernizacyjnych, które były prowadzone mniej więcej do 2024 r. Tutaj niestety to tempo bardzo mocno spadło. Mamy potężny przyrost pasażerów – z tego, co słyszę, mamy 2 mln rocznie – natomiast tempo modernizacji wyraźnie osłabło.

W kolejnej części mojego wystąpienia chciałem dopytać również o linię kolejową nr 179. Mówimy o linii kolejowej Oświęcim – Bieruń Stary – Tychy. O ile dla odcinka Tychy – Bieruń Stary informacje są pozytywne, o tyle dla odcinka Oświęcim – Bieruń Stary pozytywnych informacji nie ma. Przynajmniej mi o nich nie wiadomo. Jeżeli się mylę, to proszę mnie sprostować, ale nie widzę ze strony ministerstwa deklaracyjnych i mocnych działań związanych z doprowadzeniem do uregulowania i zakończenia tematu możliwości przejścia linii kolejowej przez teren kopalni dla odcinka Oświęcim – Bieruń Stary.

Ostatni temat związany z linią kolejową to jest linia kolejowa nr 117 na odcinku Andrychów – Kęty oraz na odcinku Kęty – Kęty Podlesie. Tam również jest potrzeba wzmożenia prac modernizacyjnych, dokończenia modernizacji tak, aby na całym odcinku od Wadowic do Kęt, bo od Kęt Podlesia to już podlega pod inny rejon utrzymaniowy... Dla linii nr 117 ten temat jest istotny, aby zakończyć proces modernizacji na całym odcinku. Od Wadowic do Andrychowa jest zrobiony, natomiast odcinki od Andrychowa do Kęt i od Kęt Podlesia do Kęt również są do realizacji. Na tę chwilę tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa? Pan poseł przewodniczący Andrzej Adamczyk, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, panowie posłowie... Panie ministrze, pytanie dotyczy linii kolejowej nr 103. Uważnie przeczytałem odpowiedź na interpelację

pana posła Mariusza Krystiana w tej sprawie i muszę powiedzieć, że odpowiedź nie powala. Wie pan, nigdy bym sobie nie pozwolił... Być może kiedy byłem ministrem, podobne odpowiedzi były wysyłane. Nie wszystkie czytałem, oczywiście za wszystkie odpowiadałem, ale też posypuję głowę popiołem, jeżeli taka, o podobnej treści w tamtym czasie została wysłana.

Otóż odpowiedź, że samorząd powinien zainteresować się odbudową linii kolejowej, jest odpowiedzią – delikatnie rzecz ujmując – nie na miejscu, bo to, że działał program „Kolej plus”... Praktycznie nie ma żadnego nowego naboru, nie ma edycji „Kolej plus II”, „Kolej plus III” itd. Odpowiedź, że na tej linii kolejowej nie ma jakichś potoków pasażerów... Siłą rzeczy nie ma potoków pasażerów, bo ta linia jest zawieszona. Trudno, żeby tam pasażerowie byli, żebyśmy mogli powiedzieć o atrakcyjności tej linii.

Trzecia rzecz. Jeżeli linia kolejowa, która jeszcze niedawno była uznana za absolutnie bezsensowną, jeżeli chodzi o uruchomienie tam połączeń kolejowych, myślę o linii kolejowej Kraków – Skawina – Oświęcim, okazała się hitem po wznowieniu połączeń kolejowych, to jestem przekonany, że każda kolejna linia, o którą samorządy postulują, a wiem, że w stosunku do linii kolejowej nr 103 samorządy bardzo mocno zabiegają o przywrócenie jej do eksploatacji... Każda odpowiedź powinna być poprzedzona co najmniej analizą, a nie tylko i wyłącznie odpowiedzią okrągłą. Tak to nazywam, przepraszam za wyrażenie. Niestety odpowiedź na tę interpelację jest odpowiedzią na okrągło, z której nic nie wynika, a odsyłanie do samorządów i rekomendacje, aby realizowały tę inwestycję samorządy, jest, jeszcze raz powtórzę, bardzo mocno nie na miejscu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, bardzo chętnie zrobię panu taką specyfikację, bo w poprzednich kadencjach napisałam bardzo dużo kolejowych interpelacji, i te odpowiedzi do wiadomości przekażę. Bardzo chętnie.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Naprawdę, bardzo chętnie.

Pan poseł Sowa, bardzo proszę.

Posel Marek Sowa (KO):

Dziękuję bardzo. Po pierwsze, bardzo dziękuję za wszystkie programy inwestycyjne, które są realizowane. One są niezwykle istotne. Zdaję sobie sprawę, że kolejka kolejnych inwestycji jest duża, że tego nie da się nadrobić w przeciągu 10, 20 lat i że to pewnie trochę potrwa.

Dzisiaj finansowanie mamy rekordowe, ale wiadomo, że nigdy nie jest tak, żeby środków było wystarczająco. Zawsze potrzeby są dużo większe. Przypomnę, że linia nr 117 była sfinansowana ze środków europejskich z komponentu regionalnego. Środki finansowe były z regionalnego programu operacyjnego z regionu. To była umowa z rządem zawarta w kontrakcie regionalnym, że rząd to realizuje, a województwo takie zadania wspiera.

Faktycznie, trzeba tę linię skończyć. To w ogóle jest bez dyskusji. Nie może być tak, że środki wystarczają do Andrychowa. Wiadomo, że początkowo zmieniły się ceny i z tego tytułu wynikło to, że zakres robót do Andrychowa był droższy i zrealizowano tylko etap do granic województwa. Dalej, do Bielska ta linia musi być w całości zrobiona. To jest dla mnie oczywiste, tak samo jak jest dla mnie oczywiste... Wspieram tutaj głos posła Krystiana, sam mówiłem o tym chyba dwa tygodnie temu, jak mieliśmy informacje o inwestycjach kolejowych w Sejmie. Linia z Bierunia Starego do Bierunia Nowego też musi być dołączona. Formalnie jest poza granicami naszego województwa, ale z punktu widzenia funkcjonalności dla mieszkańców Oświęcimia zapewni nam połączenie z Tychami. Tychy zawsze są ważnym ośrodkiem gospodarczym. Bardzo dużo ludzi od nas tam pracuje. Tam naturalna jest też kwestia osadnictwa. W tej chwili mieszka tam wiele osób związanych z Oświęcimiem czy z zachodnią Małopolską i warto tę linię kolejową zrealizować. Chyba trzeba przejąć ten teren od Polskiej Grupy Górniczej.

Chciałbym, żeby przy tych dużych inwestycjach nie wypadły nam inwestycje drobne, które poprawiają codzienne funkcjonowanie. Bardzo dziękuję za pozytywne otwarcie na rozwiązanie przejścia na dworcu w Libiążu. To jest 16-tysięczne miasto. Tam trzeba zapewnić, tak jak w większości miejsc, całkowicie bezpieczną komunikację, nie tylko między peronami, ale również w przejściach na drugą stronę. Wiem, że pan dyrektor przygotowuje teraz koncepcję

przejścia podziemnego. Myślę, że znajdą się na to środki finansowe, żebyśmy mogli to jak najszybciej zrealizować.

Chciałbym do tego pakietu zgłosić jeszcze jedno rozwiązanie. Chodzi mi o przystanek kolejowy Oświęcim Kruki. On na pewno wzmocniłby linię Skawina – Oświęcim. Około 15 tys. mieszkańców mieszka tam w odległości kilometra od potencjalnego przystanku. Gdyby była możliwość, żeby zrobić taką analizę, rozważyć lokalizację, lokalizacja byłaby pewnie przy ul. Żwirki i Wigury. Tam w sąsiedztwie jest szpital, są bloki, jest praktycznie wszystko, jest też zbiorowa komunikacja miejska. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, proszę o odpowiedzi, tym bardziej że pan minister zapowiedział, że musi zdążyć na pociąg.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Tak u mnie zawsze jak w drogę, to pociąg, a już do Krakowa to obowiązkowo pociągiem. Nigdy nie pokonałem trasy Warszawa – Kraków inaczej niż pociągiem.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Zapraszam... (*niestłyszalne*)

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Nie wypada mi, panie ministrze.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

(*wypowiedź poza mikrofonem*)

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Tak, ale minister Bukowiec realizuje to zadanie.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

...zupełnie poważnie, bo uważam, że projektantom bardzo się udało odcinek drogi nr 7 między Warszawą a Krakowem, w odróżnieniu od odcinka od Olsztyna... znaczy Ostródy do Trójmiasta, gdzie wiemy, jak ciężko się prowadzi samochód.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze. O drogach za chwilę. Oddajmy głos panu ministrowi w sprawach kolejowych.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie ministrze, mam pewien problem, bo lubię poruszać się z większą prędkością, a po ekspresówce można jechać tylko 120 km/h. Słyszałem, że są tacy, którzy pokonują tę trasę z dużo większą prędkością, tylko że nielegalnie. Słyszałem, że są tacy, którzy jeżdżą szybciej. Te osoby są na tej sali. Dzisiaj nie będę ich wymieniał.

Pani przewodnicząca, odpowiadając na pytania, zaczynając od pana posła Kmity: Szczucinka przez Żabno, Dąbrowę Tarnowską do Szczucina. Dla mnie sprawa jest jasna i to wyraziłem. Można robić Szczucinkę, ale to jest linia o parametrach linii lokalnej, o trudnej geometrii. Gdyby robić ją porządnie, trzeba byłoby w całości mocno ją wyprostować. Dlatego warto wrócić do koncepcji Edwarda Gierka i poważnie podejść do tematu Kielce – Busko – Tarnów, czyli porządnej, dwutorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej, której nie zbudowano w PRL-u, a to na mapie kolejowej są brakujące elementy po drodze z centralnej Polski w kierunku Małopolski i dalej, w kierunku granicy ze Słowacją. Po prostu mamy na sieci kolejowej takie brakujące elementy i to jest jeden z nich. Inaczej będzie tak, że wszystko będziemy musieli, mówiąc kolokwialnie, przepychać przez Kraków. Możemy to zrobić, żeby w ramach programu CPK realizowanego w spółce CPK... Spółka CPK nie zaczęła studium wykonalności dla tego połączenia, minister Horal nie zapoczątkował tego, ale obecnie warto byłoby zapoczątkować ten temat, żeby te pięćdziesiąt kilka kilometrów nowej linii wrzucić na etap studialny. To w temacie zupełnie nowej jakości.

Trudniejszym tematem jest w mojej ocenie przedłużenie CMK z okolicy 180. kilometra CMK w kierunku Olkusa. To może jeszcze byłoby do zrobienia. Trudniejsze jest podejście

do Krakowa, bo i tak musimy tutaj przeanalizować dwa warianty. Jeśli podchodzimy do Krakowa od strony zachodniej, to odcinek przynajmniej od Zabierzowa do Krakowa musi być rozbudowany do czterotorowego. Nie ma żadnej opcji. Być może odcinek ten musiałby być odcinkiem czterotorowym nawet od Krzeszowic. Temat był wstępnie analizowany przez spółkę CPK sześć lat temu i na konsultacjach społecznych przedstawiciele CPK zderzyli się z rzeczywistością bardzo głośnych już protestów: „Nie przejdziecie przez ten teren. Nie ma możliwości, żeby zbudować cokolwiek nowego”. Stąd już sama rozbudowa tej linii od Krakowa przez Zabierzów do Krzeszowic byłaby zadaniem trudnym, chociaż w mojej ocenie możliwym. Budowanie nowego odcinka bliżej Krakowa to dzisiaj byłaby pewnie droga przez mękę. Mówię o kwestiach społecznych.

Z tego względu musimy rozważyć dwa elementy. Albo podchodzimy do Krakowa od strony zachodniej, od Krzeszowic i Zabierzowa, albo rozbudowujemy do czterech torów istniejącą trasę przez Zastów, Miechów do tunelu. Trudno szukać innej alternatywy, chociaż oczywiście drogowcy zrobili S7 i być może trzeba przeanalizować jakieś warianty przytulenia się, mówiąc kolokwialnie, do S7, z nową linią kolejową wychodzącą na północ od Krakowa. To będzie jedno z wąskich gardeł i jeden z poważniejszych problemów rozwoju ruchu dalekobieżnego, ale nie tylko dalekobieżnego, bo na tych odcinkach mamy ruch mieszany. Na odcinku do Trzebini mamy dzisiaj 250 pociągów dobowo i to już jest granica, która nie pozwala iść wyżej. Tam już po prostu nie pomieścimy kolejnego ruchu.

Musimy rozbudować ten układ do czterotorowego albo zbudować całkowicie nową linię kolejową. To jest poważny problem węzła krakowskiego i ruchu w kierunku Warszawy, centralnej Polski, ale także w kierunku zachodniej Polski, bo o ile linia nr 133 przez Zabierzów i Krzeszowice ma alternatywę w postaci linii nr 94, o tyle w kierunku północnym nie mamy żadnej alternatywy. To, co teraz robimy w ramach KPO, jest poprawą przepustowości, ale za małe pieniądze, to trzeba sobie jasno powiedzieć. Tam wkładamy łącznie ok. 300 mln zł, ale jest to rozwiązanie na maksymalnie 10 lat. Już dzisiaj musimy myśleć o tym, jak wyjechać z Krakowa szczególnie w kierunku północnym, i to nie tylko dla Intercity, ale i dla Kolei Małopolskich, dla POLREGIO, dla potencjalnie innych przewoźników, którzy chcą z tego korzystać. Nie dziwię się, że spółka CPK podjęła temat, ale nie poszła dalej, jeśli chodzi o wjazd do Krakowa, bo chociaż 15 lat temu takie połączenie było analizowane, to nic poza studium wykonalności – wtedy robionym przez PLK – się nie wydarzyło. Podkreślam, niebawem temat stanie się pilny.

Jeśli chodzi o Intercity i Bronowice, to jest dobry pomysł, żeby pod tym kątem przeanalizować Bronowice położone 5 km od Krakowa Głównego. Jeśli powstaje węzeł, to trzeba spróbować przyciągnąć mieszkańców zachodniej strony aglomeracji do kolei, bo nie ma sensu, żeby oni jechali do Krakowa Głównego. Jak chcą pojechać do Wrocławia, Poznania, Gorzowa, Szczecina, to mieliby łatwiej nie przeciskać się do centrum miasta, tylko wsiadać bezpośrednio na Bronowicach. Zapisalem sobie ten temat, ponieważ analizujemy kolejne lokalizacje, gdzie faktycznie warto albo się zatrzymywać, albo wręcz zbudować perony, żeby lepiej obsługiwać aglomerację. Mamy już kilka takich przykładów w szeroko rozumianej aglomeracji warszawskiej. 30 km od Warszawy jest Grodzisk Mazowiecki, który mógłby ściągać do pociągów pasażerów z zachodniej części miasta. Bronowice są znacznie bliżej centrum, dlatego warto wątek przeanalizować.

Przebudowa linii nr 62, Bukowno i powolne jazdy... Przyjrzę się temu, wrzucę ten temat PLK, żeby przeanalizować Bukowno pod kątem przebudowy. Do określenia byłby zakres techniczny, żeby faktycznie nie było tam powolnych jazd, bo jak już włożyliśmy w tę linię dużo pieniędzy i zrobiliśmy 100–120 km/h, to powolna jazda psuje nam ten efekt.

Pytania nr 5 i 6 dotyczyły POLREGIO. Panie pośle, pani przewodnicząca, jeśli można, po mojej odpowiedzi na pozostałe pytania oddałbym głos prezesowi Dingesowi, jeśli chodzi o POLREGIO i 110 km/h. To 110 km/h faktycznie może być problematyczne, żeby w ogóle zmieścić się w rozkładzie jazdy na takiej trasie jak linia nr 133, bo ten pociąg jest po prostu za wolny i pociągi szybsze będą, mówiąc kolokwialnie, ograniczały go w rozkładzie jazdy.

Węzeł krakowski... W tym temacie oddam głos dyrektorowi Wanatowi. Tu mamy zarówno te drobne uzupełnienia, jak łącznica, która pozwala nam stworzyć ring krakowski, jak i Bronowice, jak i duże tematy w ramach węzła krakowskiego związane z budową nowych linii kolejowych, bo Myślenice i „Kolej plus” to jest właśnie taki temat, być może też pewna alternatywa dla rozwiązania drogowego, który to temat, jak wiemy, jest trudny.

Jeśli chodzi o linię nr 103, też pozwolę sobie oddać głos dyrektorowi Wanatowi, bo propozycja oddania do samorządu.... Mamy jeden dolnośląski przykład bardzo aktywnego samorządu i świetnie sobie radzą. Jeśli pojawiła się taka odpowiedź ze strony samorządu, to może powiem

jeszcze bardziej w kontekście tego, że ta linia nie pojawiła się w „Kolej plus”, a dobrze nadaje się do „Kolej plus”, bo jest tematem łatwiejszym niż budowa nowych linii. Teraz mamy sporo takich tematów spoza „Kolej plus”, które realizujemy w ramach środków budżetowych. Pochylę się nad linią nr 103 w pierwszej kolejności od Trzebini do Spytkowic, chociaż wiadomo, że jej realizacja miałaby sens w całości. Zobaczymy. Przeanalizuję ją pod kątem zakresu i środków.

Oczywiście najlepiej byłoby, gdyby była deklaracja organizatora, jaki będzie ruch, bo zawsze lepiej zobaczyć, czy to będzie osiem par pociągów dobowo, czy więcej. Wtedy też przeanalizujemy to pod kątem tego, jaki zakres robót jest wymagany. Patrząc jednak ogólnie na skalę sieci, cieszę się, że dzieje się dużo na liniach lokalnych, na liniach, które mogą mieć nawet większy charakter niż tylko linie lokalne, mogą nawet służyć jako trasy alternatywne, bo przecież z Trzebini można pojechać na Spytkowice i dalej, w kierunku Skawiny. Musimy mieć też alternatywę na węźle krakowskim, bo nawet gdy coś się dzieje na podstawowej trasie przez Mydlniki do Zabierzowa, alternatywą jest linia nr 94.

Pani przewodnicząca, jeśli chodzi o pozostałe kwestie, oddam głos dyrektorowi Wanatowi, bo mamy jeszcze to, co dalej będzie się działo na liniach nr 94, 179, 117, oraz dodatkowe sprawy, jak Libiąż, który będziemy realizować, czy dodatkowy przystanek w Oświęcimiu. Oświęcim teraz jest numerem jeden, jeśli chodzi o krótki okres wzrostów liczby pasażerów w relacji do Krakowa, bo szybkie pociągi z Bielska-Białej przez Czechowice i Oświęcim robią tu gigantyczną robotę. Tylko w samej relacji z Bielska-Białej do Krakowa to jest 20 tys. pasażerów miesięcznie. Dochodzimy do 1 tys. pasażerów dobowo tylko w całej relacji, nie licząc po drodze Oświęcimia czy Chrzanowa, a tutaj wzrosty też są duże.

To pokazuje, jak pasażerowie potrzebują szybkiego ruchu z głównych generatorów potoków. Szybki ruch może odciążać takie połączenia, które zatrzymują się wszędzie. Negatywna strona tego medalu jest taka, że zabiera taki ruch z pociągów wolniejszych. Z prezesem Dingesem mieliśmy już rozmowy o tym temacie, że medal zawsze ma dwie strony. Podkreślamy jednak, że wszędzie tam, gdzie możemy zrobić szybkie połączenia między dwoma regionami, połączenia nieoczywiste, bo na trasach dla Intercity stosunkowo krótkich, jak trasa 100-kilometrowa, będziemy to robić, bo każdy dodatkowy pasażer w systemie jest pasażerem, o którego musimy zabiegać.

Pani przewodnicząca, dzisiaj odmeldowałbym się na ekspres Tatry.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Tak, jeszcze ten temat. Faktycznie jeździł kiedyś pociąg, który jeździł przez Olkusz. Rozmawialiśmy z panem posłem Kmitą, że Intercity nie było zainteresowane tym, żeby ten pociąg wrócił. On jeździł z Katowic przez Olkusz, Bukowno, potem jechał CMK do Warszawy. Nie mogę obiecać powrotu tych połączeń, chociaż faktycznie zmodernizowane parametry trasy nie powinny blokować takich inicjatyw, żeby uruchomić chociaż jedną parę takich połączeń. Intercity chce bardzo mocno pracować systemowo, jak już uruchamiamy jakąś trasę, żeby to była przyzwoita oferta: cztery pary połączeń, sześć par, osiem par i więcej, ale obiecuję, że pochylimy się nad tematem połączenia przez Olkusz i Bukowno, szczególnie jak już będziemy tam mieli zrealizowane wszystkie kwestie infrastrukturalne.

Pani przewodnicząca, jeśli można, oddam głos.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak, tak, oczywiście.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

W tematach szczegółowych dyrektor Wanat, w tematach Polerio – prezes Dinges. Kibicuję POLREGIO, żeby zaczęli jeździć 160 km/h, jeśli zatrzymują się co 20, 30 km, bo wtedy po prostu musimy wykorzystywać parametry infrastruktury. Przyjmujemy, że to jest warunek konieczny, że jak mamy już za duże parametry i zrobione ciężkie pieniądze, to najlepiej, gdyby wszyscy przewoźnicy te parametry wykorzystywali.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze. Bardzo dziękuję, panie ministrze.

To najpierw pan dyrektor, potem pan prezes. Chyba że pan prezes krócej... Tak. To proszę, panie prezesie.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie ministrze, ale tu jest...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący... człowiek małej wiary, a wydawałoby się, że jesteśmy w miejscu, gdzie ta wiara powinna być trochę mocniejsza.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

No właśnie, dlatego spoglądam i naprawdę się dziwię, panie przewodniczący.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Ale proszę zobaczyć analizy. Jeśli w województwie warmińsko-mazurskim przewozy urosną o 30%, to dodamy do systemu kolejowego 1 mln pasażerów. Jeśli w Małopolsce przewozy urosłyby nam o 30%, to jesteśmy na poziomie 50 mln pasażerów. Kolej jest środkiem masowego transportu. Musimy dbać o te generatory ruchu, żebyśmy nie spędzali coraz więcej godzin w korkach – a to się niestety dzieje – tylko przedstawiali alternatywę dla transportu drogowego. Taką naturalną alternatywą w Małopolsce jest kolej. Dlatego te sztafety, o których mówimy, muszą iść w kierunku tego, że realizujemy kolejne inwestycje. Być może Busko – Tarnów jest tematem, który musimy niebawem rozpocząć, tylko żeby to już nie trwało 20 lat, tak jak zaczynaliśmy Podłęże – Piekiełko (dyrektor Majerczak, 2005 r.), tylko żeby ta realizacja najdalej po 10 latach analiz trafiała na poziom realnej roboty na gruncie. Mamy już większe pieniądze w systemie i te pieniądze musimy bardzo precyzyjnie lokować, szczególnie tam, gdzie do przewiezienia są miliony pasażerów rocznie. Dzięki.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję, panie prezesie. Bardzo proszę...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, czeka jeszcze pan minister, są sprawy drogowe.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

...wypowiedź prezesa... z grudnia 2012 r. Pamięta pan to posiedzenie Komisji Infrastruktury. To był dramat dla przewoźników kolejowych polskich pasażerów. Pan pamięta tę debatę, bo zapewne gdzieś... chyba pan nie był obecny na posiedzeniu Komisji, ale słyszał ją pan. W tym kontekście faktycznie warto pracować i warto mieć...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Szanowni państwo...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze, panie...

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Nie, spokojnie, pociąg jest...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Nie, słuchajcie, szanowni państwo. Szanujemy czas...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję bardzo. Działamy.

Wiceprezes zarządu POLREGIO SA Wojciech Dinges:

Odpowiadam na pytania pana posła Kmity. Jeżeli chodzi o pociągi na trasie Kraków – Katowice, to pociągi przyspieszone, które nie zatrzymują się na wszystkich przystankach, jeżdżą z prędkością 160 km/h. Są to zarówno pociągi POLREGIO, jak i pociągi Kolei Śląskich, które operują

na tej trasie. Jeżeli chodzi o pociągi osobowe na tej trasie, maksymalną prędkością jest 130 km/h, dlatego że tam mamy sporo przystanków osobowych w stosunkowo niewielkich odległościach i fizycznie nie ma sensu rozpędzać się do prędkości 160 km/h. Uzysk na całej trasie mógłby być liczony w pojedynczych minutach: jednej, dwóch, trzech minutach. To jest jedyne rozsądne wyjaśnienie, dlaczego tam jest 130 km/h. Po prostu pomiędzy przystankami nie da się za bardzo rozpędzać, a jednocześnie jest dbałość o zużycie energii.

Jeżeli natomiast chodzi o połączenia z Kielc do Łodzi po CMK, mam informację, że od przyszłego rozkładu jazdy, od przyszłego roku będzie tam również prędkość rozkładowa 160 km/h. W tej chwili były problemy pomiędzy PLK jako zarządcą infrastruktury i zgadzającym się na rozkłady. Nasze pociągi były przytrzymywane gdzieś na Włoszczowej itd., w związku z czym nie zakładaliśmy tej rozkładowej prędkości, natomiast po pana słowach poprosiłem dyrektora zakładu, żeby zrobić wszystko, żeby w przyszłym rozkładzie 160 km/h – przynajmniej na tym odcinku CMK – wykorzystać to tak, jak jest to możliwe. Pojazdy, które tam jeżdżą, to są pojazdy umożliwiające taką prędkość. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Panie dyrektorze, bardzo proszę kontynuować.

Dyrektor regionu CRI PKP PLK SA Mateusz Wanat:

Dziękuję. Odpowiadając na pytanie pana posła Jaśkowca odnośnie do studium i jego rezultatów, wyniki tego dokumentu chcemy przedstawić opinii publicznej i wszystkim państwu w drugiej połowie roku. Myślę, że będziemy gotowi w rejonie wakacji. Co tam zmieniamy? Ponieważ w samym węzle Kraków znamy już trasę proponowanego nowego transportu publicznego, jakim jest metro, uwzględniamy to w analizach ruchowych i w modelach, które są przygotowywane w ramach tego studium. Byłoby zupełnie nierozsądne, gdybyśmy pracowali w oderwaniu od tego, co dzieje się w mieście. Kluczowe dla nas jest to, aby to było kompatybilne. Efektem tego studium będą m.in. łącznice, o których tu mówiłem.

W szerszej skali analizowana jest linia nr 103 i analizowana jest linia nr 115. Wszystkie te wyniki będą uwzględnione w tym dokumencie.

Posel Dominik Jaśkowiec (KO):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Dyrektor regionu CRI PKP PLK SA Mateusz Wanat:

W okresie wakacji. Myślę, że bardziej w połowie roku, więc na samym początku wakacji.

Odnośnie do dwóch obiektów, o których była mowa, ul. Kąpielowej i ul. Półlanki, faktycznie ul. Kąpielowa... Jako mieszkaniec Krakowa bardzo dziękuję, że miasto wystąpiło w drugiej edycji konkursu. Wiem, że pytania były teraz zadawane bodajże 8 kwietnia. Wyniki będą około czerwca. Jest to konkurs ogólnopolski, więc decyzje podejmowane są w centrali strategii naszej spółki. Oczywiście kibicuję dwoma rękami i liczę na to, że to nam się uda.

Ul. Półlanki, po drugiej stronie Krakowa... Nie było wniosku o likwidację tego przejazdu i budowę wiaduktu. Oczywiście też jestem tego zdania, że ten przejazd jest bardzo kłopotliwy w tym rejonie. Dość dobrze znam to miejsce. Trzeba szukać rozwiązania, żeby go zlikwidować, żeby ten wiadukt wybudować. Swego czasu rozmawialiśmy na ten temat z panem prezydentem. Jest to duże zadanie. Jak nie ten konkurs, to trzeba znaleźć inne rozwiązanie, żeby wiadukt tam wybudować.

Linia nr 103, może jeszcze w uzupełnieniu... Pan minister powiedział, że będzie zabiegał o to, aby ta linia była modernizowana. Zgadza się, ona ma potencjał głównie lokalny, natomiast może stanowić alternatywę dla linii nr 94 czy dla linii nr 117. Można też udrożnić tę linię w pierwszej kolejności od Wadowic do Spytkowic, aby można było puszczać później na linię nr 94. Ta linia też jest oczywiście szczegółowo podana w dokumencie wstępnego studium wykonalności. Przedstawimy stosowne szczegółowe informacje z potokami podróży, z finansowaniem bliżej połowy roku, tak jak mówiłem.

Już patrzę, co tu jeszcze mamy zanotowane. Rozbudowa o trzeci i czwarty tor drogi nr 8 do Batowic i przygotowanie do projektowania to też jest priorytet naszych działań. To jest obowiązek, aby ten ciąg komunikacyjny poprawić w kierunku Warszawy, bo to nawet jest dalej niż Batowice, czyli do Miechowa. Na prezentacji wspominałem, że jednym z wariantów jest puszczenie dodatkowych torów po łącznicy, która byłaby w Żabińcu pod przejściem, pod linią

nr 131, i po wyjściu po południowej stronie Krakowa Głównego. To jest element, który, mówiąc wprost, musi być jak najszybciej zrealizowany. Na pewno w kolejnym rozdaniu finansowym ta inwestycja musi być zrealizowana.

Pan marszałek wspominał o linii nr 103, również o linii nr 117 w kierunku Kęt. Tak, udało się z RPO zrealizować ten odcinek w jedną stronę. Bezwzględnie trzeba połączyć z Bielskiem-Białą, czyli Kęty – Bielsko-Biała jest do modernizacji.

O linii Tychy – Bieruń Stary nie mam co prawda szczegółowych informacji, bo to już trochę wykracza poza nasz region, natomiast wiem, że tam przetarg ma być lada tydzień, pewnie będzie na początku maja. Co do odcinka Bieruń Stary – Bieruń Nowy, jeżeli państwo pozwolą, odniesiemy się na piśmie, bo tutaj też nie mam szczegółowej wiedzy.

Dworzec w Libiążu... Przejście musimy bezwzględnie zrobić. Liczymy na współfinansowanie jednostki samorządu terytorialnego. Mamy tam odpowiednią pulę oszczędności, ale żeby zrobić to kompleksowo, potrzebujemy jeszcze kilku złotych. Mam nadzieję, że w połowie roku ogłosimy przetarg na projektowanie, żeby jak najszybciej uzyskać decyzję administracyjną.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze. Dziękujemy.

Dyrektor regionu CRI PKP PLK SA Mateusz Wanat:

Linia nr 94, no tak. Pan poseł mówił o pierwszym etapie realizacji, który był zrealizowany do Podborów. Faktycznie, tam była kompleksowa modernizacja. Na pozostałej części są roboty, które polegają na częściowej poprawie infrastruktury pasażerskiej, czyli część peronów jest wybudowana na nowo. Jest poprawiana geometria toru, aby skrócić czasy przejazdu. Prawda jest taka, że żeby tę linię dokończyć, potrzeba jeszcze 500 mln zł. Liczymy na to, że to będzie jedno z zadań, które będzie miało priorytet w kolejnej perspektywie, wraz z linią nr 103 i linią nr 94.

W ramach studium, które realizujemy, oczywiście rozpatrujemy częściowo nawet rozbudowę tej linii o dodatkowe tory, tak samo linię nr 94, linię nr 8, jak i linię do Krzeszowic. To wszystko jest w tym studium wskazane. Taką mapę geograficzną z harmonogramem poszczególnych działań chcemy przedstawić w połowie roku.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze. Bardzo dziękuję.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, dajmy szansę drogowcom. Bardzo dziękuję za sprawy kolejowe.

Teraz głos odbiera mi pan minister Bukowiec. Oddaję głos panu ministrowi. Proszę o przedstawienie informacji na temat inwestycji drogowych w Małopolsce, jak rozumiem, razem ze współpracownikami. Bardzo proszę. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Jak słyhać, dzisiaj pewnie nie będę mógł dużo mówić, ale mam ze sobą współpracowników: pana dyrektora Tomasza Kwiecińskiego z centrali Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i Macieja Ostrowskiego, dyrektora Oddziału GDDKiA w Krakowie.

Rozpocznę tylko jednym zdaniem o kolei, ponieważ była tutaj mowa o Szczucince. Pan minister Malepszak mówił o planach docelowych, jakie ewentualnie mogłyby być, natomiast ważne jest to, że o odbudowę Szczucinki zabiegają samorządowcy, mieszkańcy Powiatu Dąbrowskiego, którzy borykają się z wykluczeniem komunikacyjnym, więc odtworzenie trasy, która kiedyś tam funkcjonowała, byłaby szansą na to, aby mieszkańcy całego powiatu dąbrowskiego mogli dotrzeć choćby do Tarnowa. W tej chwili tylko wąska i zatłoczona droga nr 73 – planujemy poszerzenie i poprawę na tej drodze krajowej – służy za ciąg komunikacyjny dla mieszkańców tego regionu.

Proszę państwa, jeśli chodzi o „Rządowy program budowy dróg krajowych”, to w województwie małopolskim obecnie w realizacji znajduje się ok. 17 km dróg, odcinek drogi ekspresowej S7 oraz obwodnice w ciągach dróg krajowych realizowanych w ramach tego programu o szacunkowej wartości ponad 4 mld zł. W przygotowaniu są odcinki autostrady A4 i S52. Tutaj szacunki mówią o ok. 160 km i wartości ponad 30 mld zł.

Przypomnę najważniejsze szczegóły inwestycji, które są prowadzone. To dokończenie rynku wokół Krakowa, czyli S7. W drugiej połowie tego roku planujemy oddać do użytku węzeł Mistrzejowice, który nie tylko zdecydowanie poprawi komunikację dla mieszkańców Krakowa i regionu, ale będzie to również doskonała droga tranzytowa dla wszystkich, którzy będą chcieli jeździć z kierunku północ-południe.

To również inne odcinki dróg, które są realizowane. To Beskidzka Droga Integracyjna realizowana w tej chwili, podzielona na cztery etapy. Tam prace przygotowawcze, jeśli chodzi o dokumentację i badania geologiczne, przebiegają bardzo sprawnie. W tym tygodniu pierwsze przetargi na Sądectzanę będą przez generalną dyрекcję ogłaszane przy trzech najmniej kontrowersyjnych etapach. Będziemy już tutaj zlecać w ramach przetargu prace geologiczne i koncepcję programową całego projektu. Jeśli chodzi natomiast o dwa odcinki, gdzie będziemy robić korektę z uwzględnieniem wniosków samorządów, tam będziemy również – jeszcze w tym miesiącu, najpóźniej na początku kwietnia – zlecać stosowne przetargi.

Minister Dariusz Klimczak nie tak dawno podpisał program inwestycyjny dla rozbudowy autostrady A4 o trzecie i czwarte pasy: dodatkowe pasy trzecie tam, gdzie są dwa, a czwarty pas tam, gdzie są trzy. Również za rok kończy się umowa koncesyjna z firmą Stalexport. Mimo wniosku ze strony firmy Stalexport podjęliśmy decyzję, że absolutnie nie będziemy przedłużać tej umowy, więc ten odcinek za rok przechodzi w zarządzanie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Realizowane są również inwestycje obwodnicowe. W tym przypadku to obwodnica Limanowej czy Nowego Targu. Są na różnym poziomie realizacji, ale o tym powiedzą panowie dyrektorzy. Bardzo proszę, jeśli pani przewodnicząca pozwoli.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Prosimy.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

To jeszcze słowo o tym, o czym powiedziałem na konferencji prasowej, bo myślę, że to ważna informacja. Oprócz obwodnicy Zatora, o której mówił pan poseł przewodniczący Marek Sowa, dzisiaj podpisałem program inwestycyjny na budowę bardzo newralgicznego ronda. Tam mamy ruch wynoszący 11,5 tys., a 4 mln uczestników, turystów przyjeżdża do centrum rozrywki. Ten odcinek DK44 jest bardzo niebezpieczny. 22 mln zł to program inwestycyjny. Z tego będzie wkład ok. 4,5 mln zł od firmy, która zadeklarowała dołożenie się do przebudowy tego skrzyżowania i wybudowania podziemnego przejścia dla wszystkich tych, którzy będą chcieli skorzystać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Dzień dobry. Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, w telegraficznym skrócie postaram się szybko powiedzieć o inwestycjach, które są prowadzone przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad na terenie województwa małopolskiego.

Po pierwsze, inwestycje w realizacji. Tak jak powiedział pan minister, na koniec tego roku planujemy do oddania ostatni fragment wschodniego obejścia Krakowa. Będzie wtedy już pełny, funkcjonujący ring. Jest to niezmiernie istotny element. Tak jak mówiłem, wszystkie prace na dzień dzisiejszy idą zgodnie z założeniami harmonogramowymi. Na koniec roku planujemy uruchomienie do ruchu pełnej obwodnicy.

Kolejny odcinek, na południe, to rozbudowa układu drogowego w Libertowie. Tutaj koniec budowy planujemy na III kwartał przyszłego roku. Kolejny odcinek to budowa węzła drogowego w Krzyszkowicach. Planujemy, że w kwietniu, czyli już za moment, oddamy do ruchu ten układ drogowy. Dalej: DK7, budowa węzła drogowego w Myślenicach. To też jest zaplanowane na maj tego roku. Tutaj inwestycje zbliżają się więc do końca.

Obwodnica Zatora... Po wielu bojach w Krajowej Izbie Odwoławczej udało się. Mamy wykonawcę. Planowane zakończenie to IV kwartał 2027 r. Liczymy na to, że wykonawca pójdzie tutaj sprawniej. To nie jest duży zakres, więc może uda się szybciej, ale termin umowny to IV kwartał 2027 r.

Przy obwodnicy Oświęcimia tak naprawdę został nam ostatni, newralgiczny fragment: przejście pod linią kolejową. Planujemy, że do końca tego roku cała inwestycja będzie już funkcjonować. Wszystkie odcinki, które mogły być oddawane do ruchu, były sukcesywnie oddawane w ostatnich miesiącach.

Roboty na obwodnicy Zabierzowa są realizowane. Budowa jest w toku. Planowane zakończenie robót to III kwartał 2027 r. Zakończenie rozbudowy DK94 na odcinku w Olkusz planowane jest na zakończenie tego roku, czyli IV kwartał 2026 r. Budowa węzła drogowego w Wieliczce jest planowana do zakończenia w końcu przyszłego roku.

To, co nas czeka, jeśli chodzi o przetargi na roboty w systemie „Buduj” lub „Projektuj i buduj” w najbliższej perspektywie bądź te, które są już w toku, to obwodnica Limanowej. Przetarg został ogłoszony. Tutaj planujemy, że w kwietniu lub w maju powinniśmy mieć oferty wykonawców.

Na obwodnicy Wadowic jest analogiczna sytuacja. Tutaj też przetarg jest już w toku od grudnia zeszłego roku. To bardzo podobny, zbliżony termin. Planujemy, że w kwietniu będziemy mieli oferty od wykonawców.

Przetargi planowane... To były przetargi w toku, a tutaj mamy planowane. To budowa węzła drogowego w Jaworniku. Planujemy, że w II kwartale tego roku uzyskamy ZRID. Jak tylko uzyskamy ZRID, będziemy ruszać z postępowaniem przetargowym na roboty. To także rozbudowa DK87 Nowy Sącz – Piwniczna-Zdrój. Tutaj mamy decyzję środowiskową. Planujemy przetarg na roboty na przełomie II i III kwartału tego roku.

Dokumentacja, czyli projekty, które są w przygotowaniu, to obwodnica Makowa Podhalańskiego. Planujemy, że w drugiej połowie tego roku uzyskamy decyzję środowiskową. Jak tylko będziemy ją mieli, będziemy kontynuowali dalsze prace projektowe, przygotowawcze do tego zadania.

Obwodnica Nowego Targu, DK49... Tutaj też po pewnych perturbacjach, wyzwaniach ze strony Nowego Targu uzupełniliśmy tę dokumentację. Zakładam, że w drugiej połowie tego roku powinniśmy mieć decyzję środowiskową. Jak będzie decyzja środowiskowa, oczywiście będziemy kontynuowali proces przygotowawczy.

Obwodnica Chrzanowa i Trzebini... Tutaj zakończyliśmy etap odbioru tej dokumentacji, jeśli chodzi o materiały do decyzji środowiskowej. Zakładamy, że na przełomie II i III kwartału złożymy wniosek o decyzję środowiskową dla wariantu 4.

Obwodnica w Piwnicznej-Zdroju... Tu planujemy, że decyzję środowiskową uzyskamy w drugiej połowie tego roku. Jak tylko ta decyzja będzie, będziemy szli dalej z procesem przygotowawczym.

A4, o czym przed chwilą wspomniał pan minister, mamy podzieloną na kilka odcinków. Tutaj jest odcinek Dulowa – węzeł Balice. Planujemy, że w marcu tego roku ogłosimy przetarg na realizację. Właśnie ogłosiliśmy przetarg na realizację. Źle powiedziałem. Ogłosiliśmy przetarg na materiały do decyzji... projekt budowlany. Tę rozbudowę rozpoczynamy od rozbudowy jezdnii o trzeci pas ruchu. To po to, aby później można było ewentualnie sprawnie wdrażać organizację ruchu w zakresie kolejnych dostosowań poszczególnych obiektów mostowych.

Balice-Kraków – ul. Kapielowa... W drugiej połowie tego roku planujemy złożyć wniosek o decyzję środowiskową. Oprócz rozbudowy mamy tutaj też lekkie korekty przebiegu autostrady A4, szczególnie w okolicy przejścia przez Wisłę czy w obszarze istniejącego węzła Skawina.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Nie, prawie... *(niezrozumiale)*

Odcinek Balice-Kraków – ul. Kapielowa... Jutro będzie szczegółowsza prezentacja. To kwestia powiązania lotniska Balice z tym układem drogowym. Tu, jak widzimy, wykształcimy zupełnie nowe powiązanie dla lotniska Balice, ale szczegóły będą na jutrzejszym posiedzeniu Komisji, gdzie dyrektor Jakubiak to zaprezentuje. Planujemy, że złożenie wniosku o decyzję środowiskową będzie w drugiej połowie tego roku.

Rozbudowa węzła Kraków Południe... Zakładamy, że w drugiej połowie 2026 r. złożymy wniosek o ZRID. Tu zakres prac jest bardzo duży. Taki węzeł jest bardzo skomplikowany, ale głównie wynika to z ograniczeń terenowych, które są w tym obszarze, dlatego później będą bardzo skomplikowane prace do wykonania, wszystko to pod ruchem.

S7 na południe od Krakowa... Tutaj, jak państwo dobrze wiecie, w chwili obecnej został powołany zespół przy generalnym dyrektorze. Zakładamy rozpoczęcie prac tego zespołu od 10 kwietnia. Zgodnie z takim harmonogramem chcemy co dwa tygodnie spotykać się tutaj ze stroną społeczną i prowadzić dyskusje i rozmowy na temat sposobów, czyli doboru kryteriów i wag do tych kryteriów tak, aby później można było w oparciu o ustalone kryteria i wagi wybrać ten wariant przebiegu, który będzie najwyżej punktowany zgodnie z tymi ustaleniami. Zakładamy, że finał prac tego zespołu zakończy się we wrześniu tego roku. Oczywiście dalszy harmonogram będzie zależał od tego, jak te prace będą przebiegały i czy rzeczywiście uda się je zakończyć we wrześniu 2026 r.

BDI, S52 podzielone są na cztery odcinki. Na każdym z tych odcinków jesteśmy na etapie prac projektowych i szczegółowych badań geologicznych. Cel mamy taki, żeby przed lipcem 2028 r., przed upływem ważności decyzji środowiskowej złożyć wniosek o decyzję ZRID.

Wracając jeszcze do Zakopianki: rozbudowa w Głogoczowie. Tu planujemy uzyskanie decyzji środowiskowej w 2027 r.

Budowa Sądeczanki... Pan minister wskazał już, że podzielona jest na pięć odcinków realizacyjnych. Dla trzech odcinków rozpoczynamy prace przetargowe na etapie koncepcji z geologią. Dla dwóch odcinków, tam, gdzie były protesty społeczne, wracamy do analizy zmiany tych przebiegów. Jedno i drugie zadanie planujemy tak, że na przełomie II i III kwartału 2026 r. zostaną ogłoszone stosowne postępowania przetargowe.

Mamy też rozbudowy istniejących dróg. To DK79 na odcinku od województwa świętokrzyskiego do Krakowa. Planujemy, że w drugiej połowie roku złożymy wniosek o decyzję ZRID. Prace projektowe cały czas trwają.

Dalszy ciąg drogi nr 79 Rudawa – Młoszowa... Tutaj z kolei planujemy, że na przełomie III i IV kwartału 2026 r. uzyskamy decyzję środowiskową i przystąpimy do kolejnych prac przygotowawczych.

Rozbudowa DK47 Nowy Targ – Szaflary... Tutaj też planujemy w drugiej połowie 2026 r. wniosek o decyzję środowiskową. Szaflary – Zakopane to analogiczna sytuacja. Te zadania są realizowane równocześnie.

DK28 Zator – Wadowice... Tutaj też w drugiej połowie 2026 r. planowany jest wniosek o decyzję środowiskową. DK28 Nowy Sącz – Ropa to analogiczna sytuacja: rozbudowa, druga połowa 2026 r., planowane uzyskanie decyzji środowiskowej.

Kolejny odcinek to DK28. Tutaj też planowane jest złożenie wniosku o decyzję środowiskową w drugiej połowie 2026 r.

Rozbudowa DK28 w Gorlicach... Złożenie wniosku o decyzję środowiskową też planowane jest w pierwszej połowie tego roku.

Budowa DK7 na odcinku Rabka – Chyżne, czyli do granicy... Tu planujemy złożenie wniosku o decyzję środowiskową w drugiej połowie bieżącego roku.

Mamy jeszcze rozbudowę w pięciu odcinkach DK28. Planujemy uzyskanie ZRID w 2029 r. Dziękuję za uwagę. To w telegraficznym skrócie. Jeżeli są pytania, to...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że dyrektora regionalnego nie będziemy już prosić o uzupełnienie. Pytania? Jako pierwszy zgłosił się pan przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, mam świadomość szybkości czasu. Jest godz. 18.00. O godz. 18.00 powinniśmy zakończyć procedowanie dzisiejszego posiedzenia Komisji. Mam pytania i bardzo proszę, aby odpowiedzi na te pytania również zostały skierowane w formie pisemnej. Mam świadomość tego, że nie na wszystkie pytania będzie można precyzyjnie udzielić odpowiedzi.

Pierwsze pytanie dotyczy przebudowy odcinka drogi S52 pomiędzy drogą nr 94 a autostradą A4 przecinającą drogę nr 79. Program inwestycyjny został podpisany w 2022 r. Jako minister podjąłem decyzję o przebudowie tego odcinka i przystosowaniu do drogi ekspresowej trzypasmowej plus pas awaryjny. To dokładnie tak jak na północnej obwodnicy Krakowa. Proszę o informację, na jakim etapie są te prace, kiedy możemy spodziewać się rozpoczęcia realizacji tej inwestycji.

Kolejny temat. Rozumiem, że jutro będziemy rozmawiali na temat węzła na autostradzie A4 w okolicach lotniska czy w sąsiedztwie lotniska Balice. W 2023 r. otrzymaliście państwo

na jesieni trzy warianty, tzn. powołany już, nowy minister otrzymał trzy warianty tego węzła do decyzji, do wyboru. To były tak dalece zaawansowane prace. Pytanie, czy któryś z tych wariantów został wybrany i który został wybrany. Tutaj jest jednocześnie pytanie o realizację inwestycji miejskiej, ale... Nie, to jest istotne, panowie, bo nie wiem, czy macie to gdzieś w dokumentach... (*niezrozumiale*) czy macie to na agendzie. Otóż prowadzone były prace i dalece zaawansowane rozmowy dotyczące połączenia drogi miejskiej, ul. Czarnowiejskiej nowym odcinkiem drogowym do lotniska, do jednego z trzech wariantów węzła. Pytanie, czy dalej trwają prace nad tym, aby znaleźć sposób finansowania tej inwestycji, bo wiadomo, że miasto jej nie uniesie, bo nie jest w stanie unieść, a to powinien być, jak uznaliśmy wówczas w trakcie prac... Jest tutaj były prezes lotniska Balice, pan Radosław Włoszek. W czasie kilkuletnich w zasadzie prac nad koncepcją przebudowy całego tego odcinka autostrady A4 wraz z węzłem przy lotnisku była to immanentna część naszych działań. Pytanie dotyczy możliwości: Czy ministerstwo, rząd widzi możliwość wzięcia udziału w realizacji inwestycji łączącej węzeł na autostradzie A4 z systemem komunikacyjnym miasta Krakowa? To jest drugi temat i drugie pytanie, na które proszę również o odpowiedź w formie pisemnej.

Teraz tak... Dotyczy to inwestycji. Zastanawiam się i proszę o odpowiedź na pytanie, jak to się stało, że w związku z decyzją ZRID zgłoszoną do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego... Jeśli dobrze pamiętam, wniosek na decyzję ZRID o przebudowie DK94 od miejscowości Zederman do miejscowości był złożony w październiku 2023 r. Po dwóch latach procedowania został wydany ZRID na praktycznie połowę tego odcinka, bo od Zedermana do skrzyżowania z drogą krajową drogi powiatowej, do miejscowości Saspów. Tam już trwają prace przygotowawcze, które mają na celu rozpoczęcie tej inwestycji. Czy ona się już rozpoczęła? Nie wiem, być może w ostatnich dniach to się stało. Jak to się stało, że po dwóch latach procedowania decyzji ZRID wydano decyzję ZRID na połowę tego odcinka? Co z drugim odcinkiem tej drogi? Przecież przebudowa drogi nr 94 była przygotowywana właśnie od miejscowości Zederman do miejscowości Wielka Wieś.

Na marginesie, jest tutaj pan wicewojewoda. Panie wojewodo, proszę zwrócić uwagę panu wojewodzie – świadomie mówię to do protokołu – że słabo to wygląda, żeby chwalić się czymś, co było procedowane dwa lata w sytuacji, kiedy wydano pozwolenie na połowę tego, czego dotyczył wniosek, i mówić jeszcze o tym, że poprzednicy w ogóle o tę inwestycję nie zadbali. To tak na marginesie. Proszę przejrzeć zapisy z konferencji prasowej pana wojewody. Nie mam problemu z tym, żeby ktoś identyfikował mnie z inwestycją lub nie, ale są gdzieś granice, których się nie przekracza, a urząd wojewody wymaga szacunku. O tym pan pełniący ten urząd powinien wiedzieć. Powinien o tym pamiętać. Obiecałem sobie publicznie zwrócić uwagę mimo tego, że zdarzenie miało miejsce przed kilkoma miesiącami.

Teraz tak... W S7, o której mówił tutaj pan dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad... Otóż mówi pan o finale pracy zespołu powołanego do rozpatrzenia czy do rozważenia, czy do pracy, procedowania nad wariantami przebiegu drogi ekspresowej S7. Mówi pan o 26 września, tak?

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

O wrześniu tego roku.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

O wrześniu 2026 r.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Tak.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę mi powiedzieć, co wówczas ma się wydarzyć. Wybór wariantów do STEŚ właściwego? Co to oznacza: wybór wariantów do STEŚ właściwego? To jest moje pytanie, bo chciałbym wiedzieć, kiedy ewentualnie będzie jakakolwiek decyzja w tej sprawie, a odnoszę wrażenie, że temat jest jakby przepychany dalej przez kolejne kwartały. Rozumiem, że zespół, który został powołany, w którego skład wchodzi samorządy, inwestor, będzie pracował nad wyborem wariantu, a finałem prac tego zespołu będzie wybór wariantów do STEŚ właściwego, czyli dalej nie będzie to ostateczna decyzja co do wskazania wariantu, tylko dalej będziemy na poziomie poszukiwania rozwiązania.

Na marginesie, chyba pierwszy raz w historii będziemy mieli wybór korytarza drogi przez głosowanie. Rozumiem, że jeżeli komuś uda się zbudować koalicję wewnątrz tego zespołu, a przecież każdy z samorządów ma... Dwóch reprezentantów? Dobrze kojarzę? Tak państwo przyjęliście. Każdy z zainteresowanych samorządów ma dwóch reprezentantów. Każde stowarzyszenie NGO zajmujące się tą problematyką ma dwóch reprezentantów. Nie? Dobra, OK, ale jeżeli ktoś zbuduje większość, to rozumiem, że większość przegłosuje i mniejszość się dostosuje. Proszę mi wyjaśnić, o co chodzi z tym głosowaniem i z tymi zespołami.

Teraz – uważam – ważna sprawa. Jeszcze będę do tego wracał, ale pojawia się wiele pytań. Panie ministrze, zaraz będę miał do pana prośbę, nie tylko do pana ministra, ale też do resortu i do rządu. Otóż pojawia się wiele obaw i wątpliwości. Dzisiaj otrzymałem pytanie od osoby, którą można by nazwać *opinion leader* w środowisku krakowskim, czyli od jednej z osób, która często zabiera głos publicznie. Pytanie było takie: Czy Stalexport jednak przedłuży umowę na koncesję? Czy będzie przedłużona koncesja?

Mówił pan teraz, że mimo wniosku Stalexportu podjęliście decyzję o nieprzedłużaniu. Chciałem bardzo wyraźnie podkreślić, powiedzieć także i panu, panie ministrze, i pozwolić sobie przypomnieć. Umowa koncesyjna jest tak skonstruowana, polskie przepisy prawa mówią jasno i wyraźnie, że nie ma możliwości przedłużenia tej umowy koncesyjnej. Zgodnie z przepisami prawa obowiązuje tryb wyłonienia koncesjonariusza w trybie zamówienia publicznego, czyli w trybie wyboru koncesjonariusza. Jeżeli miałoby być tak, że koncesja na powrót miałaby być przyznana czy miałby zostać wybrany nowy koncesjonariusz, to przetarg koncesyjny powinien zostać ogłoszony około 2022 r., a przygotowany od 2021 r. Dzisiaj nie ma takiego sformułowania jak to, że ktoś podjął decyzję o tym, że koncesja nie będzie przedłużona. To tak, jakbyście państwo chcieli przedłużyć wykonanie odcinka autostrady wykonawcy, który ma 20 km zlecone w trybie zamówienia publicznego, i ktoś powiedziałby, że rozważamy przedłużenie o 20 km wykonania kolejnego odcinka dla tego samego wykonawcy. To jest absurd. Bardzo proszę, żeby nie trzymać ludzi w niepewności.

Zresztą podstawą do tego, że ta autostrada nie będzie płatna, jest przede wszystkim ustawa z dnia 1 lipca 2023 r. o autostradach płatnych, z której jednoznacznie wynika, że autostrady zarządzane przez polskie państwo nie są autostradami płatnymi dla pojazdów o DMC do 3,5 tony oraz dla motocykli. Kierowcy pojazdów do 3,5 tony oraz motocykle nie płacą na autostradach zarządzanych przez państwo polskie. 26 marca przyszłego roku autostrada przechodzi w tryb zarządzania przez państwo i z mocy ustawy nie ma możliwości, żeby była ona płatna. To jest cały zamysł i to jest ta konstrukcja, którą przygotowaliśmy przed kilku laty. Z tego wynika fakt, że autostrada A4 nie będzie płatna i nie będzie płatna żadna inna, dla której obowiązuje koncesja i ta koncesja wygaśnie, bo następnego dnia po wygaśnięciu koncesji autostrada jest zarządzana przez państwo, a wówczas nie można wprowadzić trybu płatnego.

Jeszcze jedno. Co do rozbudowy autostrady A4 mam pytanie i proszę o odpowiedź na to pytanie. W związku z tym, że w „Rządowym programie budowy dróg krajowych” nomen omen z 13 grudnia 2022 r. z załącznika nr 1 z poz. 34 wynika, że autostrada A4 między Wrocławiem a Tarnowem na długości 337 km będzie rozbudowana, bardzo proszę o informację, jakie działania podjęto dla kolejnych odcinków tej autostrady, żeby była ona rozbudowana. To jest poz. 34 załącznika nr 1 do „Rządowego programu budowy dróg krajowych” z 13 grudnia 2022 r. Bardzo proszę również o pisemną informację – tutaj korzystam z okazji – na jakim etapie jest realizacja poz. 33 tego samego załącznika: rozbudowa i budowa autostrady A4 na wysokości Wrocławia, Wrocław – Krzyżowa. Proszę o informację, na jakim etapie jest przygotowanie rozbudowy tej autostrady. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

To już Dolny Śląsk, a jesteście w Małopolsce.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, ale to, że jesteśmy w Małopolsce, nie zwalnia nas od dbałości o wszystkie odcinki autostrad. Jeszcze jedno, korzystając...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Nie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeszcze jedno pytanie z tym związane. W październiku 2023 r. podpisałem program inwestycyjny dla rozbudowy autostrady A4 między Balicami a Katowicami. Pan minister Klimczak oświadczył ostatnio na konferencji prasowej, że podpisał aneks do programu inwestycyjnego rozbudowy autostrady A4. Co obejmuje ten aneks? Jeżeli to możliwe, proszę o udostępnienie skanu tego aneksu programu inwestycyjnego, a jeżeli jest to niemożliwe, to w trybie ograniczonego dostępu. Bardzo proszę o możliwość zapoznania się z tym dokumentem, czyli aneksem do programu inwestycyjnego rozbudowy autostrady A4 między Krakowem a Katowicami z 2023 r. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos? Pan poseł Jaśkowiec, bardzo proszę. Liczę na krótsze wypowiedzi.

Posel Dominik Jaśkowiec (KO):

Szanowni państwo, kilka krótkich pytań, ale przede wszystkim chcę podziękować panu ministrowi Bukowcowi za odważną decyzję związaną z etapowaniem Sądeczanki, bo to trzeba było zrobić i dzięki temu jedna z najważniejszych inwestycji drogowych w Małopolsce ma szansę wyjść z PowerPointa w teren. To jest istotne i to trzeba docenić.

Mam kilka pytań o inwestycje, które już tu się pojawiały. Chciałem dopytać o węzeł Kraków Południe, przebudowę A4 z Zakopianką. Tam planujecie państwo w połowie tego roku złożenie wniosku o ZRID. Mam pytanie. Czy prace uda się rozpocząć w 2027 r.? To jest dość ważny węzeł. On jest strasznie przeładowany i zakorkowany. To jest pilna sprawa.

Muszę niestety przychylić się do pytania pana posła Adamczyka w sprawie drogi nr 94 na odcinku Modlnica – Modlniczka. Kiedy możemy spodziewać się jakichś ruchów związanych z DK94?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

52.

Posel Dominik Jaśkowiec (KO):

Dobrze, przepraszam: 52. W każdym razie chodzi o odcinek pomiędzy węzłem Modlnica a Modlniczką, czyli dostosowaniem do drogi ekspresowej. To też jest istotna kwestia.

Ostatnie pytanie dotyczy Zakopianki, oczywiście przebudowy, budowy S7 do Myślenic: Kraków – Myślenice. Pytanie jest o tyle istotne, że zaniepokoił mnie brak rozmów z miastem Kraków, jakiś taki zgrzyt, który tutaj nastał. To pytanie dotyczy kwestii tego, czy w ramach analiz, które będzie przeprowadzać Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, rozważacie państwo możliwość wyjścia z wariantami poza studium korytarzowe. Osobiście uważam, że studium korytarzowe przygotowane przez poprzednie ministerstwo jest przyczyną całego problemu, który tutaj jest, bo ono zawęży wprowadzenie S7 do odcinka, który przebiega przez teren gęsto zurbanizowany. W związku z tym pytanie jest takie: Czy planują państwo poszukać wariantów, które wyszłyby czy to w stronę wschodnią, czy to w stronę zachodnią, poza to studium korytarzowe? Pojawia się też pomysł na przykład na kierunku Gdowa, gdzie gmina generalnie podchodzi do tego bardzo pozytywnie.

Tyle mam krótkich pytań. Prosiłbym o odpowiedź. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Czy jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos? Jeśli nie, to poproszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dobrze. Szanowni państwo, pani przewodnicząca, rozumiem, że pan przewodniczący Adamczyk prosi o odpowiedzi też w formie pisemnej, tak? Tych tematów jest dość dużo, więc odniosę się do kilku pytań i poproszę pana dyrektora Kwiecińskiego i pana dyrektora Ostrowskiego o bardziej szczegółowe odpowiedzi.

Co do Stalexportu, nie będę mówił o szczegółach umowy, natomiast chciałbym potwierdzić, bo to jest clou komunikatu, który przedstawił pan minister Klimczak, że za rok ta autostrada będzie udostępniona, będzie zarządzana przez generalną dyrekcję. Nie planujemy żadnej innej formy koncesji. Nie planujemy żadnej innej formy oddania tego w tego typu zarządzanie.

Co do co do pytania o szczegóły spraw związanych z lotniskiem Balice, z przebudową Modlnica – Modlniczka, poproszę panów dyrektorów.

Odnosząc się do pytania, a właściwie stwierdzenia, dziękuję za te słowa pochwały. Co do Sądeczanki, uważam, że dzięki temu, panie pośle, jesteśmy w stanie naprawdę znacząco przyspieszyć tę inwestycję. Szkoda, że poprzedni dyrektor oddziału nie skorzystał wcześniej z propozycji wariantu samorządowego, ale cóż, nie ma co wracać, idźmy do przodu.

Bardzo proszę o odpowiedź panów dyrektorów.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę o te głosy.

Poseł Dominik Jaśkowiec (KO):

Dodam tylko jedną rzecz: ta droga Modlnica – Modlniczka ma jednak numer 94, a nie 52. Sprawdziłem. To tak na marginesie.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Dobrze. Na odcinku Modlnica – Modlniczka jest prowadzony proces przygotowawczy. Jest wykonawca dokumentacji projektowej. Uzgadniamy szczegóły tych rozwiązań, szczególnie że tam są trudne węzły do rozwiązania, tak żeby ten układ mógł funkcjonować przez kolejne dziesiątki lat bez przebudów. Dlatego ten proces chwilę trwa. Jak tylko go zakończymy, przystąpimy do kolejnego etapu.

W kwestii Balic mamy już rozwiązania projektowe. Szczegóły będą przedstawione w dniu jutrzejszym na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Jeśli chodzi o ZRID na drogę nr 94, odpowiemy pisemnie.

Odpowiadając w kwestii wyboru wariantów do STEŚ właściwego, jeśli chodzi o S7, po pierwsze, chciałbym jednoznacznie powiedzieć, że samorządy ani strona społeczna nie będą głosowały za żadnym wariantem. Tym, co chcemy poddać pod dyskusję samorządom i stronie społecznej, są kryteria i wagi dla kryteriów. Nie będzie tam głosowania nad żadnym wariantem. Chcemy tam tylko ustalić, co jest istotne z punktu widzenia samorządów, przez które ta droga przebiega, jakie elementy powinny mieć wyższą wagę, co powinno mieć niższą rangę, więc w żadnym wypadku nie będziemy tam głosować nad wariantami.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

...ja mam informację o głosowaniu.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Będą głosowania, tak. Panie ministrze, będą głosowania, ale nie nad wariantami, tylko w drodze głosowania będziemy ustalać, jakie to będą wagi, bo oczywiście musi być zgoda. Na wszelki wypadek jeszcze raz wyjaśniam. Napisałyśmy ten...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Zainteresowani wiedzą.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Tak, tak. W zeszłym tygodniu w czwartek też miałem okazję tutaj być i w urzędzie wojewódzkim jeszcze raz wyjaśniać to zainteresowanym. Tak jak mówię, pierwsze materiały przesłaliśmy 27 marca do wszystkich osób, które się zgłosiły. Tam będzie to wszystko na 100% jasne i czytelne.

Co do kwestii wyboru wariantów, tak, tu będzie wybór wariantów do STEŚ właściwego, czyli w drodze preeliminacji o te określone wagi i kryteria wybierzemy warianty, na które będą już szykowane opracowania szczegółowe, w tym międzyszczegółowe inwentaryzacje przyrodnicze. To jest etap STEŚ wstępnego. Później przejdziemy do STEŚ właściwego.

Jeśli chodzi o rozbudowę autostrady A4 na pozostałych odcinkach, tam – co prawda w bardzo różnym zakresie – toczy się proces przygotowawczy. Tutaj też szczegółów udzielimy pisemnie.

Odpowiadając na pytanie pana posła, jeśli chodzi o Kraków Południe, istotny będzie termin uzyskania decyzji ZRID. Jeżeli decyzja ZRID będzie wydawana sprawnie, to myślę, że mamy szansę ogłosić przetarg na roboty jeszcze w przyszłym roku.

O S52 już powiedziałem.

S7 i wyjście poza studium korytarzowe... Tutaj – tak jak na spotkaniu w Warszawie i w zeszłym tygodniu tutaj, w urzędzie wojewódzkim – rozszerzamy nasz zakres na zachód i na wschód, ale na zachód do węzła Skawina, a na wschód do węzła Niepołomice. Poza ten obszar już nie wychodzimy. Dalsze wyjścia poza ten obszar na zachód i na wschód były elementem studium korytarzowego. Tam już nie generują się na tyle duże potoki ruchu, żeby była potrzeba budowy drogi w takim przekroju. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję.

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

Zamykam wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Wszystkim państwu bardzo serdecznie dziękuję za obecność. Zapraszamy na jutrzejsze posiedzenie Komisji.