

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 248)

z dnia 22 czerwca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 248)

22 czerwca 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na wyjazdowym posiedzeniu w Elblągu pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, oraz poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat barier infrastrukturalnych, inwestycji strategicznych i obronnych w powiecie elbląskim oraz na Żuławach w 2026 r.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Andrzej Ryński** dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, **Marcin Pokojski** dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Olsztynie, **Paweł Cywiński** pełnomocnik ministra rolnictwa i rozwoju wsi do spraw Żuław Wiślanych, **kpt. Jacek Kościuch** główny inspektor Delegatury w Elblągu Urzędu Morskiego w Gdyni wraz ze współpracownikami, **Mateusz Szauer** wicewojewoda warmińsko-mazurski wraz ze współpracownikami, **Michał Missan** prezydent Elbląga wraz ze współpracownikami, **Tomasz Sielicki** doradca Ministerstwa Obrony Narodowej do spraw współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, organizacjami społecznymi, organizacjami pozarządowymi, burmistrz Braniewa wraz ze współpracownikami, **Maciej Romanowski** starosta elbląski wraz ze współpracownikami, **Damian Kraśnicki** burmistrz Fromborka **Józefa Zamojcin** burmistrz Tolkmicka, **Krzysztof Kisiel** burmistrz Pieniężnej, **Katarzyna Lasocka** burmistrz Ornety, **Renata Bednarczyk** burmistrz Młynar, **Marcin Słezak** wójt gminy Gronowo Elbląskie, **Dorota Wasiak**, wójt gminy Markusy, **Zygmunt Tucholski** wójt gminy Elbląg, **Zbigniew Lichuszewski** wójt gminy Rychliki, **Grażyna Kluge** przewodnicząca Rady Miejskiej w Elblągu wraz ze współpracownikami, **Stanisław Żołędziowski** przewodniczący Rady Gminy Braniewo, **Witold Kielich** dyrektor Departamentu Infrastruktury i Geodezji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego wraz ze współpracownikami, **Łukasz Waśniewski** zastępca dyrektora Biura Strategii PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Artur Pytliński** prezes Stowarzyszenia „Ruch Obywatelski Nowy Elbląg” wraz ze współpracownikami, **Florian Romanowski** i **Adam Augustynowicz** prezesi zarządu OPEGIEKA sp. z o.o., **Piotr Wójcik** prezes zarządu Meble Wójcik sp. z o.o., **Zbigniew Kuśmierz** prezes Aeroklubu Elbląskiego wraz ze współpracownikami, **Paweł Wojciechowski** prezes Stowarzyszenia Inicjatywa Wyspa Sobieszewska, **Tomasz Drzał**, **Leszek Gaj** i **Piotr Książek** doradcy zarządu Neo Energy Group oraz **Gustaw Marek Brzezina** i **Jerzy Weisła** senatorowie.

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

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

Szanowni państwo, otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w Urzędzie Miejskim w Elblągu.

Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie, w szczególności witam panie posłanki i panów posłów, którzy dzisiaj są tutaj z nami podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury. Witam bardzo serdecznie panią wiceprzewodniczącą Krystynę Sibińską. Witam panią posłankę Magdalенę Kołodziejczak, którą państwo znają bardziej jako przewodniczącą żuławskiego zespołu parlamentarnego, ale jest również przewodniczącą podkomisji stałej do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej oraz poczty – witam panią bardzo serdecznie. Witam bardzo serdecznie panią posłankę Paulinę Matysiak. Bardzo serdecznie witam pana posła Roberta Warwasa. I niezwykle serdecznie witam pana posła Zbigniewa Ziejewskiego – pana posła, któremu bardzo serdecznie dziękuję, dlatego że pan poseł znany jest z tego, że walczy twardo w sprawie Warmii i Mazur i postanowił przywieźć nas tutaj, zorganizować to posiedzenie i dzięki temu jesteśmy tutaj dzisiaj, jutro i pojutrze. To będą bardzo intensywne trzy dni, bardzo merytoryczne.

Zaczęliśmy już dzisiaj od rana od wizytacji w ważnych miejscach z punktu widzenia infrastruktury. Natomiast, panie pośle, bardzo serdecznie dziękuję, bo to jest też znakomity moment do tego, żebyśmy poznali właśnie te lokalne, regionalne wyzwania, które przed państwem, co oznacza, że też przed nami stoją.

Bardzo serdecznie witam panią posłankę Elżbietę Gellert, panią posłankę z regionu, która jest z nami – witam bardzo serdecznie. Równie serdecznie witam senatorów. Panowie senatorowie reprezentujący tę ziemię. Jest z nami pan senator Jerzy Wcisła – witam pana senatora niezwykle serdecznie – oraz pan senator Gustaw Marek Brzezina. Pana senatora również witam bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za tak liczną obecność wszystkich państwa, którzy gromadzie się na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Pozwolę sobie przywitać w pierwszej kolejności reprezentację administracji państwowej, reprezentację rządu. Na dzisiejszym posiedzeniu rząd reprezentuje pan minister Stanisław Bukowiec, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, z bardzo szerokim zespołem. Panie ministrze, jak zwykle witam bardzo serdecznie. To daje nam pewność, że posiedzenie będzie niezwykle merytoryczne i konstruktywne. Jest z nami również szeroka reprezentacja, jak powiedziałem. Witam panią Natalię Zając, zastępcę dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo serdecznie witam pana Marcina Pokojskiego, dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Olsztynie. Bardzo serdecznie również witam pana Łukasza Waśniewskiego, zastępcę dyrektora Biura Strategii PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, który jest tutaj wraz z panem Krzysztofem Wałdowskim, dyrektorem Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie, którego witam bardzo serdecznie, oraz z panem Pawłem Hałaszcukiem, naczelnikiem wydziału w Biurze Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK-i – witam również bardzo serdecznie. Witam niezwykle serdecznie kapitana żeglugi wielkiej, pana Jacka Kościucha, głównego inspektora Delegatury w Elblągu Urzędu Morskiego w Gdyni, wraz z reprezentacją urzędu, panią Dorotą Słabek, naczelnikiem Wydziału Oddziaływania Inwestycji na Środowisko, i Andrzejem Małkiewiczem, zastępcą pełnomocnika do spraw realizacji w Urzędzie Morskim w Gdyni. Niezwykle serdecznie witam przedstawicieli Wód Polskich. Jest z nami pan Andrzej Ryński, dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Bardzo serdecznie witam przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Jest z nami dyrektor Departamentu Infrastruktury i Geodezji, pan Witold Kielich. Bardzo serdecznie witam. Są z nami również przedstawiciele Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Witam niezwykle serdecznie pana Pawła Cywińskiego, pełnomocnika do spraw Żuław ministra rolnictwa i rozwoju wsi, a także przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej, pana Tomasza Sielickiego, doradcę ministra obrony narodowej. Niezwykle serdecznie witam znakomitą reprezentację samorządu województwa warmińsko-mazurskiego, na czele z panem prezydentem Elbląga, Michałem Missanem – panie prezydencie, witam bardzo serdecznie. Niezwykle serdecznie witam również starostę powiatu elbląskiego, pana Macieja Romanowskiego – bardzo serdecznie witam, panie starosto. Zarówno pan prezydent, jak i pan starosta towarzyszą nam od rana, za co bardzo serdecznie również dziękuję. Witam pana Tomasza Sielickiego, burmistrza Braniewa...

Jezus Maria... Kto mi to tutaj...? To proszę bardzo...

To jest wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. Oprócz tych niezwykle ważnych spraw związanych z infrastrukturą, w sposób oczywisty dostarczają nam później dykteryjek do opowiadania, co tam się działo na tych posiedzeniach Komisji. Tak że trafia to do annałów i naszych pamiętników. Bardzo serdecznie przepraszam, ale witam również w drugiej osobie pana burmistrza. Witam pana Józefa Zamojcina, burmistrza Tolkmicka. Witam pana Krzysztofa Kisiela, burmistrza Pieniężnej. Witam panią Katarzynę Lasowską, burmistrza gminy Orneta. Witam również pana Damiana Kraśnickiego, burmistrza Fromborka. Witam również panią Renatę Bednarczyk, burmistrz Młynar. Bardzo serdecznie witam pana Marcina Ślęzaka, wójta gminy Gronowo Elbląskie. Witam również panią Dorotę Wasiak, wójta gminy Markusy, pana Zygmunta Tucholskiego, wójta gminy Elbląg, pana Zbigniewa Lichuszelewskiego, wójta gminy Rychliki.

Szanowni państwo, witam również bardzo serdecznie przedstawicieli strony społecznej. Jest z nami Ruch Obywatelski Nowy Elbląg, na czele z panem Arturem Pytlińskim – również witam bardzo serdecznie. Witam wszystkich państwa przedstawicieli samorządów, rad, w tym oczywiście radnych Elbląga. Rozmawiałem przez chwilę z panem wiceprzewodniczącym. Bardzo serdecznie

witam. Witam wszystkich państwa, którzy jesteście dzisiaj z nami, reprezentantów urzędów, samorządów i wszystkich organów, instytucji, które pracują na rzecz rozwoju – czy to Elbląga, czy też całego województwa warmińsko-mazurskiego, Żuław, czyli tego regionu, który jest znaczący i też ważny z punktu widzenia rozwoju naszego państwa.

Szanowni państwo, pozwolę sobie oddać głos naszemu gospodarzowi, panu prezydentowi Michałowi Missanowi, któremu bardzo serdecznie dziękuję za to, że umożliwił nam spotkanie i prace naszej Komisji właśnie tutaj, w elbląskim ratuszu, który jest takim miejscem, w którym zapadają ważne decyzje, i sprzyja rozmowie, i wypracowywaniu tych decyzji, które później są realizowane. Panie prezydencie, bardzo serdecznie panu dziękuję za tę możliwość i bardzo proszę o zabranie głosu.

Prezydent Elbląga Michał Missan:

Dzień dobry. Witam państwa serdecznie. Pozwoliłem sobie wstać, żeby oddać należny szacunek tak poważnemu gremium jak sejmowa Komisja Infrastruktury. Pierwszy raz występuję przed taką komisją, ale mam nadzieję, że nie ostatni – i cieszę się, że właśnie w Elblągu. Witam państwa w naszym pięknym mieście. Pięknym – ja mówię niebiesko-zielonym bo z jednej strony mamy wody morskie wewnętrzne w postaci rzeki Elbląg, które dają nam możliwości rozwoju, z drugiej strony dużo zieleni w mieście, stąd też niebiesko-zielone. Tak że 780 lat praw miejskich, duże tradycje hanzeatyckie – dziś do nich wracamy – portowe, morskie.

Ja później, rozumiem, w swojej prezentacji będę mógł powiedzieć o różnych potrzebach związanych z infrastrukturą Elbląga i okolicy – od największych, tych kluczowych, strategicznych, do mniejszych, bardzo oczekiwanych przez mieszkańców. Witam państwa serdecznie. Budynek z 1912 roku, zabytek – mam nadzieję, że się państwu podoba. Jeszcze raz witam serdecznie i za chwilę będę pewnie zabierał głos. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie prezydencie.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat barier infrastrukturalnych, inwestycji strategicznych i obronnych w powiecie elbląskim oraz na Żuławach w 2026 roku. Jeżeli nie będzie uwag do porządku dziennego, stwierdzę, że został przyjęty.

Nie słyszę uwag. Stwierdzam, że przyjęliśmy porządek dzienny.

Zanim rozpoczniemy nasze obrady, kilka słów wyjaśnienia. Oczywiście temat sformułowany bardzo ogólnie, dlatego że naszą intencją, z którą jesteśmy w różnych miejscach w Polsce, jest poznanie lokalnych i regionalnych uwarunkowań dotyczących prowadzenia inwestycji i zmian, które muszą zostać wprowadzone, żeby jeszcze lepiej nasze regiony mogły się rozwijać – stąd też bardzo otwarta formuła. Z jednej strony jest informacja ze strony ministerstwa i instytucji, które na co dzień pracują nad różnymi kwestiami infrastrukturalnymi, ale z drugiej strony tą najważniejszą częścią jest wsłuchanie się w głos płynący od państwa, od tych, którzy na co dzień podejmują decyzje i realizują ważne projekty lokalne, regionalne – dlatego że to tak naprawdę jest motor napędowy rozwoju gospodarczego. W związku z tym chcemy, żeby otoczenie prawne było w odpowiedni sposób przygotowane i skonstruowane w taki sposób, żeby ułatwiało prowadzenie inwestycji, a nie przeszkadzało. Stąd nasze rozmowy w wielu miejscach w Polsce. To jest nasze kolejne posiedzenie Komisji, w ramach którego jesteśmy akurat w województwie warmińsko-mazurskim.

I bardzo proszę na początku sprawcę naszego posiedzenia, czyli pana posła Zbigniewa Ziejewskiego, o zabranie głosu – jako, tak jak mówię, sprawcę tego całego zamieszania. Oddam panu głos, panie pośle, żebyśmy też usłyszeli, dlaczego nas pan tutaj przywiózł.

Poseł Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. To wielkie słowo uznania jest dla pana i dla wiceprzewodniczących Komisji, bo zawsze się zgłasza chęć wystąpienia, żeby być w jakimś województwie... I dziękuję przede wszystkim koleżance wiceprzewodniczącej, panu przewodniczącemu, że znaleźliśmy czas, żeby też porozmawiać o problemach województwa warmińsko-mazurskiego. Ale inspiracją do tego spotkania, do tej działalności jest przede wszystkim pan prezydent miasta Elbląga Michał Missan i pan starosta Maciej Romanowski. To oni zainspirowali mnie na kolejnych wizytach w Elblągu, jakie problemy powinniśmy poruszyć w tej części województwa. Bo chciałbym powiedzieć, że mamy najdłuższe posiedzenie – bo wszędzie zawsze były

posiedzenia wyjazdowe dwudniowe Komisji Infrastruktury, a my mamy trzydniowe posiedzenie. Dzisiaj jesteśmy w Elblągu i chcemy poruszyć sprawy miasta Elbląga i wszystkich tutaj gmin ościennych – i burmistrzów zaprosiliśmy. Jutro spotykamy się w Olsztynie z samorządowcami tamtego rejonu. W trzecim dniu spotykamy się w Elku. Tak że program jest bardzo bogaty i chciałbym powiedzieć tak, że inspiracją do tych tematów, nad którymi dzisiaj chcemy pracować, to jest przede wszystkim gmina Markusy, gmina Gronowo, gmina Elbląg. Chcemy rozmawiać o tematach budowy dróg na tych terenach depresyjnych, gdzie koszty budowy tych dróg są inne niż w innych częściach tego województwa. Dlatego poprosiliśmy tutaj ministra Stanisława Bukowca z generalnym dyrektorem, żeby te sprawy tutaj wyjaśnić – ewentualnie w następnym naborze – jakie są możliwości zwiększenia środków właśnie w tych gminach depresyjnych.

Ponadto tutaj – o to bardzo mocno zabiega pan starosta Maciej Romanowski – jest most w Nowakowie. Chcemy też doprowadzić do tego wspólnie z Komisją, żeby ten most, tak jak pozostałe dwa mosty, był pod jurysdykcją zarządu Portu Gdynia, a nie żeby całe koszty na siebie przejęło Starostwo Powiatowe w Elblągu.

Byliśmy i rozmawialiśmy dzisiaj też w aeroklubie. Zauważcie państwo, że ten aeroklub utrzymuje się sam i chcemy też tamten pas startowy – gdzie dyrektor aeroklubu też będzie miał swoją przegrodę – żeby ten pas długości 1000 metrów zbudować wspólnie w połączeniu... Dobrze, że jest doradca ministra obrony narodowej, pan Sielicki. Na pewno ten pas startowy nam pomoże tutaj zbudować, panie doradco... Tym bardziej, że mamy tutaj jednostki strategiczne, logistykę w Elblągu. Dowódcy sił zbrojnych NATO chcieliby na tym aeroklubie lądować. Tak że to muszą wspólne nasze działania, żeby to wszystko pociągnąć.

Powiem tak: to, co ustalimy – i my to chcemy też usłyszeć od samorządowców... Bo to, co powie nam minister Bukowiec, te zadania, i to, co powiedzą nam przedstawiciele kolei... Bo chcemy też rozmawiać o tym, co zasugerował prezydent miasta Olsztyna – dworzec w Elblągu, czyli podejście dla osób niepełnosprawnych, tory, perony. Jest tutaj z nami pani burmistrz Ornety, która chce rozmawiać o swoim peronie, o swoim torze, o swoim dworcu. Tak że te tematy będą tu się pojawiały i my oddamy głos właśnie tym osobom, oddamy głos panu ministrowi i osobom z PKP – bo to są najbardziej wiążące tematy. Chociaż chcemy powiedzieć, że też tutaj największym zadaniem dla nas są Wody Polskie... A przede wszystkim odbudowa tych rzek. Bo byliśmy, widzieliśmy te rzeki zarośnięte, niedrożne. Komisja zobaczyła to wszystko na własne oczy. Mam nadzieję, że do pana Mirosława Suchonia skierujemy po tym pobycie odpowiednie pisma, potem prześlemy to do innych ministrów, żeby podjąć stosowne działania. Tutaj duże zasługi przypisuję przede wszystkim Magdzie, która siedzi obok mnie, która kieruje żuławskim zespołem parlamentarnym i oddaje całą swoją duszę. Tyle spotkań, co odbyliśmy na temat wałów i zabezpieczeń powodziowych, na temat tego, co zrobić z bobrami. To wszystko są tematy, które są bardzo nośne.

Mam nadzieję, że dzisiaj częściowo to wszystko poruszymy, a potem jako Komisja będziemy państwa zgłaszać do odpowiednich ministerstw, żeby te problemy, które dzisiaj się tutaj pojawiają, dalej rozwiązywać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie panu posłowi dziękuję.

I rzeczywiście potwierdzam, że od rana podróżowaliśmy w najbliższej okolicy, zapoznając się z wieloma problemami. Poprosiłem też o pomoc państwa reprezentujących samorząd w przygotowaniu treści wystąpień naszej Komisji. Bo rzeczywiście te problemy, te wyzwania, które tutaj są, w pewnych elementach są stanowczo inne niż w innych regionach naszego państwa. I, co też oczywiste, wymagają nieszablonowego postępowania. Tak że dziękuję za tę możliwość, którą mieliśmy od rana. Też potwierdzam, podtrzymuję, panie pośle, będziemy w kontakcie po to, żeby doprowadzić sprawę do końca.

Szanowni państwo, zazwyczaj porządek naszego posiedzenia obejmuje wystąpienie na tym etapie ministra. Natomiast mamy tutaj pewną innowację, panie ministrze – poprosimy o ten głos regionalny, lokalny, po to, żeby wyartykułować te problemy, które są. I po zakończeniu tej rundy poproszę pana ministra o przedstawienie tej informacji, z którą pan minister przyjechał, jednocześnie z odniesieniem się do tych wątków, które zostaną, panie ministrze, poruszone – zarówno ze strony pana ministra, jak i ze strony współpracowników reprezentujących generalną dyрекcję, Wody Polskie i wszystkie instytucje, które mogą nam dzisiaj również pomóc.

Zanim oddam głos panu prezydentowi, to jeszcze bardzo proszę... Pan senator Jerzy Wcisła za chwileczkę musi opuścić nasze posiedzenie i prosił o możliwość zabrania głosu. W związku z tym bardzo proszę, panie senatorze, udzielam panu głosu.

Senator Jerzy Wcisła:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, w Polsce ruszyła już sprawa obszarów metropolitalnych, ale w drugiej kolejności i nie mniej ważna jest sprawa byłych miast wojewódzkich, które pozbawione swojej subregionalności systematycznie się degradują. Jeżeli byśmy przywrócili tym miastom ich rolę w subregionach, to te miasta by odżyły. I dzisiaj ta tematyka, którą podejmujecie, z którą przyjechała tutaj do nas Komisja Infrastruktury, to jest właśnie temat związany z odbudowaniem subregionalności Elbląga i na ten wątek chciałbym zwrócić uwagę.

Reaktywacja Portu Morskiego w Elblągu. Poza korzyściami z istnienia tego portu, to ścisła współpraca z portem w Gdańsku, z korzyścią dla Gdańska. Uwolnione tam zostaną nabrzeża dla wielkich statków, a te małe przejmie port w Elblągu. To jednocześnie modelowe rozwiązanie dla rozwoju transportu morskiego i przeniesienie go na transport śródlądowy. Jeżeli się sprawdzi, obejmie inne porty, inne rzeki w Polsce. Terminale w Elblągu, które powstają w tej chwili, będą służyły także miastom Powiśla – Grudziądz, Kwidzyn, Malbork. Poza naszymi miastami Iława, Ostróda, Braniewo, będą ponadregionalne i będą tworzyły też tę subregionalność Elbląga. To będzie też bardzo ważne – i ważne też dla Gdańska. Bo Gdańsk będzie zakorkowany i jest już zakorkowany przez niedrożność wywożenia towarów z portu w Gdańsku. To nowe połączenia kolejowe i użegłowanie dolnej Wisły – bo Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad zrobieniem analizy udrożnienia dróg dolnej Wisły: Gdańsk, Żuławy, Elbląg, Olsztyn, Warszawa. Szanowni państwo, wywiezienie zboża z Żuław to dzisiaj to jest 22 tys. tirów, a możemy to wywieźć 200-300 barkami albo taką samą liczbą pociągów – ale trzeba to połączenie kolejowe zbudować. Kolejowe to również transportowe łączące polskie porty z obszarem wzdłuż granicy z Rosją. Poza tym, że uruchamia połączenie kolejowe z Bartoszycami, z Lidzbarkiem Warmińskim, to jest w oczywisty sposób linia kolejowa, która od Gdańska będzie zapleczem dla obrony, dla „Tarczy Wschód”, dla obrony granicy z Federacją Rosyjską – dual-use tego rozwiązania jest rzeczą oczywistą. Jeżeli do tego dodamy jeszcze znajdujący się w koncepcjach rozwoju transportu kolejowego w Polsce przewidziany terminal w Braniewie, to mamy cały obszar, który może być obsługiwany razem z Trójmiastem także przez port w Elblągu i ten terminal, o którym mówię, w Braniewie.

Mówię o tym, szanowni państwo, dlatego, byście mieli tę świadomość – członkowie Komisji Infrastruktury – że przyjechaliście do Elbląga, mówicie o Elblągu, ale musimy myśleć o tym, że rozbudowujemy, dajemy impuls rozwojowi dla całego subregionu. I jeszcze do tego wdrażamy w życie pewne rozwiązania systemowe, które będą powielane i będą służyły strategicznemu rozwojowi nie tylko dla miasta, ale i dla branży turystycznej. Jestem pewien, że jeżeli to się uda wdrożyć, jeżeli parlament poprze i będzie widział sens tych wszystkich działań, to Elbląg z miasta zagrożonego degradacją stanie się bardzo silnym ośrodkiem szybkiego rozwoju.

I na koniec, szanowni państwo, nie mogę sobie tego darować – ta książka powstała w 2005 roku. 2005 rok – przedstawiłem tu koncepcję zbudowania kanału przez Mierzeję profesora Jednoręba, od której to się wszystko zaczęło. I jest tutaj wiele artykułów w tej książce, rozdziałów, które mówią właśnie o subregionie elbląskim. Bo chyba wszyscy mamy tę świadomość, że odbudowa portu elbląskiego będzie procentowała. To wszystko, o czym dzisiaj mówię o porcie, o kolei, o Żuławach, o zarządzaniu subregionem, jest powiązane z rozwojem morskości Elbląga i Portu Elbląskiego.

Dziękuję bardzo. Życzę twórczych obrad. Przepraszam, ale mam wcześniej umówione spotkania i muszę za chwilę wyjechać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Szanowni państwo, przystępujemy do realizacji naszego planu. I bardzo proszę pana prezydenta Elbląga, Michała Missana, o zaprezentowanie informacji ze strony samorządu elbląskiego. Panie prezydencie, bardzo proszę.

Prezydent Elbląga Michał Missan:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, o wielu rzeczach pan senator powiedział, ale ja pozwolę sobie trochę uszczegółwić.

Rzeczywiście tworzenie subregionów... Albo inaczej. Dużo miast w Polsce mówi, że jest ośrodkami subregionalnymi. Jak ich pytam, dokąd sięga ich subregion, to nie wiedzą. Natomiast my już wiemy, w Elblągu założyliśmy wraz z partnerami samorządowcami z powiatu braniewskiego, z powiatu elbląskiego Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zalewu Wiślanego. Bo jak często mówię, warmińsko-mazurskie to nie tylko jeziora, ale także Zalew Wiślany i wokół niego strategię rozwoju subregionu należy budować.

Teraz przechodząc do inwestycji, dużo państwo pewnie słyszeliście na temat rozwoju Portu Morskiego w Elblągu. Powiem państwu, że jak rozpoczynałem swoją kadencję jako prezydent – to jest moja pierwsza kadencja, wcześniej byłem wiceprezydentem – na samym początku nie było wiadomo, czy tor wodny będzie pogłębiany, nie było wiadomo, czy uda się uruchomić śródkę, które były zapisane jako strategiczne w programie regionalnym dla Warmii i Mazur. Ale przy pomocy parlamentarzystów, europarlamentarzystów i samorządowców udało się także ze stroną rządową wydyskutować, że tor wodny jednak będzie pogłębiany aż do samego terminala w Elblągu. Wcześniej nie było to takie oczywiste. Inwestycja miała się skończyć kilometr przed portem. Nie było wiadomo, czy będzie obrotnica i jak ona będzie duża. Dzisiaj wiemy, że ta obrotnica będzie również przez urząd morski, przez stronę rządową realizowana.

I teraz inwestycje samorządowe. My staramy się dążyć do takiej komplementarności naszych przedsięwzięć. Udało nam się te śródkę uruchomić. Rzeczywiście 200 mln zł z programu regionalnego – to jest z wkładem własnym oczywiście liczone – zostanie zainwestowane przez samorząd w rozwiązania okołoportowe – mam tu na myśli infrastrukturę drogową – ale także budowę nowego terminala i rozbudowę istniejącego już terminala. Mamy 25-hektarową działkę, którą od lat trzymaliśmy w takiej rezerwie, żeby ten terminal móc kiedyś zbudować. I myślę, że w przyszłym roku przejdziemy do realizacji tej budowy, a jeszcze w tym roku rozpoczniemy infrastrukturę drogową.

I ten ostatni punkt to jest prośba o uwzględnienie naszych potrzeb, jeśli chodzi o nowy terminal. Bo w koncepcji wyłonionej w konkursie na naszym terminalu przewidywana jest bocznicą kolejowa. Potrzebowalibyśmy sprawnego połączenia z węzłami kolejowymi, które należą pewnie do PKP czy PLK. I to jest nasza prośba, żeby o tym pomyśleć. Bo ta kolej, droga, takie połączenie – jak tutaj jest w tym punkcie napisane – może zapewnić nam sprawną działalność naszego terminala.

Port multimodalny – czemu? Bo wyłoniliśmy koncepcję – a właściwie sąd konkursowy, który został powołany, wyłonił koncepcję – która pozwala na możliwość rozbudowy i adaptacji do potrzeb poszczególnych towarów czy tego, co się pojawi na rynku. Funkcja dual-use – tego nie muszę nikomu chyba tłumaczyć, w garnizonie Elbląg 4,5 tys. wojska. Z pewnością jako logistyczny węzeł wojskowy też może to być używane.

To, co pan senator powtarzał – rzeczywiście my nie mamy ambicji być portem, który będzie konkurował z Trójmiastem, ani z Gdańskiem, ani z Gdynią. My chcemy być pomocniczym portem feederowym. Dla nas to jest w zupełności wystarczające. Ale także zwiększa się dzięki tej inwestycji atrakcyjność inwestycyjna naszego subregionu Zalewu Wiślanego. Coraz więcej inwestorów w związku z tym, że będzie dostępna ta droga wodna, zaczyna się interesować inwestycjami w Elblągu. Ja nawet mówię o tym, że w związku z tym, że jesteśmy w obszarze przygranicznym z Rosją, to taką szczepionką na odporność na to, żeby chcieli inwestorzy przychodzić, właśnie są te inwestycje, które ich zachęcają do tego. To jest najlepszy przykład na to, jak można szczepić regiony, żeby nabrały odporności na takie sytuacje.

Infrastruktura przyszłości. Dużo się mówi ostatnio w przestrzeni medialnej o nowym połączeniu kolejowym Elbląga do Gdańska przez Nowy Dwór Gdański. Zabiegamy o to z prostej przyczyny. My jesteśmy funkcjonalnie powiązani z Trójmiastem albo szerzej z przyszłą metropolią, mam nadzieję. Kilkanaście tysięcy mieszkańców Elbląga jeździ do Gdańska, czy do Trójmiasta szerzej, do pracy, leczyć się, na studia, na zakupy. W związku z tym to połączenie wydaje się być zasadne. Oczywiście mamy świadomość wysokich kosztów tego przedsięwzięcia i mamy nadzieję, że wyremontowanie tych magistrali, które dzisiaj istnieją gdzieś tam na drodze Elbląg – Malbork – Tczew do Trójmiasta, skróci czas dojazdu. Natomiast w przyszłości dalej postulujemy, żeby może pojawiło się to połączenie w rozważaniach. Wiem, że ostatnio coś się ruszyło w temacie. Bardzo bym prosił o ewentualne rozważenie dalszych prac nad tym.

Kolejny punkt, reaktywacja kolei nadzalewowej, to może być nasz flagowy projekt, jeśli chodzi o subregion Zalewu Wiślanego oraz związek subregionu Zalewu Wiślanego. Są tory, które pewnie wymagają prac, żeby ożywić tę kolej nadzalewową. Były wystąpienia rady z inicjatywy

mieszkańców, były wystąpienia prezydentów byłych i moje na temat tego, żeby pomyśleć o tych inwestycjach kolejowych.

Kolejna rzecz – utwardzenie pasa lotniczego w Elblągu. To dzisiaj państwo na żywo mieliście okazję zobaczyć w aeroklubie, jak to wygląda. My tu z aeroklubem od początku kadencji – gdzieś widziałem pana dyrektora – współpracujemy. Tak, widzę już pana dyrektora... Staramy się dążyć do realizacji. Elbląg jest dużym węzłem multimodalnym, komunikacyjnym. Dochodzi nam teraz droga wodna. Mamy drogi, kolej, jak do tego dojdzie pas utwardzony, z którego również mogłoby korzystać wojsko na cele obronne, to myślę, że to domyka jakby tę multimodalność naszego miasta.

I tak jak mówiłem – od takich strategicznych pomysłów, jeśli chodzi o infrastrukturę w Elblągu i okolicach, przeszedłbym też do tych przyziemnych. Wspominał o nich pan poseł Ziejewski. Od lat zabiegamy o to, żeby dostosować nasz dworzec, który w 2011 roku został wyremontowany. Tylko jednej rzeczy tam brakuje – dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, dla rodzin z dziećmi. Jeśli można by było to uwzględnić, to się wydaje najmniejszym tematem, jaki dzisiaj poruszamy.

Kolejną rzeczą, o której chciałbym powiedzieć – może lepiej będzie widać tutaj – mamy duży teren inwestycyjny przy naszej drodze krajowej S7. Niestety nie udało się nam uzyskać odstępstwa, żeby tam ewentualnie zrobić prawoskręty z trasy nr 7. To by uwolniło tereny inwestycyjne, które są między aeroklubem a trasą szybkiego ruchu. Zobaczcie państwo czemu. Budowa węzła, który został zaakceptowany przez generalną dyрекcję, to jest koszt 70-100 mln. Jakby dało się to zorganizować na tak zwanych prawoskrętach, oczywiście z zachowaniem bezpieczeństwa, to myślę, że nie byłoby żadnego uszczerbku dla bezpieczeństwa na drodze S7. Naprzeciwnie, na tej samej drodze powstał z prawoskrętami MOP i myślę, że można by było o tym podyskutować. Ja naprawdę nie chcę narzucać, tylko zwracam się z gorącymi prośbami do pana ministra, do posłów, do osób, które mogą decydować o tym.

Co nas czeka w przyszłości, jak uda nam się wszystkie te inwestycje zrealizować? Te, na które mamy wpływ oczywiście. Tu najbardziej mówię o porcie, który jest na głównym obrazku, ten nowy terminal, koncepcja... Jeśli nam się uda to zrealizować, to przed nami uzbrojenie terenów inwestycyjnych. Ale jak uzbroimy tereny inwestycyjne, to myślę, że za mało będziemy mieli wyjazdów na drogę szybkiego ruchu – na drogę S7. W tej perspektywie 2035 będziemy starali się o nowy most na rzece Elbląg. Ja wiem, że to jest perspektywa, która sięga dużo dalej niż kadencja sejmowa, a nawet dwie, ale warto o tym mówić, że trzeba to planować.

Szanowni państwo, na koniec – w tym duchu Elbląg i subregion Zalewu Wiślanego może stać się kluczowym węzłem logistycznym, gospodarczym, turystycznym południowego Bałtyku. Chciałbym powiedzieć, że jestem niezmiernie wdzięczny za to wszystko, co się podziało wokół Elbląga i wokół tych inwestycji, które będziemy realizować w Elblągu. Bo w mojej ocenie jest to największy bodziec rozwojowy dla Elbląga i subregionu od 50 lat – od 1975 roku, kiedy powstało województwo elbląskie. Po likwidacji w 1999 działało się to, o czym mówił pan senator, czyli raczej Elbląg tracił, niż zyskiwał. Dzisiaj mamy szansę odwrócić tę tendencję i bardzo prosimy o pomoc. W naszej ocenie przy relatywnie niewielkich nakładach wielkie korzyści dla całego subregionu, regionu – a mam nadzieję, że w związku z działalnością portu również dla kraju. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie prezydencie.

I poproszę teraz o wystąpienie pana Macieja Romanowskiego, starostę elbląskiego.

Panie starosto, ja też bardzo serdecznie dziękuję, ponieważ pan starosta z nami również od rana przedstawiał te najważniejsze informacje, kiedy podróżowaliśmy po ziemiach powiatu. I rzeczywiście w mojej ocenie ta wizyta już nam daje duży przegląd tych najważniejszych wyzwań. Ale z przyjemnością i niezwykle zainteresowaniem wysłuchamy również prezentacji pana starosty. Bardzo proszę, panie starosto.

Starosta elbląski Maciej Romanowski:

Dzień dobry. Koleżanki, koledzy, zacni goście, chciałbym przede wszystkim podziękować Zbyszkowi Ziejewskiemu. Od pół roku pracujemy wspólnie z prezydentem i ze Zbyszkiem nad tym dzisiejszym spotkaniem. I pytaliśmy się wzajemnie – po co? Zbyszek mówi: „Żebyście mogli przedstawić kilka swoich problemów. Może podpowiemy, może pomożemy”.

A jak nie, to my z Michałem wiemy, że jako samorządowcy i tak musimy te problemy rozwiązać. Dobrze by było, żebyście odpowiedzieli.

Wybraliśmy taki jeden problem, który mamy w tej chwili aktualny na terenie powiatu elbląskiego – ani to mój, ani to Michała, to nasz wspólny problem. Wiele spraw w ogóle ostatnio, jak słyszycie, realizujemy i rozwiązujemy wspólnie. Szczególnie sytuacje kryzysowe nas zmusiły do tego zbliżenia, ale i nie tylko. Nam bardzo zależy na rozwoju – o tym mówił pan prezydent – bo z tego korzystamy. Powiat z tego korzysta. I ta siła naszych obywateli, tych dziewięciu gmin, też jest prezydentowi potrzebna i fajnie tutaj ostatnio się dogadujemy. Oby taka atmosfera trwała nadal.

Dwa słowa na temat tego mostku, który pokazywaliśmy dzisiaj w godzinach przedpołudniowych – w takich ciepłych słowach, bo fajna sprawa. Myśl polskiego inżyniera i trzeba się tym chwalić. Natomiast jest z tym mały problem i może wspólnie go w jakiś sposób rozwiążemy. 5 lipca 2023 roku rozpoczął się ruch kołowy i pieszy przez most nad rzeką Elbląg w miejscowości Nowakowo. Most został zbudowany w ramach drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską części drugiej, której inwestorem był Urząd Morski w Gdyni, a wykonawcą była firma Budimex Spółka Akcyjna. Wartość inwestycji wyniosła ponad 31 mln zł. Most stanowi istotny element układu komunikacyjnego regionu, zapewniając połączenie z drogą wojewódzką 503 oraz ciągiem drogi powiatowej 1100N prowadzącej z Elbląga w kierunku Wyspy Nowakowskiej. Inwestycja znacząco poprawiła dostępność komunikacyjną terenów położonych po wschodniej stronie rzeki Elbląg, zwiększając bezpieczeństwo i komfort podróżowania mieszkańców oraz użytkowników drogi. Pełny cykl obrotu mostu o 90 stopni trwa 250 sekund. 25 sekund to rozruch, 200 sekund to właściwy obrót, 25 sekund to hamowanie. Konstrukcja została zaprojektowana do pracy w temperaturach od -25 do 45 stopni. Otwieranie i zamykanie mostu w trybie automatycznym możliwe jest przy prędkości wiatru 10 m/s – bo stanowi to duży żagiel – a w trybie ręcznym nawet przy prędkościach 15 m/s. Most obrotowy w Nowakowie jest nowoczesną konstrukcją stalową o nośności użytkowej wynoszącej 50 ton. Pośrodku, na głównej podporze znajduje się specjalne łożysko, które obraca most, otwierając go na tor wodny dla statków. Który tor jest ważniejszy – czy ten wodny dla statków, czy ten pieszo-jezdny dla pojazdów? To jest pytanie. W tej sytuacji, gdy port elbląski się rozwija, nie ma tak wielu problemów. Jakby będzie huczał, to ten most może stanowić pewien problem. Cała konstrukcja waży 650 ton. Jest to najdłuższy most obrotowy w Polsce – ponad 104 metry długości, dłuższy nawet od tych dwóch na przekopie, które możecie oglądać. Tamte pracują w trybie hydraulicznym, ten w całkowicie elektronicznie-elektrycznym. A więc na pewno piękna konstrukcja, mogłaby służyć też, jak widzicie, jako atrakcja turystyczna. Ale jeszcze nie było wstęgi, nie było uroczystego otwarcia. Funkcjonuje trzy lata. Przygotowujemy się do pewnej decyzji, kto ma być rzeczywistym właścicielem tego mostu, a kto jego operatorem. Na konstrukcję nośną składają się kratownice, dźwigary o przekroju skrzynkowym zmieniające wysokości – co pozwoliło na znaczną redukcję masy tego mostu i jego konstrukcji z jednoczesnym zachowaniem sztywności. Widzicie tutaj szerokość tego mostu – 17,2 m. Dzięki zabiegom tym udało się uzyskać bardzo lekką konstrukcję – 650 ton i ponad 150 metrów długości. Nowy obrotowy most obraca się wokół pionowej osi obrotu, czyli jest odwodzony, a nie zwodzony. Ułatwia on znacznie komunikację z Wyspą Nowakowską. Most jest otwierany dla jednostek komercyjnych na polecenie kapitanatu. Mała przeprawa dla jednostek air draft poniżej 5 metrów odbywa się na bieżąco, bez otwarcia mostu. Most sterowany jest zdalnie poprzez system nadrzędnych programów sterowania mostem systemu MNS. W przypadku wystąpienia awarii system przełącza się na tryb ręczny. Tutaj mamy wiele systemów zabezpieczających. Właśnie ta elektronika i programy komputerowe trochę szwankują. Jest pewien postęp, ale jednak wymaga to, naszym zdaniem, pewnego przeprojektowania i dofinansowania.

Most obrotowy, który widzieliście, zastąpił wyeksploatowany stary most pontonowy, który znajdował się w odległości 650 m od obecnego. Most pontonowy miał długość 63 m, wybudowany był w 1973 roku. Funkcjonował niemalże 50 lat. Ponieważ był w bardzo złym stanie technicznym, most rozebrano. Most w przypadku wystąpienia cofki na rzece – ten pontonowy – nie był otwierany, co znacznie utrudniało ruch wodny i wymuszało to alternatywną formę żeglugi. Most osadzony był na czterech pontonach, natomiast otwierane były mechaniczne dwa przęsła osadzone na dwóch pontonach, otwierane w kierunku północnym na zalew.

Teraz kilka gorzkich słów na temat tej awaryjności. Tak jak mówiłem, ona spada, ale nadal jest obserwowana i odbierana. Obiekt mostowy od momentu oddania do eksploatacji

charakteryzuje się bardzo wysoką awaryjnością. Problemy eksploatacyjne to mechanizm podnoszenia mostu, mechanizm układów automatyki mostu, systemu sterowania obiektem. Łącznie od 21 lipca 2023 do 30 maja 2026, czyli przez około trzy lata, wystąpiło 119 awarii. Średnio co około dziewięć dni występuje awaria mostu. Stwierdzone awarie i nieprawidłowości w działaniu wymienionych systemów powodują częste zakłócenia pracy obiektu, w szczególności funkcjonowanie mostu w trybie automatycznym jest wielokrotnie niemożliwe, co wymusza częste interwencje operatorów i prowadzenie operacji w trybie ręcznym. Szczególnie niepokojące były pierwsze dni funkcjonowania, pierwszy rok – bardzo dużo tych awarii, jak widzicie tutaj na slajdzie. 69 awarii przy całkowitych otwarciach na poziomie 477. W pierwszym roku operatorem była firma Budimex, później przekazała to dla Zarządu Dróg Powiatowych w Pasłęku, który jest jednostką powiatu elbląskiego. To powoduje pewne perturbacje.

I tutaj spójrzcie – taka najtrudniejsza, najbardziej niebezpieczna sytuacja, awaria systemu programu, gdzie most się otwiera automatycznie i otwierają się też szlabany. Tutaj widzicie z boku... To powoduje potężne zagrożenie dla życia i zdrowia osób, które się po nim poruszają. Tutaj musieliśmy stosować takie działania zastępcze. Firmy ochroniarskie pilnowały tego mostu przez miesiąc. Udało się tę elektronikę, programy trochę poprawić. W tej chwili zabezpiecza to jednak nasz pracownik. Tych pracowników jest pięciu – koszty pięciu ludzi. My zabezpieczamy również przejazd i ciąg pieszko-jezdny, czyli odśnieżanie, zamykanie i konserwacja tego ciągu asfaltowego. Natomiast resztę obsługuje właściciel – Urząd Morski w Gdyni – czyli gwarancje, awarie, ubezpieczenie, koszty prądu. Bo jedno otwarcie to około 1000 zł. Jeżeli teraz występują tylko cztery do pięciu otwarć dziennie, można to jakoś opanować, a gdy port będzie port hulał, to te koszty będą o wiele większe.

Tutaj zestawienie tych awarii – fakty w 2023 roku, w 2024, w 2025, w 2026.

O co bym prosił? O pewną refleksję. Wydaje się, że nie warto by było podpisywać porozumienia przedśadowego ze Skarbem Państwa, z Urzędem Morskim w Gdyni. Można by było się dogadać i na dzisiejszy dzień jesteśmy gotowi jako powiat podpisać takie porozumienie i być operatorem tego mostu, gdzie koszt roczny z tytułu operatora wynosi około miliona złotych. Od strony właściciela te koszty, o których mówiłem, to też milion złotych. Zatem byłoby bardzo sprawiedliwie, solidarnie takie koszty ponosić. Gdyby tak się nie stało, to dziękuję prezydentowi. Bo mówił, że gdy będzie taka potrzeba i ten most przejdzie jednak na naszą własność, to pomoże – bo miasto też jest zainteresowane, żeby ten most sprawnie funkcjonował. Ale wydaje się, że razem można więcej i powinniśmy się z Urzędem Morskim w Gdyni dogadać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie starosto.

Ja też od razu państwa poinformuję, że nasza Komisja rozpoczęła pracę rano, właśnie wizytując ten obiekt mostowy. Rzeczywiście z jednej strony imponujący, z pewnością polepszył standard dostępu mieszkańców, natomiast wyzwania, jak pan starosta przed chwilą raczył poinformować, również są znaczące. Tak że dziękuję bardzo za zarówno tę warstwę merytoryczną, jak i praktyczną – jak to nasza Komisja rano miała okazję przeprowadzić.

Szanowni państwo, jako trzeci swoją prezentację przedstawi pan Witold Kielich, dyrektor Departamentu Infrastruktury i Geodezji Warmińsko-Mazurskiego Urzędu Marszałkowskiego. Panie Dyrektorze, bardzo proszę o zaprezentowanie informacji.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Geodezji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego Witold Kielich:

Dziękuję, panie przewodniczący.

My jako samorząd województwa jesteśmy tutaj świadomi potrzeb w subregionie elbląskim. Patrząc na pana dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie – na bieżąco współpracujemy. Też na pewno do części z państwa dotarła informacja, że renesans, jeśli chodzi o kolej na Warmii i Mazurach, postępuje. Jeśli chodzi o aktualny stan rzeczy, jesteśmy w trakcie postępowania przetargowego na nową umowę z operatorem kolejowym, żeby otworzyć się, że tak powiem, na nową rzeczywistość. Bardziej konkurencyjny jest przetarg niż dotychczas. Oczywiście było powierzenie, ale teraz w ramach przetargu podzieliliśmy nasze zadanie na trzy pakiety. Liczymy tutaj na zdywersyfikowanie, jeśli chodzi o operatorów, ale też jeśli chodzi o subregion elbląski, reagujemy na bieżąco – więc przede wszystkim zwiększyliśmy liczbę par połączeń pociągów jako organizator do Elbląga. Mamy świadomość tego, że Elbląg mocno ciąży do Trójmiasta i chcemy,

żeby to się odbywało naturalnie, natomiast wiemy, że też jest potok i generuje on połączenia do Olsztyna, odpowiednią ilość pasażerów.

Natomiast rozmawiamy – tu też była mowa o tym – o linii nadzalewowej. Niedawno, bo 10 czerwca, spotkaliśmy się we Fromborku z samorządowcami, też z interesariuszami, co bardzo cieszy. Jest przede wszystkim bardzo dobry odzew i wiemy, że to nie jest inicjatywa czy to Polskich Linii Kolejowych, czy organizatora samorządu województwa, jeśli chodzi o transport zbiorowy, tylko jest to inicjatywa nas wszystkich. I każdy czuje się odpowiedzialny za ten proces. Przedstawiliśmy możliwości, jeśli chodzi o infrastrukturę, ale też możliwości finansowania z nowej perspektywy 2028-2034. I wiem też, że związek obszaru funkcjonalnego – mam nadzieję, że nie przekreślam nazwy, ale wiadomo, o co chodzi – subregion elbląski i członkowie tego zacnego gremium są otwarci na to, żeby przede wszystkim uczestniczyć z nami w konsultacjach, jeśli chodzi o mieszkańców – czyli jakie są potrzeby w powiecie braniewskim, elbląskim i w przebiegu tej linii. Mamy tutaj takie piękne miejscowości jak Tolkmicko, Kadyny, Frombork. A więc tutaj trzeba zobaczyć, jak przede wszystkim po tylu latach nieczynnej linii wygląda zainteresowanie pasażerów. Ale z drugiej strony mocno też zastanawiamy się, czy nie przywrócić do żywych, jeśli chodzi o ruch pasażerski, linii nr 204, która jest czynna, jeżeli chodzi o parametry techniczne i transport cargo się na niej odbywa. A my moglibyśmy alternatywnie, póki nadzalewówka jest nieczynna, uruchomić lub też przedłużyć bieg pociągu, który z Olsztyna jedzie do Braniewa, dalej w kierunku Elbląga. Zatem na pewno liczymy na to, że subregion elbląski będzie się rozwijał.

Chciałbym tylko informować, że jutro pana marszałka będzie reprezentował dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, więc też dużo będzie mowy o naszej, że tak powiem, ofensywie, jeśli chodzi o inwestycje drogowe. Natomiast jeśli chodzi o drogi wojewódzkie, patrzemy na to szeroko i sieciowo. Skomunikowanie z kręgosłupem tej części kraju, czy też subregionu, czyli komunikacyjnym kręgosłupem, czyli drogą S7, jak najbardziej inwestycje postępują. Wymienię tu na przykład planowaną obwodnicę Morąga.

Co mogę jeszcze więcej powiedzieć? Pan marszałek Marcin Kuchciński z zainteresowaniem przygląda się inicjatywie tego nowego korytarza kolejowego przez Nowy Dwór Gdański. Jest to bardzo duża inwestycja i z tego, co mi wiadomo, tutaj Port Polska ma się od strony planistycznej temu przyglądać. My natomiast jako organizator publicznego transportu zbiorowego będziemy się temu bacznie przyglądać – jak tylko się pojawi jakieś okienko na uruchomienie przewozów, będziemy się w to włączać.

I na koniec dodam – jest to też ciekawa inicjatywa, kiedyś przy tym projekcie pracowałem – jeżeli chodzi o terminal intermodalny w Braniewie, znajduje się on w sieci trasy europejskiej TEN-T, więc warto ten temat gdzieś mieć na uwadze. Ze względu na zamknięcie granicy oczywiście na ten moment w tamtym kierunku nie ma mowy o jakichkolwiek przeładunkach, natomiast można myśleć w kontekście jakiejś synergii z portem morskim i innymi projektami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję panu dyrektorowi Witoldowi Kielichowi.

Szanowni państwo, poproszę, aby głos w tym momencie zabrali przedstawiciele lokalnego środowiska gospodarczego – pan Piotr Wójcik i pan Adam Augustynowicz. Bardzo proszę.

Prezes zarządu OPEGIEKA sp. z o.o. Adam Augustynowicz:

Dzień dobry. Witam bardzo serdecznie. Dziękuję za możliwość przedstawienia profilu firmy, naszego potencjału i ograniczeń.

Kim jesteśmy? Firma lokalna, 35 lat na rynku, 120 zatrudnionych, pierwszy stopień bezpieczeństwa przemysłowego, wiele osób z certyfikatami dostępu do materiałów z klauzulami tajności. Działamy na rynku obrazowania ziemi – można tak generalnie powiedzieć. Firma działa na obszarze całej Europy. W tym roku planujemy akwizycję na obszarze krajów, w których nie byliśmy – czyli Włochy i Albania. Kamienie milowe – tak jak wspomniałem, od ponad 35 lat po prywatyzacji firma uzupełniała swoje działalności. Wcześniej działała jako firma państwowa. Rok 2009 – transformacja firmy w centrum badawczo-rozwojowe. Rok 2013 – uzyskanie statusu centrum badawczo-rozwojowego od ministra gospodarki. W 2022 roku uzyskanie statusu instytucji naukowej od ministra nauki i szkolnictwa wyższego. Firma ma około 80 mln majątku, 50 mln przychodu i około 10 mln rok w rok przeznaczanych na badania. Wiele projektów badawczo-rozwojowych, nie wiem, czy jesteście w stanie państwo przeczytać, ale one generalnie dotyczą naszej działalności obrazowania ziemi – z czego te czerwone są dla mnie najbardziej istotne,

bo to są projekty międzynarodowe. To świadczy o tym, że firma jest dostrzegana za granicą. Ostatni projekt na tej liście – 14 podmiotów z 10 krajów Europy w zakresie monitorowania lasów przed pożarami i szkodami. Cztery patenty, dwa doktoraty, 180 mln dotacji, 90 mln własnych środków, które firma przeznaczyła na rozwój swojej działalności.

Jak to dzisiaj wygląda? Geodezja i kartografia – duże roboty. Tu przykład dla Wód Polskich, blisko 10 tys. km precyzyjnej inwentaryzacji rowów dla zlewni w Toruniu. Dla Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii bardzo precyzyjne pomiary sieci wysokościowej. Tu mamy nasze zaangażowanie w projekty drogowe dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Realizujemy duże projekty cyfryzacji państwowego zasobu dla Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii i powiatów. Lokomotywą firmy dzisiaj jest teledetekcja i fotogrametria. Posiadamy pięć samolotów fotogrametrycznych, wszystkie dwusilnikowe, wyposażone w najnowsze sensory fotogrametryczne obrazujące ziemię i wszystkie produkty, które z tego możemy budować. Nasz potencjał to około miliona zdjęć wykonywanych co roku – co stanowi mniej więcej pokrycie jednej trzeciej Polski. Taki jest nasz potencjał wykonawczy, jeżeli chodzi o obrazowanie. Uczestniczymy w dużych projektach rządowych – GUGiK, ARiMR, miasta, również lasy w kraju, ale również dla europejskich agencji mapowych.

Klasyczny sensor hybrydowy, którego używamy – ponad 1 milion punktów na sekundę, punktów 3D, pozyskiwanych na poziomie gruntu z 5 tys. m, 2 cm dokładności. Charakteryzuje się tym, że oprócz podczerwonego sensora, który obrazuje teren, mamy również zielony, który wnika do wody. Dla urzędu morskiego realizujemy monitoring dna Bałtyku. Wykonujemy tak zwaną krótką batymetrię od 2 do 7 metrów głębokości – reszta wykonywana jest za pomocą sonaru, po to, żeby uzyskać ciągły obraz dna i przemieszczenia się piasku.

Drugim sensorem lotniczym jest Citymapper, kamera pionowa, cztery kamery ukośne w przód, w tył, w lewo i w prawo, również bardzo mocny skaner laserowy – czyli sensor pozyskuje wszystkie dane z powietrza. Tę fuzję później my opracowujemy. Z 600 metrów mamy 2 centymetry pikselu na poziomie gruntu. Możemy latać również wyżej naszą flotą – aż do 6 kilometrów.

Produkty ortofotomapy, czyli przetworzone zdjęcia lotnicze – zobrazowania CIR-owe, czyli w podczerwieni na potrzeby środowiska, chmury punktów pozyskiwane ze skanerów laserowych jako taka dyskretna interpretacja, odwzorowanie terenu. Zdjęcia ukośne 2,5 centymetra – w tym powiększeniu widać, jaką skalę dzisiaj możemy modelować, jeżeli chodzi o pozyskanie dywanowe danych masowych. Potem to wszystko jest oczywiście triangulowane. Trójkąty są pokrywane fragmentami map po to, żeby uzyskać takie cyfrowe bliźniaki miast. To przykład z miasta Krakowa. Przetwarzanie to wyzwanie dla nas. Takie miasto jak Kraków to blisko 250 TB danych. Gdybyśmy chcieli przetwarzać to dla 2,5 centymetra, to mówimy o czterokrotnym wzroście, czyli 1 petabajt danych do przetworzenia dla jednego miasta. Posiadamy z tego względu własny ośrodek przetwarzania klasy data center, tu w Elblągu, suwerenny, certyfikowany, podlegający jurysdykcji polskiej i europejskiej, przygotowany do tego, żeby świadczyć usługi w najwyższym modelu wydajnościowym, jeżeli chodzi o moc obliczeniową, jak również pamięć masową – takie usługi również świadczymy.

Jeżeli chodzi o informatykę, jesteśmy dostępni na poziomie krajowym. Tu przykład systemu ewidencji emisyjności. Każdy z państwa, kto ma piec, kocioł, kominek, musiał w tym systemie to źródło ciepła zarejestrować. To ludzie z Elbląga budowali to rozwiązanie. Systemy wojewódzkie, systemy na poziomie powiatów, gmin, systemy dedykowane dla Orlenu... Dalej funkcjonuje nasz system mapowy podziemny, naziemny w muldach, na estakadach. Systemy lokalizacyjne – tu przykład ze szpitala bródnowskiego, który podjął się w ostatnim czasie trudnej próby geolokalizacji całego majątku ruchomego, czyli wszystkich urządzeń medycznych w szpitalu. Każde przeniesienie jednego urządzenia do innego pokoju jest automatycznie przez system wykrywane i monitorowane. To samo, jeżeli chodzi o personel medyczny i pacjentów.

Specjalizujemy się w systemach wizualizacji danych przestrzennych. Tu kilka przykładów. Nasze produkty są kartometryczne. Na nich można chociażby sobie takie profile generować. Można na nich dokonywać pomiarów poziomych, pionowych, również skośnych. Możemy wykonywać przeróżne analizy. Tu przykład zacielenia. Możemy również zajrzeć pod ziemię, jeżeli mamy trójwymiarowe obiekty... podziemnego, możemy to w takiej formule również wizualizować i uzgadniać chociażby na zespołach uzgadniania dokumentacji projektowej. Ponieważ mamy data center, mamy kompetencje chmurowe, również uczestniczyliśmy w dużym projekcie Cenagis dla Politechniki Warszawskiej, które uzyskało ostatnio status Diana Test Center, czyli centrum takie testowe NATO-wskie.

Badania i rozwój to nieodłączny nasz wyznacznik i wyróżnik na rynku. Produktem dzisiaj, takim o potencjale światowym, jest certyfikat do kontroli jakości zdjęć lotniczych przy użyciu sieci neuronowych, czyli sztucznej inteligencji. Tym systemem wszystkie zdjęcia w Polsce sprawdza główny geodeta kraju. To są miliony zdjęć w tej chwili dostarczanych. Kontrola dotyczy istnienia chmur na zdjęciach, dymów, cieni chmur, przebłysków, artefaktów oraz nieostrości. Również Hiszpania kontroluje tym zdjęcia. Rozmawiamy z kilkoma krajami europejskimi. W zeszłym tygodniu ten system był prezentowany również na międzynarodowych targach w Brazylii. Pracujemy w tej chwili nad nową wersją, aby już poniżej jednej sekundy zdjęcia były kontrolowane również w czasie lotu. Jesteśmy w kontakcie z producentami sensorów fotogrametrycznych i taką technologię w tej chwili wdramy. Również wykorzystanie sieci neuronowych do automatyzacji – bardzo mocno ten temat jest obecny w firmie. Wykorzystujemy wiele własnych modeli do wykrywania obiektów na mapach, dokumentach, zdjęciach. Wyszukujemy tych danych, jak również na tej podstawie budujemy przeróżne analizy środowiskowe. Rozpoznajemy roślinność, korytarze napowietrzające, budujemy koncepcje zielono-niebieskiej infrastruktury, wyspy ciepła, czy chociażby ostatnio bardzo nowy temat – zanieczyszczenia światłem, gdzie zwierzęta, owady, które potrzebują nocy do tego, żeby żyć, polować, muszą mieć zagwarantowane odpowiednie warunki, a miasta, jak wiadomo, dzisiaj są coraz bardziej rozbudowywane. Tak że wiele tego typu analiz może być wykonywanych również w kontekście roślinności i zarządzania roślinnością, w szczególności roślinnością miejską, której cykl życia jest bardzo ostatnio zaburzony.

Istniejemy bardzo mocno w obszarze ubezpieczeń rolnych. Praktycznie dzisiaj dla wszystkich ubezpieczycieli oferujemy szczegółowe raporty dotyczące przezimowania roślin, gradobicia, zalewania upraw. Praktycznie większość, myślę, że 90%, roszczeń rolników w tej chwili jest weryfikowana w Elblągu przez naszych pracowników i na podstawie tego wypłacane są odpowiednie ubezpieczenia.

Usługi doradcze. Ponieważ mamy dosyć szerokie kompetencje, wiele urzędów, jednostek chce z tego korzystać. Tu kilka przykładów – ministerstwo gospodarki morskiej, Województwo Pomorskie, Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, KOWR. Dla tych jednostek ostatnio budowaliśmy założenia, koncepcje dla ich systemów wewnętrznych.

Wyzwaniem na dzisiaj dla nas są oczywiście ilości danych, które rosną lawinowo i to, że nie jesteśmy w stanie ich analizować. W związku z tym procesy automatyzacji, wykorzystania sieci do zarządzania tymi danymi. Plan rozwoju spółki na najbliższe lata przewiduje około 50 mln inwestycji. Zakupiliśmy niedawno działkę przy lotnisku. Była tutaj mowa dzisiaj o pasie utwardzonym. Bardzo na to liczymy. Ten pas jest wręcz niezbędny do tego, żeby rozwijać dalej działalność spółki w zakresie działalności fotolotniczej i chmurowej.

Tak wygląda pas na wiosnę mniej więcej. Państwo mieliście dzisiaj pewnie ładną pogodę, ale wczoraj padało – i może ten pas tak wyglądać. Co to dla nas oznacza? Dla nas oznacza to bardzo trudną sytuację, ponieważ ta sezonowość pokrywa się z naszymi sezonami fotolotniczymi. Czyli wczesną wiosną, późną jesienią musimy mieć możliwość startowania, lądowania. Tu w narożniku przykład notatki NOTAM dla elbląskiego lotniska, która mówi o utrudnieniach w zakresie właśnie podmokłego terenu i możliwych problemów. A dla nas tutaj również – w czerwonej rameczce – to czasami drastyczne i desperackie próby podniesienia samolotów, łącznie z rezygnacją z rekompensat finansowych i ubezpieczeń w przypadku czegoś, co by się zdarzyło. Niestety, ale umowy, które mamy podpisane, wymagają od nas wykonywania lotów. Tak że gdzieś, jeżeli jest jakaś pogoda, to musimy tam być i musimy lecieć. Jeżeli nie możemy wystartować z grząskiego lotniska, to dla nas oznacza to po prostu stratę w projektach i wypłatę kar.

Rozwój biznesu wokół lotniska – również na to bardzo byśmy liczyli. Dla nas taką wizytówką i porównaniem jest lotnisko Wiener Neustadt, na którym jesteśmy bardzo często z uwagi na to, że producent samolotów serwisuje nam samoloty. Obserwujemy, jak rozwija się szybko i dynamicznie – to wszystko wokół pasa – jak pojawiają się nowe firmy, jak pojawiają się nowe usługi typu właśnie lekkie, specjalne cargo, jakie korzyści uzyskuje z tego miasto. Jak przychodzą inwestorzy, tworzone są miejsca pracy. Również ma to wpływ na lokalne szkolnictwo i uczelnie, które działają w otoczeniu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Szanowni państwo, i tu właśnie informacja na temat inwestycji polegającej na utwardzeniu pasa używanego przez lotnisko. Jest jednym z elementów również rozpatrywanych przez naszą Komisję. Dlatego bardzo proszę dyrektora Aeroklubu Elbląskiego, którego również witam bardzo serdecznie wraz ze współpracownikami, o przedstawienie takiej informacji na temat tej inwestycji, która jest potrzebna między innymi, żeby zapewnić możliwość funkcjonowania przedsiębiorstwom działającym w takiej bardzo newralgicznej, ale i też coraz bardziej wkraczającej w nasze życie technologii.

I też dziękuję, ponieważ byliśmy również w aeroklubie i widzieliśmy te postępy na żywo. Widzieliśmy, że to jest coś, co żyje, a nie jest teoretyczną jakąś potrzebą, którą ktoś wymyślił. Bardzo proszę.

Wiceprezes Aeroklubu Elbląskiego Jacek Sobolewski:

Bardzo dziękuję za zaproszenie, za możliwość zabrania głosu. Elbląg to miasto – chciałbym rozwinąć myśl pana prezydenta na sam początek – niebiesko-zielono-niebieskie. Niebieskie, bo woda, zielone, bo jest dużo zieleni, no i niebieskie, bo jest niebo, do którego możemy wlać z lotniska w Elblągu.

Aktualnie nad miastem Elbląg operacje swoje wykonuje jeden z samolotów firmy OPEGIEKA, właśnie skanuje teren. Natomiast muszę się też podzielić przykrą wiadomością. Aktualnie nie hangaruje u nas żaden z tych samolotów – z racji tego, że delikatność i koszt aparatury, którą przewożą te samoloty na swoich pokładach, w połączeniu z nierówną nawierzchnią lotniska po prostu stanowi pewne ryzyko jej uszkodzenia, o czym mój przedmówca już zdążył powiedzieć.

Mój temat – postaram się szybko wystartować i szybko wylądować, żeby państwa nie znużać. Jednocześnie chciałbym bardzo serdecznie państwa zaciekawić tym tematem i włączyć się w wspólną misję miasta, powiatu i Aeroklubu Elbląskiego. A ta misja dąży właśnie do budowy utwardzonego pasa na lotnisku w Elblągu.

Budowa utwardzonego pasa startowego jako element infrastruktury dual-use – tak sobie pozwoliłem nazwać pierwszy slajd. Proszę sobie wyobrazić, że Elbląg to jest w tej chwili największe miasto w Polsce, które nie posiada lotniska z utwardzoną drogą startową. A tutaj mamy ponad 120-letnią już historię lotnictwa i 69. rok istnienia Aeroklubu Elbląskiego. Lotnisko, jak też całe miasto, jest strategicznie położone w pobliżu Zalewu Wiślanego i granicy NATO. Lotnisko posiada potencjał zarówno cywilny, gospodarczy, jak i obronny. Pierwszy slajd podsumowałem tak – Lotnisko Elbląg to inwestycja łącząca rozwój regionalny z budową odporności państwa.

Krótką fiszką z historii lotniska. 1915 rok to powstanie lotniska w Elblągu. Już wtedy otwarto regularne połączenia z Berlinem i Królewcem. To były Prusy Wschodnie – stąd też te destynacje nie są niczym dziwnym. Następnie w czasach powojennych, do roku 1952, lotnisko było wykorzystywane militarnie. Na 1957 rok datujemy początek działalności Aeroklubu Elbląskiego. Dziś lotnisko EPEL, bo takie są jego znaki ICAO-wskie, pozostaje jednym z najaktywniejszych lotnisk portowych północnej Polski. I rodzi się kluczowe pytanie – czy Elbląg ma wykorzystać swoje lotnicze dziedzictwo, czy pozostać jedynym dużym ośrodkiem regionu bez nowoczesnej infrastruktury lotniczej?

Przechodzimy dalej. Potencjał sektora general aviation w Polsce z każdym rokiem rośnie. I tutaj kilka słów wyjaśnienia. My, mówiąc o budowie utwardzonego pasa startowego na lotnisku w Elblągu, w żadnym wypadku nie chcemy tworzyć z tego lotniska kolejnego portu lotniczego. Naszym celem jest budowa infrastruktury, która będzie z tego lotniska – na ten moment sportowego – tworzyła lotnisko dyspozycyjne, działające w kilku obszarach, o których zaraz powiem.

Jak się kształtuje wzrost ruchu general aviation w Polsce, widzicie państwo za pośrednictwem tej tabelki. Na przestrzeni pięciu lat odnotowujemy w Polsce ponad 15% wzrost ruchu sektora general aviation. Liczba operacji nieustannie rośnie. Pytanie brzmi, czy Elbląg będzie uczestnikiem tego wzrostu? Mamy nadzieję, że tak.

Tutaj, na tym slajdzie zaprezentowałem wzrost ilości rejestrowanych statków powietrznych w Polsce. I tutaj widzicie państwo, że nieco ponad 500 statków powietrznych w porównaniu do 2021 roku implikuje rok 2025, a zatem ten wzrost również jest zauważalny.

Dlaczego Elbląg? Ponieważ Elbląg posiada położenie strategiczne – to jest 60 kilometrów od granicy z Obwodem Królewieckim. Mamy sąsiedztwo Zalewu Wiślanego o olbrzymim potencjale, o czym już dzisiaj zdołaliśmy się przekonać. Mamy bliskość Portu morskiego w Elblągu. I tak jak Port morski w Elblągu stara się o to, by być komplementarny w stosunku do Portu

morskiego w Gdańsku i Gdyni, tak i lotnisko w Elblągu stara się, by być komplementarne... Przepraszam, Olsztyn – w stosunku do lotniska Gdańsk-Rębiechowo, dlatego że Gdańsk-Rębiechowo nie zapewnia szerokiej obsługi ruchu general aviation. Pruszcz Gdański również tego nie zapewnia, bo jest to lotnisko wojskowe. Gdynia-Oksywie-Kosakowo również tego nie zapewnia, bo to też jest lotnisko wojskowe. Tak więc Elbląg ma szansę przyjąć na swoje barki obsługę ruchu general aviation, który jest zainteresowany czy podróżowaniem, czy inwestowaniem, czy robieniem biznesu w subregionie elbląskim. O bliskości portu morskiego powiedziałem. Dostęp do drogi ekspresowej S7 – my leżymy właściwie w bezpośrednim sąsiedztwie. W gruncie rzeczy Elbląg jest obszarem istotnym dla logistyki naszego państwa.

Możliwe funkcje, które mogłoby pełnić lotnisko w Elblągu. Po pierwsze, to, co już się dzieje od prawie 70 lat – lotnictwo szkolne. Tak jak mówiłem tutaj naszym wspaniałym gościom, którzy odwiedzili nas dzisiaj w aeroklubie, my jesteśmy producentem pilotów cywilnych i wojskowych. Uważam, że w ostatnim czasie trochę słabo się to podkreśla w opinii publicznej – że właśnie aerokluby, ośrodki szkolenia lotniczego są takimi producentami i zapewniają ciągłość dostaw pilotów cywilnych i pilotów wojskowych na potrzeby dużego czy średniego lotnictwa cywilnego, a także lotnictwa wojskowego. Lotnictwo biznesowe – to już w jakimś tam ograniczonym zakresie od wielu lat się dzieje. Ładują u nas mniejsze, większe jednostki, natomiast zazwyczaj pojawia się za każdym razem pytanie – czy macie utwardzony pas startowy? 50% z tych zapytań nie przylatuje do Elbląga – bo na ten moment jeszcze nie mamy. Operacje ratownicze, wsparcie służb państwowych, pełnienie funkcji systemu obrony cywilnej – to, co dzieje się już na innych lotniskach w Polsce – za chwilę kilka słów na ten temat też powiem. Centrum operacji BSP, to, co też jest modne w sektorze cywilnym i wojskowym – BSP to jest ruch dronowy. No i w końcu zaplecze logistyczne w sytuacjach kryzysowych. A zatem sami państwo widziecie, jedna inwestycja implikuje wiele zastosowań. Europa inwestuje w infrastrukturę podwójnego zastosowania. Mój przedmówca zaprezentował dobry przykład austriackiego lotniska Wiener Neustadt. Takich przykładów w Polsce, z których my też czerpiemy i którymi chcielibyśmy tutaj zarazić lokalną społeczność – myślę, że to się już udało – a opowiedzieć też i państwu, jest już kilka, o czym za chwilę.

Inwestycje w drogi, porty, kolej – o tym nie muszę mówić.

Polska uruchomiła nowe instrumenty finansowania Fundusz Bezpieczeństwa i Obronności, do którego fiszkę wspólnie z panem prezydentem i z panem starostą aeroklub złożył. Środki europejskie dla infrastruktury dual-use i programy wspierające odporność państwa, to jest coś, co jest w tym momencie na tapecie i z czego chcielibyśmy skorzystać, jeżeli byłaby taka możliwość i przychylność.

Elbląg spełnia podstawowe kryteria w zakresie bezpieczeństwa, mobilności, odporności kryzysowej, logistyki, które mają się przyczynić do rozwoju regionalnego. Przykłady z Polski: lotnisko Kielce-Maslów, lotnisko Zielona Góra-Przylep, lotnisko Piotrków Trybunalski, lotnisko Gliwice, lotnisko Suwałki, lotnisko Białystok. To nie są porty lotnicze, ale to są miejsca, które z lotnisk trawiastych, sportowych, stały się lotniskami dyspozycyjnymi z dobrą infrastrukturą, a wszystko zaczęło się od budowy utwardzonych pasów startowych na tych lotniskach. I można zaobserwować, jak na przestrzeni 10 lat po realizacji inwestycji na tych lotniskach rozbudowała się infrastruktura hangarowa, infrastruktura, która skupia wokół siebie przemysł lotniczy, okołolotniczy, ale też szeroko pojęty biznes z sektorów lotniczych. My tutaj na północy Polski moglibyśmy się stać dzięki naszej inwestycji niejako protoplastą w tym zakresie.

Efektom inwestycji byłby nowoczesny utwardzony pas startowy, wzrost atrakcyjności inwestycyjnej miasta, rozwój szkolenia lotniczego, wsparcie portu morskiego i gospodarki regionu, a infrastruktura byłaby gotowa do wykorzystania przez służby państwowe, zwiększyłaby się również odporność północno-wschodniej Polski.

Co jest potrzebne? Wspólne stanowisko samorządów, szerzej partnerów. My takie partnerstwo z miastem i z powiatem już osiągnęliśmy jako aeroklub. Wpisanie projektu do programów rządowych – to jest wszystko do zrobienia. Tak jak wspominałem, fiszka do Ministerstwa Infrastruktury została już wysłana. Wsparcie Komisji Infrastruktury – najlepsza okazja, żeby o takie wsparcie państwa serdecznie poprosić. Ale też partnerstwa administracji i strony społecznej – to się wypracowuje, to się dzieje. Idziemy naprawdę w dobrym kierunku. Budowa utwardzonego pasa na lotnisku w Elblągu to inwestycja lokalna w skali oddziaływania, proszę państwa, i strategiczna w swoim znaczeniu. Kilometr drogi prawdopodobnie może doprowadzić donikąd, zaś kilometr pasa startowego otwiera nam okno na cały świat. To jest jedna z wizek.

Resztę wizek możecie Państwo obserwować na prawo od pana prezydenta, na prawo od mównicy. Tam przyniesliśmy trochę tych zdjęć. W wolnej chwili zapraszam. To kolejna wizka projektowa, którą stworzyliśmy.

Bardzo serdecznie dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Również serdecznie dziękuję. Dziękuję za prezentację. Szanowni państwo, jako kolejna zostanie zaprezentowana inwestycja polegająca na budowie elektrowni szczytowo-pompowej.

Bardzo proszę – mamy pana Józefa Zamojcina, burmistrza Tolkmicka, wraz z zespołem – o zaprezentowanie tej informacji.

Doradca zarządu Neo Energy Group Tomasz Drzał:

Panie Przewodniczący, przepraszam, Tomasz Drzał z tej strony. Ja reprezentuję inwestora i właśnie chciałem prosić, żeby ten filmik tutaj został puszczone. Państwo macie zapisanego Michała Klesyka, członka zarządu. Ja jestem doradcą zarządu Neo Energy Group. I zanim opowiem trochę więcej, być może również z panem burmistrzem, na temat tej inwestycji, to uprzejma prośba o puszczenie tego filmu. On trwa 7 minut i na pewno zobaczycie tam państwo wiele znajomych twarzy i ja w tym momencie już kończę swoją wypowiedź. Proszę o odpalenie tego filmu.

Prezentacja materiału wideo.

Lektor: Polska energetyka staje przed historycznym wyzwaniem. Aby w pełni wykorzystać potencjał Bałtyku, potrzebujemy potężnego i stabilnego fundamentu. Tu, na Wysoczyźnie Elbląskiej, bije nowe serce zielonej transformacji.

Starosta elbląski Maciej Romanowski: Nowa hydroelektrownia w Chojnowie, w powiecie elbląskim, w gminie Tolkmicko to dla tego rejonu, subregionu elbląskiego większa szansa na lepsze życie i te 5 minut. I tę szansę musimy wykorzystać. Połączymy tutaj wiele wspólnych interesów i potrzeb Polski, która stoi przed dużymi wyzwaniami energetycznymi i będzie musiała realizować duże inwestycje na Bałtyku, bo staną wielkie wiatrowe elektrownie. Tę energię trzeba będzie przesłać do centralnej Polski na południe lub ją zmagazynować. Najmądrzejszym pomysłem i najtańszym byłoby zmagazynowanie tej energii i wykorzystywanie w sytuacjach kryzysowych, bo siły natury będą uruchamiały turbiny i będziemy mogli tę energię magazynować. Nie muszę przekonywać, że wiele miejsc pracy, że to nowa technologia, że nowe drogi, nowe koleje... Na pewno też pobudzi to turystykę, która też tutaj pięknie się rozwija dzięki przekopowi przez Mierzęję. Mamy kanał żeglugowy i w tej chwili bardzo duże ożywienie turystyczne. Pan prezydent rozbudowuje port w Elblągu, więc gospodarczo też wiele dobrego zaczyna się dziać tutaj, w tym rejonie.

Burmistrz Tolkmicka Józef Zamojcin: Dzień dobry państwu. Nazywam się Józef Zamojcin, jestem burmistrzem miasta Tolkmicka. Dla całego naszego województwa i Rzeczypospolitej elektrownia szczytowo-pompowa, czyli nowoczesny, a może już tak tradycyjny bank energii, to będzie znaczenie dla całego systemu energetycznego – 850 MW. To rzecz, która postawi na nogi całe województwo, ale też cały obszar południowego brzegu Zalewu Wiślanego i być może również doprowadzi do zmiany taktyki – że tutaj w naszym województwie również może rozwijać się ekologiczny przemysł, mogą mieszkać ludzie i mieć przyszłość swoją tutaj na miejscu, bez względu na to, jakie będą układy sił w Europie, jak to będzie funkcjonowało, jakie będą konflikty, nieporozumienia. Zmieniona zostanie strategia rozwoju tych ziem położonych blisko wschodniej granicy i doprowadzi to również do tego, że wielu prywatnych inwestorów również znajdzie tu swoje miejsce i chęć założenia biznesu w tej jakże dziewiczej, a kiedyś mocno uprzemysłowionej, ziemi.

Lektor: Taka skala wymaga wizji i silnych partnerstw. To decydujący moment, w którym do tego strategicznego projektu mogą dołączyć najwięksi, by wspólnie zrealizować inwestycję kluczową dla bezpieczeństwa narodowego.

Doradca zarządu Neo Energy Group Piotr Książek: Nazywam się Piotr Książek. Do 2024 jako dyrektor Elektrowni szczytowo-pompowej Żarnowiec, której prowadziłem eksploatację. I jest to ostatni zbudowany w Polsce obiekt typu elektrownia szczytowo-pompowa, uruchomiona w 1983 roku.

Lektor: W Żarnowcu, na Pomorzu powstanie elektrownia szczytowo-pompowa, jedno z najtańszych w eksploatacji źródeł energii. Poza samą elektrownią o mocy 680 MW wznosi się osiedle robotnicze. W pierwszych blokach jeszcze wśród zgietku budowy zamieszkał już lokatorzy, wśród nich budowniczowie i przyszli pracownicy Elektrowni Żarnowiec.

Doradca zarządu Neo Energy Group Piotr Książek: To najwyższa pora, bo te źródła zmienne, w szczególności PV o mocy zainstalowanej z wiatrakami przekraczające 30 tys. MW, wymagają stabilizującej pracy, zabezpieczenia technicznego, interwencyjnego, pomagania, przejmowania energii z energetyki planowanej jądrowej, optymalnie można realizować przy pomocy elektrowni szczytowo-pompowych wpisanych w rytm pracy jądrowek. To czynią najwięksi na świecie. Elektrownie szczytowo-pompowe posiadają Niemcy, Francuzi, Włosi, Amerykanie, Chińczycy, Koreańczycy, Japończycy – w zasadzie cały wysoko uprzemysłowiony, cywilizowany świat posiadający i elektrownie jądrowe, i ciepłne, i odnawialne źródła energii. Parametry możliwe do uzyskania lokalizacji elektrowni szczytowo-pompowej w Tolkmicku są poza konkurencją, a ponadto ta elektrownia oznacza rewitalizację chociażby zaniechanej, porzuconej linii kolejowej nad Zalewem Wiślanym, potężny rozwój agroturystyki, rozwój przemysłu, stalowe rurociągi, konstrukcje stalowe, możliwe do prefabrykacji chociażby w zakładach w pobliżu elektrowni, jak na terenie Elbląga, transport ich po Zalewie Wiślanym mogłyby znacząco i przyspieszyć budowę, obniżyć, zoptymalizować koszty jej realizacji, a także samą logistykę. Na budowie zatrudnienie znalazłoby średnio około 1000-1200 ludzi. W szczycie byłoby to około 2000, a cykl realizacji mądrze poprowadzony powinien mieścić się w granicach 4-6 lat. Elektrownie szczytowo-pompowe są super czystym źródłem akumulacji, dystrybucji, stabilizacji produkcji energii elektrycznej, gwarancją trwałych i niezawodnych dostaw jej dla odbiorców. System krajowy potrzebuje takich elektrowni i jest gwarantem zapewnienia potrzebnych usług regulacyjnych, interwencyjnych, stabilizujących pracę krajowego systemu elektroenergetycznego. Ten dobry przykład do wykorzystania może spowodować, że kolejna powtórzy sukcesy i je rozwinie – jak to w technologii i technice bywało. Bo 40 lat zrobiło jednak swoje.

Lektor: To nie jest tylko elektrownia. To gigantyczny zielony akumulator Polski. To tysiące miejsc pracy. To nasza niezależność i bezpieczeństwo. To również nowa jakość dla środowiska. Ciągły ruch wody natlenia Zalew, wspierając populację ryb, a zamknięty górny zbiornik stworzy bezpieczny azyl dla ptaków wędrownych. Budujemy energię natury. Ponad 20 lat doświadczenia i miliardy w nadzorowanych inwestycjach. Elektrownia Tolkmicko-Chojnowo. Strategiczna gwarancja bezpieczeństwa. Neo Energy Group.

Koniec materiału wideo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, czy pan burmistrz, czy przedstawiciel ewentualny...? Bardzo proszę.

Doradca zarządu Neo Energy Group Tomasz Drzał:

Nie śmiem zabierać głosu panu burmistrzowi. Jeżeli pan burmistrz chce, to oczywiście myślę, że nie ma tutaj osoby bardziej zaangażowanej w ten projekt, jak właśnie pan burmistrz... Tak że proszę bardzo...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, panie burmistrzu.

Burmistrz Tolkmicka Józefa Zamojcin:

Bardzo dziękuję za zaproszenie i dziękuję za przedstawienie tego filmu. On bardzo dużo pokazuje z tego, co chcielibyśmy osiągnąć na południowym brzegu Zalewu Wiślanego, w subregionie o tej samej nazwie. Tak że, panie przewodniczący, bardzo dziękuję za to.

I chciałbym tylko dodać jedno. W ostatnim czasie następuje duży regres w rozwoju przemysłu na południowym brzegu Zalewu Wiślanego, a zrealizowanie takiej inwestycji doprowadziłoby, tak jak już było tutaj wspomniane, do zrealizowania rewitalizacji kolei nadzalewowej, jak również połączeń promowych, samochodowo-osobowych między województwem warmińsko-mazurskim a województwem pomorskim. Na odcinku dzisiaj najkrótszym, między Tolkmickiem a Krynica Morską, odbyły się pierwsze spotkania, które pokazują, że jest duża potrzeba. Oczywiście również jest potrzeba znalezienia armatorów, którzy by kursowali na tej trasie.

Ale wracając do tego projektu budowy elektrowni szczytowo-pompowej na Wysoczyźnie Elbląskiej, oczywiście nie są tutaj tylko same superlatywy. Są też problemy – z tego względu, że mogę powiedzieć śmiało, że gmina Tolkmicko to jedna z bardziej ekologicznych gmin, która posiada bardzo dużo form ochrony przyrody. Za wyjątkiem parku narodowego znajdują się tutaj wszystkie formy ochrony przyrody, które przewiduje ustawa o ochronie przyrody. Mamy 7 rezerwatów. Problemem największym jest, że dla trzech siedlisk rolnych trzeba by znaleźć

dotatkowe miejsce – więc nie jest to tak wiele, ale budzi to kontrowersje, bo ludzie tutaj mieszkają już od pokoleń, więc zawsze mają ten problem, że jeżeli by mieli znaleźć sobie nowe miejsce, to wychodzi to, że muszą się rozstać z tym miejscem, z którym są zżyci. I oczywiście tutaj chcę wspomnieć również o tym, co było w filmie – to dla nas szansa na nowe miejsca pracy, ale również szansa dla kraju i dla województwa warmińsko-mazurskiego w tym, że powstałby nowy akumulator 850 MW. To bardzo dużo. Już w powiecie elbląskim mamy chyba ponad 300 MW elektrowni fotowoltaicznych i byłoby możliwe zakumulowanie tej energii tutaj na miejscu. Oczywiście to wielka inwestycja, bo to są miliardy złotych, ale one doprowadziłyby na pewno do szybszego rozwoju i zwiększonej dynamiki dla wszystkich innych inwestycji.

Bardzo dziękuję za to spotkanie i bardzo proszę, żebyście państwo mieli na uwadze ten nasz teren. Dzięki serdeczne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie burmistrzu.

Szanowni państwo, to jest oczywiście też wielka szansa. Akurat u mnie w obrębie rzeki Soły na górze Żar jest również elektrownia szczytowo-pompowa – działająca, chyba jedna z największych w Polsce. I ona oczywiście przynosi też korzyści gospodarcze, dlatego że jest obiektem turystycznym, który przyciąga ludzi, generuje też miejsca pracy – co oczywiste. A więc na pewno jest to taki element, który może być interesujący dla samorządu i dla rozwoju, choć pewnie wyzwaniem jest tyle samo, jeżeli chodzi o organizowanie nowych inwestycji.

Natomiast bardzo dziękuję za tę interesującą prezentację i ten głos.

Szanowni państwo, bardzo proszę również teraz o zabranie głosu przedstawiciela Ruchu Obywatelskiego Nowy Elbląg. Bardzo proszę.

Prezes Stowarzyszenia „Ruch Obywatelski Nowy Elbląg” Artur Pytliński:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za możliwość zabrania głosu. Nazywam się Artur Pytliński, jestem przewodniczącym Stowarzyszenia „Ruch Obywatelski Nowy Elbląg”.

Powiem, że w ogóle bardzo miło mi, że tutaj mogę być i że wszyscy możemy tutaj być dzisiaj. Pamiętam, jak pod koniec grudnia – 23 grudnia dokładnie – 2025 roku składałem wniosek do pana przewodniczącego o zorganizowanie posiedzenia Komisji Infrastruktury w Elblągu. I mogę powiedzieć, że to jest taki dla mnie trochę może spóźniony... Ale jak widać, warto było poczekać na prezent gwiazdkowy w postaci tego posiedzenia. Dziękuję panu posłowi Ziejewskiemu za to, że sprawił właśnie, że ten prezent dla naszego miasta mógł zostać zrealizowany, bo faktycznie te potrzeby... Ja tutaj będę głównie mówić o tych kwestiach kolejowych, bo my się tym najbardziej zajmowaliśmy. Jest też tutaj na sali pan Paweł Wojciechowski, inicjator petycji „Kolej na Żuławy”, która też, że tak powiem, tutaj nadała impuls działaniom właśnie dotyczącym rozwoju Elbląga.

I właśnie to była ta inicjatywa – połączenia bezpośredniego Elbląga z Gdańskiem przez Nowy Dwór Gdański. Na początku, jak wychodziliśmy z tą inicjatywą, to się zastanawialiśmy, czy, że tak powiem, znajdziemy to zrozumienie. Ale tak, powiedzmy, krok po kroku udawało nam się przekonać do tego coraz więcej osób. I teraz widzimy... Z satysfakcją zauważam przy projekcie ZSK, że mówimy nie tylko już o połączeniu Elbląg – Gdańsk przez Nowy Dwór, ale mówimy też o bezpośrednim połączeniu Elbląga z Warszawą – więc to jest coś, co gdzieś tam też mieliśmy w głowie, ale nawet w najśmielszych snach nie chcieliśmy o tym mówić, bo baliśmy się, że to będzie zbyt ambitne. A więc bardzo się cieszę, że teraz możemy o tym rozmawiać.

Jeśli chodzi o kolej, to już powiedziałem. Opowiem chyba o kwestii, która jest – przynajmniej tak z naszej obserwacji, bo swego czasu też podejmowaliśmy w tej sprawie inicjatywę uchwałodawczą dotyczącą właśnie tych problemów kolejowych... To między innymi ta kolej, kolej zalewowa, o której też tutaj wspominaliśmy – o jej potencjale turystycznym – ale też właśnie temat dostępności elbląskiego dworca. To jest taki temat, który jest dla nas bardzo istotny. Mielśmy też okazję się przekonać naocznie, jaki to jest duży problem. Też mogę dla osób przyjezdnych powiedzieć, że stacja w Elblągu pełni nie tylko taką rolę dla osób wysiadających z Elbląga, czy chcących pojechać dalej w Polskę, czy przyjeżdżających z Elbląga, ale także komunikacyjną między dzielnicami. Bo to dla wielu osób powinno być jedno z najprostszych sposobów dostania się do dzielnicy Zatorze – a teraz niestety właśnie przez te schody jest to duży problem.

Był tutaj z nami – teraz już niestety właśnie musiał wcześniej pojechać, ale też o tym później wspomnę – pan Mateusz Majkut, członek, radny do spraw dostępności przy ministrze funduszy

i polityki regionalnej. Jako osoba poruszająca się na wózku mógł zobaczyć naocznie, jakim dużym problemem jest poruszanie się po tym dworcu. Są wyznaczone takie przejścia alternatywne. Tutaj właśnie ze strony PKP był taki argument, że jest to przejście alternatywne, ale powiem tak – ja już miałem okazję parę razy widzieć, jak działa to przejście. Ono nie spełnia tych standardów, bo są tam dziury różnego rodzaju. Naprawdę to jest bardzo niebezpieczne przejście. Nawet dzisiaj – bo też oczywiście już chodziliśmy tamtędy – pani ze Straży Ochrony Kolei zwróciła uwagę, że to przejście nie jest bezpieczne. Tak naprawdę potrzebujemy wind na tym dworcu. Zatem ja mam też nadzieję, że ta inicjatywa, że właśnie mamy ten projekt ZSK, też się przełoży na kolejne strategiczne plany Ministerstwa Infrastruktury.

I tutaj znowu taki mój gorący apel w kierunku właśnie tego resortu o znalezienie tych środków na remont tego dworca – bo to jest faktycznie coś, co jest bardzo ważne dla Elbląga. Tak jak wspominał pan prezydent, to było wystąpienie wielu poprzednich prezydentów, obecnego prezydenta, mieszkańców. W zasadzie był taki moment, że praktycznie codziennie dostawaliśmy jakąś interwencję, prośbę o to, żeby coś zrobić z tym dworcem. My oczywiście, sami nie możemy, więc właśnie chcieliśmy tutaj to nagłośnić. I cieszę się, że mamy przed takim gremium okazję o tym powiedzieć – bo to jest bardzo ważna kwestia i mam nadzieję, że to ulegnie jak najszybszej poprawie.

Też w kontekście, jeszcze zostając, właśnie jeśli chodzi o... Bo tak jak wspomniałem, pan Mateusz musiał opuścić nasze posiedzenie jeszcze przed zakończeniem – też chciał zabrać głos, ale niestety nie było to możliwe, dlatego że ostatnie połączenie do Warszawy, którym jako osoba z niepełnosprawnością mógł pojechać, jest o godzinie 17:06. Później połączenia nie ma. A więc to właśnie pokazuje, jak duże jest to wyzwanie i to jeszcze z dodatkowych stron. Bo tutaj pociągi regionalne są bardzo istotne w tej kwestii. Bardzo ważne jest podkreślenie tego, że wystąpiliśmy dzisiaj – i też mamy nadzieję na przychylenie się do tej kwestii – do marszałka województwa warmińsko-mazurskiego i marszałka województwa pomorskiego, bo to oni są organizatorami transportu regionalnego, z prośbą o to, żeby zsynchronizować połączenie przesiadkowe na trasie Malbork – Elbląg i Malbork – Warszawa i w drugą stronę. Bo tutaj widzimy – zrobiliśmy taką analizę, często są takie przypadki – że na przykład pociąg przyjeżdża 3 minuty po odjeździe pociągu, czy 8 minut po odjeździe pociągu... Tutaj mamy, że tak powiem, wszystko dokładnie wypisane i to nie jest pojedynczy przypadek. A więc mam nadzieję, że to uda się takimi wspólnymi siłami zmienić. I też, tak jak słyszałem, jest pewna chęć ze strony województwa pomorskiego, żeby utworzyć nowe połączenia kolejowe. Bo są takie połączenia regio, które kończą się gdzieś w województwie pomorskim, w Tczewie, czy w Malborku, a mogłyby dojeżdżać dalej, do Elbląga. I jest otwartość ze strony województwa na to, żeby je przedłużyć – więc też myślę, że potrzeba takiego impulsu do tego. Zatem tutaj zachęcam do współdziałania właśnie w tym temacie, bo uważam, że to jest bardzo ważne właśnie dla osób ze szczególnymi potrzebami, ale też dla wszystkich mieszkańców Elbląga. Bo też bardzo często się spotkałem z taką sytuacją, nawet u mnie w rodzinie, że właśnie ktoś chciał pojechać na koncert do Gdańska – i w jedną stronę mógł pojechać koleją, ale potem już z tego koncertu nie mógł wrócić. A jak mamy takie dodatkowe połączenia, to jest taka możliwość. A więc tutaj też zwracam uwagę na to, że poza tymi wielkimi projektami infrastrukturalnymi, które tutaj współtworzymy, jeszcze możemy wspólnie właśnie zdziałać, w zasadzie już w perspektywie miesięcy, może paru lat... I mam nadzieję, że właśnie to będzie można zmieniać. Bo to jest coś takiego, co jest potrzebne dla naszych mieszkańców.

Dziękuję za możliwość zabrania głosu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Szanowni państwo, teraz pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi.

Natomiast oczywiście rząd pana premiera Donalda Tuska bardzo intensywnie rozwija komunikację publiczną. Bardzo intensywnie planujemy kolejne inwestycje, realizujemy je w sposób bardzo sprawny. Przypomnę, że w zeszłym tygodniu – to jest też niezwykle ważne – ogłosiliśmy wielki plan inwestycyjny zintegrowanej sieci kolejowej. 610 mld zł – tyle planujemy przeznaczyć na inwestycje w linie kolejowe, zarówno te modernizowane, jak i nowe linie kolejowe. Te inwestycje będą nasze państwo przenosiły na zupełnie inny, zdecydowanie wyższy poziom w zakresie transportu kolejowego.

Realizujemy od wielu lat bardzo skutecznie inwestycje drogowe – dzięki determinacji pana ministra Stanisława Bukowca, dzięki tym zmianom, które wprowadzamy. Ale nie powiedzieliśmy ostatniego słowa. Właśnie w ramach prac naszej Komisji chcemy, żeby te inwestycje były jeszcze lepiej realizowane, jeszcze bardziej dopasowane do tego, co wymagają nasze regiony. W związku z tym też bardzo dziękuję za te wszystkie informacje i prezentacje, które do tej pory zostały nam przedstawione, za te wszystkie informacje, które zostały nam również przedstawione w trakcie naszej wizytacji.

I poproszę pana ministra Stanisława Bukowca oraz współpracowników o przedstawienie informacji i odniesienie się też do tych kwestii, które zostały poruszone. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie prezydencie, panie starosto, państwo samorządowcy, wszyscy zebrani goście, dziękuję za zaproszenie na to posiedzenie.

Rzeczywiście ta dyskusja, która do tej pory już się toczyła, pokazuje, jak duże jest zainteresowanie sprawami infrastruktury wszelakiej, bym powiedział – zarówno drogowej, kolejowej, wodnej, jak i energetycznej w rejonie tutaj subregionu elbląskiego. Pozwolicie państwo, że dzisiaj skupiłbym się na inwestycjach drogowych, na tych inwestycjach, które są realizowane w obszarze dróg samorządowych. Ponieważ jutro, panie przewodniczący, mamy część poświęconą tym strategicznym inwestycjom drogowym, pan dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Marcin Pokojski, ma prezentację i informacje, które jutro zostaną przedstawione w Urzędzie Wojewódzkim w Olsztynie. Natomiast pokrótce przedstawię to, co jako resort infrastruktury realizujemy w obszarze dróg samorządowych, z uwzględnieniem dróg samorządowych, wsparcia tych inwestycji na drogach samorządowych w województwie warmińsko-mazurskim, a później oddam głos również przedstawicielom innych zakresów – czyli RZGW, Wodom Polskim, również pani dyrektor z Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – aby przedstawili państwu również te inwestycje w swoich obszarach. Jeżeli zdążymy dzisiaj, to również w obszarze kolejowym. Planuje swój udział w kolejnym dniu posiedzenia wyjazdowego pan minister Piotr Malepszak – myślę, że wtedy kompletne informacje na temat inwestycji kolejowych zostaną przez niego przedstawione.

Szanowni państwo, tak jak powiedział pan przewodniczący, jeśli chodzi o inwestycje, to ten rok w naszym resorcie jest rekordowy. Jeśli chodzi o inwestycje na drogach, na kolei, w obszarze lotniskowym, w obszarze portów morskich, gospodarki wodnej, to jest ponad 100 mld zł. Trzy lata temu, w roku 2023 ten budżet wynosił niewiele ponad 50 mld zł, a więc mamy podwojenie tego budżetu. Gros tych środków to są środki dedykowane inwestycjom kolejowym. Również tutaj czerpiemy ze środków unijnych, w tym ze środków KPO. Realizujemy wiele inwestycji na kolei w skali kraju, zarówno modernizujemy istniejące linie kolejowe, przywracamy połączenia do tych miejscowości, miast, miasteczek, gdzie pociąg nie dojeżdżał od 20-30 lat, jak i budujemy nowe linie kolejowe – taka najbardziej znana linia Podłęże – Piekietko z odbiciem na Nowy Sącz i Zakopane.

Jeżeli chodzi o inwestycje drogowe, to Komisja Europejska w tej chwili w mniejszym stopniu wspiera tego typu inwestycje, skupiając się właśnie na transporcie kolejowym jako bardziej ekologicznym. Natomiast głównym źródłem finansowania dużych zadań na drogach jest Krajowy Fundusz Drogowy, wsparty jeszcze w niewielkiej części środkami europejskimi, ale głównie bazujący na wpływach z naszych źródeł krajowych. Również w ramach wsparcia dla samorządów realizujemy dwa programy. Jest to Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – w tamtym roku na ten cel zostało przeznaczone 2,7 mld zł – i drugim źródłem finansowania jest rezerwa subwencji ogólnej – w tamtym roku na ten cel zostało przeznaczone około 800 mln zł.

Jeżeli chodzi o Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, w województwie warmińsko-mazurskim – czyli to są zadania gminne i powiatowe polegające na budowie, przebudowie, remoncie dróg powiatowych lub dróg gminnych – w 2025 roku przeznaczyliśmy na wsparcie dla samorządów ponad 166 mln zł. Dzięki tym środkom w 2025 roku możliwa była realizacja 167 zadań, w tym 47 na drogach powiatowych i 120 na drogach gminnych. W 2026 roku już mamy, że tak powiem, algorytm przydziału środków, ponieważ zwiększyliśmy ten budżet do 3 mld zł, zatem ta suma planowana na województwo warmińsko-mazurskie to jest 175 mln zł. I jeżeli mówimy o w ogóle wsparciu dla województwa warmińsko-mazurskiego, warto przypomnieć, że w tym algorytmie podziału całego budżetu na Fundusz Rozwoju Dróg to jest jedno z pięciu województw, które jest

traktowane priorytetowo. Ten budżet jest wyższy o 8,5% w stosunku do innych województw w skali kraju.

Nie będę wymieniał szczególnych zadań, które były tutaj i są jeszcze realizowane w ramach tego funduszu, ale to są zarówno zadania na drogach, tak jak wspomniałem, gminnych, powiatowych, jak i – to jest zgłaszane przez samorządy – budowa ścieżek rowerowych. A również tutaj już jako Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad realizujemy w tym roku taki program punktowy poprawy bezpieczeństwa przy drogach krajowych, polegający na budowie chodników, ścieżek rowerowych właśnie przy tego typu drogach. To jest również w skali kraju ponad 250 takich punktów. Spora część takich inwestycji będzie realizowana i już jest realizowana na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Jeżeli chodzi o rezerwę subwencji ogólnej, to ta w 2026 roku wynosi 400 mln. Przeprowadziliśmy nabór – ten nabór jest w ostatniej fazie, czekamy na potwierdzenie tego naboru w Ministerstwie Finansów. Ten nabór był realizowany jakby w dwóch obszarach. W pierwszym obszarze to było wsparcie dla budowy, przebudowy obiektów mostowych w ciągu dróg powiatowych, również w miastach na prawach powiatu. Na chwilę obecną wygląda to tak, że te wnioski, ta kwota wyczekała ten pierwszy nabór. Nabór na drogi powiatowe – oczekujemy na decyzję Ministerstwa Finansów. Jeżeli znajdą się takie środki dodatkowe, to będziemy też ogłaszać wyniki tego naboru. Natomiast to, co mogę powiedzieć wstępnie po tym naborze, to to, że na liście do dofinansowania zakwalifikowaliśmy: miasto Elbląg – przebudowa mostu nad rzeką Elbląg leżącego w ciągu Alei Kardynała Stefana Wyszyńskiego, powiat giżycki – rozbudowa mostu przez Kanał Kula, powiat iławski – rozbiorka istniejącego mostu i budowa nowego obiektu w ciągu drogi powiatowej Różanki – Gałdowo, powiat kętrzyński – przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej koło miejscowości Bykowo na rzece Sajna, powiat nowomiejski – przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej na rzece Drwęca w miejscowości Pustki z dojazdem, powiat olecki – przebudowa mostu w zakresie wymiany nawierzchni z płyty żelbetowej na kompozytową na drodze w miejscowości Moźne, powiat olsztyński – przebudowa i rozbudowa mostu przez rzekę Wardęgę, i powiat ostródzki – przebudowa mostu na przepust nad rzeką Grabiczek w ciągu drogi powiatowej.

Tutaj mamy jeszcze dwa wnioski, które oczekują na pozytywną weryfikację, natomiast można powiedzieć, że te, które przeczytałem, spełniają wymogi. I jeżeli tylko będziemy mieli tutaj już takie ostateczne potwierdzenie z Ministerstwa Finansów, to samorządy otrzymają potwierdzenie, że otrzymają wsparcie na te zadania.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o inicjatywy, które również w obszarze legislacyjnym przygotowaliśmy, i pewne zmiany, które mają wpływ również na funkcjonowanie państwa w samorządach, to jest taki problem, który dotyczy właśnie byłych miast wojewódzkich, miast na prawach powiatu – również w tym przypadku miasta Elbląga – zarządzanie drogami krajowymi. Taki temat tutaj jest, myślę, dość istotny. Planujemy w projekcie zmiany ustawy o drogach publicznych, który w tej chwili jest procedowany, włączenie do możliwości wsparcia w ramach Rządowego Funduszu Dróg Lokalnych właśnie miast na prawach powiatu – tak aby miasta na prawach powiatu mogły otrzymywać środki na budowę, przebudowę, modernizację dróg krajowych, które są położone na ich terenie. To jest problem, który jest często zgłaszany przez stronę samorządową, właśnie przez miasta, były miasta wojewódzkie przede wszystkim. Taki zapis planujemy w tej zmianie ustawy.

Również w odpowiedzi na apel strony samorządowej, po rozmowach z generalnym dyrektorem ochrony środowiska, z Ministerstwem Klimatu i Środowiska, procedujemy zmianę ustawy, która będzie dawała możliwość braku konieczności przygotowania i wydawania decyzji środowiskowej dla przebudowy dróg i modernizacji dróg lokalnych. W tej chwili – państwo samorządowcy wiecie o tym doskonale – do jednego kilometra takiej inwestycji nie ma potrzeby uzyskiwania decyzji środowiskowej. Chcemy ten limit zwiększyć nawet do czterech kilometrów, jeżeli mówimy wyłącznie remoncie drogi – czyli bez poszerzenia pasa drogowego. W przypadku modernizacji, czyli budowy chodnika, poszerzenia pasa, ten limit będzie zwiększony do dwóch kilometrów. Na pewno usprawni to cały proces inwestycyjny i przyczyni się do tego, aby te inwestycje w sposób sprawny mogły być realizowane.

W najbliższym naborze, który będzie ogłaszany przez wojewodów w lipcu, planujemy takie podzielenie tego naboru w ramach Rządowego Funduszu Dróg Lokalnych na dwa komponenty. Do tej pory zarówno przebudowa, modernizacja, jak i ta część remontowa była, mówiąc kolokwialnie, w jednym koszyku. Planujemy podział. 1 mld zł chcemy przeznaczyć jako dedykowane środki wyłącznie na część nawierzchniową, nakładkową – czyli to, co często zgłaszają nam

przede wszystkim starostowie. Nie zawsze jest potrzeba, konieczność budowy chodnika, ścieżki w terenie, który nie jest zurbanizowany, w terenie, który jest niezamieszkały – wystarczy tylko na poprawa bezpieczeństwa poprzez zmianę nawierzchni. I w tym przypadku będą takie środki przeznaczone na tę część remontową. Natomiast 2 mld zł planujemy pozostawić na tę część modernizacyjną, przebudowy. I chcemy, żeby taki zapis znalazł się również w proponowanej zmianie ustawy o Funduszu Dróg Lokalnych, aby już były te środki dedykowane właśnie na te dwie kategorie dróg.

Jeszcze słowo o reformie publicznego transportu zbiorowego – ponieważ jestem pełnomocnikiem rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Przygotowaliśmy projekt nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która w sposób fundamentalny będzie zmieniała obecnie funkcjonujący system. Ten system, który działa w tej chwili – przypomnę – to jest dopłata 3 zł do wozokilometra i cała jakby struktura polega na tym, że zgłaszają się oddolnie gminy, operatorzy, powiaty, związki do wojewody, podpisywane są umowy. Natomiast brak w tym wszystkim koordynacji, brak w tym wszystkim pewnego systemu. Zatem w ramach tego projektu, który, jak myślę, będzie już na najbliższym posiedzeniu Sejmu przedstawiony, zaprezentowany – ponieważ już przyjęła go Rada Ministrów – chcemy, aby to marszałkowie województw byli koordynatorami tego systemu, aby byli integratorami i aby powstawały już takie rzeczywiste plany transportowe. Zarówno dotyczy to powiatów – i te plany transportowe powiatów będą elementem większej sieci, czyli planu transportowego danego województwa... W oparciu o te plany marszałek będzie podpisywał umowy na poszczególne linie. Zmieniamy piramidę, to już nie będzie oddolnie, tylko odgórnie – po to, żeby stworzyć jednolity system komunikacji. W tej ustawie są zapisane, jak myślę, dość ważne punkty – a więc połączenia między gminami a powiatami, między powiatami a województwami. Jest określony standard pojazdów, jest nowa możliwość, a więc transport na życzenie dla tych samorządów, gdzie nie ma potrzeby, żeby regularnie jechał autobus czy bus do miejscowości, która jest mało zamieszkała. Będzie taki transport mógł pan wójt organizować w ramach swoich kompetencji.

Wiele ważnych zapisów, szczególnie dla województw, które mają dość rozproszoną zabudowę, dość rozproszone osadnictwo. To też powoduje kłopoty związane właśnie z regularnymi połączeniami autobusowymi. A więc te zapisy dają szansę na sprawny transport, również na zsynchronizowane rozkłady jazdy. W ramach tej zmiany systemu włączamy w ten system również pociągi – transport autobusowy ma być skorelowany z transportem kolejowym, również rozkłady jazdy.

Ja tyle, panie przewodniczący, tytułem takiego dłuższego wstępu. A teraz oddam głos panu dyrektorowi Andrzejowi Ryńskiemu, dyrektorowi RZGW w Gdańsku. Poproszę pana dyrektora o prezentację i informacje na temat polityki Wód Polskich na Żuławach.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Rzeczywiście ustawa, o której mówił pan minister, trafiła już do Sejmu. Będzie przeprowadzone pierwsze czytanie na najbliższym posiedzeniu Sejmu. I zdecydowałem, że przeprowadzimy procedurę w taki sposób, aby umożliwić przyjęcie tej ustawy jeszcze w lipcu przez Sejm.

Bardzo proszę, teraz pan dyrektor na temat wód.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Andrzej Ryński:

Szanowni państwo, witam państwa bardzo serdecznie.

Państwo mieli okazję zobaczyć dzisiaj fragment Żuław. Ten slajd przedstawia całą infrastrukturę, która utrzymuje w ogóle Żuławę w funkcjonowaniu. To, co państwo mogli dzisiaj zobaczyć – i to jest bardzo istotne – to to, że poziom rzek jest nawet dwa metry powyżej poziomu terenu. Czyli gdybyśmy wyłączyli tę całą infrastrukturę, gdyby ona nie funkcjonowała, to w dużej mierze Żuławy byłyby pod wodą. Dlatego ważne jest utrzymywanie tej infrastruktury. Od momentu funkcjonowania czy utworzenia Wód Polskich właśnie dużym wyzwaniem stało się utrzymanie tej infrastruktury. Natomiast skutki wezbrań czy powodzi, czy właśnie sytuacji powodziowej na Żuławach, mogą być bardzo trudne – najpierw do zdiagnozowania, a potem do reakcji.

Tu jest wezbranie na rzece Wiśle, które może nawet oddziaływać na Żuławę Elbląską – czyli woda po takim wezbraniu, po przerwaniu upałów, mogłaby dopłynąć aż do Elbląga. Dlatego to jest też istotne zagadnienie do działań. Ale oczywiście wezbrania na mniejszych rzekach są również trudne w zaakceptowaniu dla obszaru Żuław i 270 tys. osób, które żyją na Żuławach. W zeszłym roku na przełomie lipca i sierpnia mieliśmy takie zdarzenie bardzo poważne na Żuławach – w kilkunastu miejscach nastąpiło przerwanie wałów, przelanie przez wały. Natomiast żeby

można utrzymywać tę infrastrukturę, to nałożyliśmy pewne priorytety w planowaniu zadań utrzymaniowych. Przede wszystkim najważniejsza jest energia elektryczna na funkcjonowanie pompowni. Jak Państwo widzieli na pierwszym slajdzie, to jest 105 pompowni, aż 252 agregaty – dlatego to zapewnienie tej obsługi jest istotne.

I potem te priorytety schodzą aż do poziomu siódmego, czy konserwacji wałów, cieków, na które niestety w ostatnich latach praktycznie nie starczało środków. Natomiast przy bardzo mocnym wsparciu żuławskiego zespołu parlamentarnego i pani poseł Kołodziejczak w tym roku sytuacja na Żuławach się zmieni – to znaczy otrzymamy praktycznie dwa razy więcej środków niż w poprzednich latach. Mniej więcej około 60 mln zł rocznie – to są te potrzeby, które zdiagnozowaliśmy, że są potrzebne, żeby te Żuławy były utrzymywane, żeby nie następowała dekapitalizacja majątku. Z rezerwy celowej, którą otrzymaliśmy od prezesa Rady Ministrów, pana premiera Donalda Tuska, to będzie dodatkowe 30 mln zł na Żuławy. W tym tradycyjnym, corocznym programie utrzymania to jest 15 mln i 12 mln corocznie przeznaczane na energię. To pokazuje jakby skalę zadań, które będziemy realizować. Praktycznie widać, że te 254 zadania z tej rezerwy celowej 30 mln w dużej mierze dotknie wszystkich cieków i kanałów, które na Żuławach się znajdują. I to jest właśnie to, czego brakowało w ostatnich latach. Praktycznie, tak jak pokazałem na slajdzie o priorytetach, na utrzymanie cieków i kanałów niewiele środków było przeznaczanych. Teraz to się zmieni. To jest 8 mln z tej rezerwy, 10 mln na utrzymanie wałów – też bardzo istotne. Państwo dzisiaj nie byli w stanie tego zobaczyć – bo akurat mamy taki moment w roku, w którym ta roślinność jest dosyć bujna... Państwo nie zobaczyli tych skutków, czyli nor bobrowych. My mniej więcej kilka milionów rocznie przeznaczamy właśnie na łatanie tych nor bobrowych, na zasypywanie tych nor i działania związane na wałach. W tym roku właśnie z tej rezerwy celowej dostaniemy dodatkowe środki po to, zabezpieczyć te miejsca, w których występują najpoważniejsze szkody.

Natomiast z tej rezerwy celowej też około 5 mln zł będzie na działania związane z utrzymaniem pompowni. W tym okresie lipca i sierpnia w zeszłym roku też było widać, że to zadanie jest bardzo istotne, bo następowały awarie tych pompowni – dlatego dodatkowe dofinansowanie ma zapewnić właśnie skuteczność funkcjonowania pompowni. Ponieważ też mieliśmy – taka była zasada tej rezerwy celowej – przeznaczyć środki na zakupy inwestycyjne, kupimy ostatecznie trzy koparki, kilka pomp mobilnych i sprzęt, który nam pozwoli działać interwencyjnie.

Z programu utrzymania też jest dosyć dużo zadań – to jest prawie 300. To jest 15 mln zł, rozpisane na wiele tych zadań. Zobowiązaliśmy się, że wszystkie przetargi ogłosimy do końca maja, pomimo tego, że jeszcze te środki formalnie nie znalazły się w naszym budżecie. Ale wszystkie przetargi zostały już ogłoszone po to – na dniach prawdopodobnie będzie podpisana już umowa dotacji – abyśmy mogli zlecać te zadania. I tak merytorycznie większość zadań realizujemy w drugiej połowie roku. Bardzo dużo po 15 sierpnia ze względu na warunki środowiskowe. Chcemy zdążyć z tymi zadaniami – tak żeby móc zaraz dojść do tego momentu w roku, w którym powinniśmy już działać i być gotowi z zadaniami.

Bardzo ważne działania związane z inwestycjami na Żuławach. Reaktywujemy program żuławski – trzeci etap. Z drugiego tych zadań było niewiele zrealizowanych – na około 100 mln. Teraz program żuławski to będzie pierwszy etap – 282 mln. Podpisaliśmy umowę dofinansowania pod koniec maja, więc możemy ruszać już z realizacją tych zadań. Natomiast w tym roku zobowiązaliśmy się do złożenia wniosku o dofinansowanie na ten etap 3B i pod koniec roku prawdopodobnie podpiszemy też umowę – to będzie w sumie 414 mln zł na realizację dwunastu zadań, czyli 94 kilometry wałów będą zrewitalizowane, zmodernizowane. One też będą w dużej mierze zapewniały zabezpieczenie przed bobrami. Zbudujemy dwie pompownie, dwie będą zmodernizowane. Natomiast problemem, tak jak powiedziałem, są te środki utrzymaniowe, ale też inwestycyjne w takim cyklu wieloletnim. I przy współpracy z żuławskim zespołem parlamentarnym przygotowaliśmy Program Wieloletni „Ochrony Przeciwpowodziowej Żuławy Wiślanej” 2027-2037. Ten program żuławski w tej propozycji, którą przedstawiliśmy, zakłada wydatkowanie środków na poziomie 1,4 mld zł – w takim podziale właśnie, że średniorocznie około 60 mln na utrzymanie, reszta środków na działania inwestycyjne. I to jest mniej więcej 48 zadań inwestycyjnych, które planujemy do realizacji w tych latach 2027-2037. Jesteśmy na etapie wpisania tego programu na listę prac rządu. Czekamy na to wpisanie. Ponieważ jest reguła deficytu budżetowego, to niełatwo jest ten program wpisać na listę. Ale czekamy, nie odpuszczamy. Przygotowaliśmy kolejne wyjaśnienia dla ministra finansów po to, żeby ten program mógł zrealizować.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. A teraz bardzo proszę pana dyrektora Marcina Pokojskiego z oddziału...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

To na jutro.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Na jutro, tak?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szersze spojrzenie na...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Czyli teraz...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Panie przewodniczący, to ja jeszcze poproszę o uzupełnienie tej wypowiedzi, jeśli chodzi o politykę śródlądową, panią dyrektor Natalię Zajac. Chyba tam jest kwestia tego mostu, tak?

A jeszcze odpowiadając też na wcześniejsze zapytania odnośnie dróg na Żuławach – bo to ten temat się często pojawiał – proszę państwa, tak jak wspomniałem, my jako ministerstwo, jako rząd mamy dwa programy, z których możemy wspierać inwestycje samorządowe. W ramach rządowego Funduszu Rozwoju Dróg Lokalnych nabór przeprowadzają wojewodowie – i wojewodowie określają kryteria, zasady tego naboru. Myślę, że nie ma żadnego problemu, żeby wojewoda warmińsko-mazurski, uwzględniając potrzeby na przykład specyfiki Żuław, określił pewną pulę czy pewne zasady związane z drogami na Żuławach, aby można było w sposób taki celowany wesprzeć te inwestycje właśnie w tym rejonie. Tak jak powiedziałem, gospodarzem tego konkursu w ramach województw są wojewodowie i oni określają kryteria. Tutaj jest ta możliwość... Ja oczywiście będę rozmawiał z panem wojewodą i przekażę mu tę informację, że jest taka potrzeba społeczna, samorządowa.

I poproszę panią dyrektor Natalię Zajac.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Natalia Zajac:

Dziękuję, panie ministrze. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli chodzi o inwestycje z zakresu gospodarki morskiej, to obecnie trwają prace w zakresie tej większej inwestycji – budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – na tych etapach, które mają zapewnić odpowiednie parametry toru wodnego do samego portu w Elblągu. Nie wiem, jak wcześniej było planowane, aby te prace pogłębiarskie i odpowiednie parametry były zachowane mniej więcej na kilometr przed portem... Prace trwają w dwóch etapach w ramach tej dużej inwestycji – to jest etap czwarty i piąty. Etap czwarty to już jest ponad 50% zaawansowania prac. W ramach etapu piątego cały czas trwają przygotowania. Decyzja środowiskowa jest już ostateczna, tak że te prace posuwają się do przodu.

Natomiast jeżeli chodzi o sprawę mostu w Nowakowie – już widzę, że pan starosta dołączył z powrotem do posiedzenia – ona była już wielokrotnie poruszana na posiedzeniach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Tam trwały dyskusje na temat kwestii zarządzania tym mostem i jego utrzymania. Mielśmy również wymianę pismem z przedstawicielami powiatu – tak że ja tutaj może nie będę już zagłębiać się w tę sprawę pod względem prawnym i praktycznym. Natomiast ja zanotowałam deklarację pana starosty w zakresie woli podpisania porozumienia z Urzędem Morskim w Gdyni. Są dzisiaj z nami również przedstawiciele Urzędu Morskiego w Gdyni, tak że na pewno pani dyrektor taką informację przekaże. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Panie przewodniczący, to jeszcze może poproszę dyrektora PKP PLK Olsztyn, pana Krzysztofa Wałdowskiego, o przedstawienie informacji związanych z inwestycjami kolejowymi w Elblągu i w regionie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie dyrektorze, bardzo proszę o zabranie głosu.

Zastępca dyrektora Biura Strategii PKP Polskie Linie Kolejowe SA Łukasz Waśniewski:

Dzień dobry. Łukasz Waśniewski, centrala PKP PLK. Tutaj pan dyrektor Wałdowski obok mnie.

Chciałbym się pokrótce odnieść do tematu stacji Elbląg i linii 204, która była kilkakrotnie wspomniana. Z naszej perspektywy stacje Elbląg i linii 204 Malbork – Elbląg – Braniewo trzeba rozpatrywać jako całość, jako jeden system – gdyż linia 204 jest bezpośrednim połączeniem miasta Elbląg z jednej strony z magistralą Trójmiasto-Warszawa, natomiast z drugiej strony z jednostką wojskową w Braniewie i przejściem granicznym. I linia ta jest takim swoistym oknem na świat dla Elbląga, łącząc Elbląg z magistralą. Poprzez nią można dojechać do Trójmiasta, które jest dużą metropolią, dużym ośrodkiem miejskim, oraz z Warszawą oraz z dalszą częścią kraju. Linia 204 jest też elementem sieci TEN-T na odcinku Malbork – Elbląg w sieci bazowej, natomiast na pozostałym odcinku elementem sieci kompleksowej. I mając to na uwadze, spółka PLK w ostatnich latach dla całej linii 204 opracowała studium wykonalności pełnej modernizacji, która zapewniałaby znacznie wyższe parametry techniczne dla pociągów pasażerskich i towarowych oraz kompleksową modernizację infrastruktury kolejowej, w szczególności stacji oraz obiektów obsługi pasażerów. W ramach tej modernizacji zakładamy też przebudowę stacji Elbląg i to nie tylko w wymiarze naprawy elementów infrastruktury, ale kompleksowej ich przebudowy, łącznie z nowym przejściem podziemnym, dostosowanym do osób z ograniczoną możliwością ruchową, także nowymi peronami, które byłyby wyższe i pozwalałyby na dogodne korzystanie z pociągów pasażerskich.

Natomiast trzeba pamiętać, że kompleksowa modernizacja wymaga znacznych nakładów finansowych. Teraz, jak wspomniałem, mamy studium wykonalności i liczymy, że w ramach kolejnej perspektywy finansowej w 2027 roku będziemy mogli przystąpić do prac projektowych, a w dalszej perspektywie do robót budowlanych. Też było wspomniane, że na ZSK jest zidentyfikowany nowy ciąg przez Elbląg i liczymy, że to będzie jakiś impuls właśnie do sfinansowania takich działań. Natomiast widząc potrzebę Elbląga i portu, też nie czekamy na te możliwości finansowania i w tym roku na odcinku Malbork – Elbląg prowadzimy znacznie zwiększone prace inwestycyjno-utrzymawcze, których celem na ten rok jest podniesienie prędkości do 120 km/h ze 100 km/h – co już częściowo nastąpiło – a w przyszłym roku chcemy zapewnić możliwość kursowania pociągu prędkością 160 km/h, co w naszej opinii może być impulsem dla organizatorów przewozów oraz dla przewoźników, by do Elbląga skierować nowoczesny tabor, który mógłby wykorzystać te parametry, oraz zapewnić lepsze skomunikowanie z pociągami w Malborku. Już było podnoszone, że jest trudność w dojeździe na przykład pomiędzy Elblągiem a Gdańskiem.

Był również podnoszony temat portu w Elblągu. Tutaj z naszej strony chcemy zapewnić, że linia nadzalewowa 254 na odcinku Elbląg – Tropy... Stacja Elbląg-Zdrój jest czynna i z naszej perspektywy jest jak najbardziej możliwość podpięcia bocznicy, która prowadziłaby do portu. Tutaj jesteśmy otwarci na współpracę z przedstawicielami portu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie panu dyrektorowi dziękuję.

Bardzo proszę, panie minister.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Panie przewodniczący, to może tyle tytułem informacji z poszczególnych obszarów. Jeżeli będą jakieś pytania, to jesteśmy gotowi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Wobec tego bardzo proszę, kieruję teraz mój wzrok w stronę państwa posłów.

Witam pana posła Łukasza Kmitę, który dotarł na nasze posiedzenie.

Czy ze strony państwa posłów są pytania? Pan poseł Kmita, się zgłosił. Proszę bardzo.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Wielce szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, wszyscy dostojni gospodarze dzisiejszego posiedzenia Komisji Infrastruktury, drogie władze samorządowe różnych szczebli, szanowni przedstawiciele biznesu, szanowni państwo, po pierwsze chcę podziękować panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi – bo wielokrotnie w Komisji Infrastruktury zwracaliśmy uwagę, że trzeba wrócić do tego pomysłu, który był realizowany przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, aby umożliwić samorządom aplikację środków na część remontową Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Rzeczywiście w 2023 roku tylko w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, z części remontowej samorządy w Polsce dostały miliard złotych. Panie ministrze, trzymamy kciuki, żeby wywalczył pan większe środki – bo jednak po trzech latach miliard, czyli tyle samo, co było trzy lata temu, to nie jest jakaś kwota, która znacząco zmieni i polepszy sytuację, czy to gmin, czy to powiatów, jeśli chodzi o infrastrukturę drogową. Ja sam od piątku jestem na Warmii i Mazurach, przejechałem je wzdłuż i wszerz samochodem – widzę, że potrzeby są ogromne. I kibicuję, żeby pan miał sukces – bo wiadomo, że potrzeby, tak jak mówię, są ogromne.

Gratuluje także wszystkim tym, którzy przyczynili się do tego, że z części rezerwy budżetowej państwa trafiły środki z części ogólnej dla Żuław. To zawsze są pewne zabiegi polityczne. My w Komisji często różnimy się, ale dobre inicjatywy lokalne trzeba wspierać. Natomiast zachęcam do tego, żeby zrobić wszystko, żeby to zadanie nie było wpisane jako środki z rezerwy. Bo jak wiemy, środki z rezerwy można planować tylko w danym roku. Nie da się zaplanować środków z rezerwy na rok przyszły. Nie są też to środki tak zwane niewygasające – mówię to też jako były wojewoda. I także mamy takie doświadczenia, że Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia wydatkowanie środków z rezerwy ogólnej budżetu państwa na zadania, które nie miały charakteru kryzysowego, tylko były zadaniami planowymi. Trzymam też kciuki – bo mi zależy na rozwoju naszej ojczyzny – żeby na stałe udało się wpisać środki do budżetu państwa, a nie było to coroczne proszenie, pisanie, sugerowanie, cały aparat wojewody uruchomiony, często trzeba robić poprawki. A te środki są nieco później, bo musi być opinia poszczególnych resortów. A tak zachęcam do tego, żeby państwo mieli na tyle determinacji i siły, żeby udało się to wpisać. Ale bez wątplenia to dobrze, że powstały środki na Żuławy.

W związku z tym, że poruszony był też temat linii kolejowych – ja przyjechałem do Elbląga linią kolejową 202 i zwracam uwagę na konieczność polepszenia, moim zdaniem w ramach bieżących prac utrzymaniowych... No czas przejazdu 1 godzina i 50 minut dla pociągu regio, kiedy odległość kolejowa jest 97 kilometrów... Czyli średnia prędkość handlowa w POLREGIO wynosi 50 km/h – to z pewnością nie jest satysfakcjonujące. Ja przyjechałem PKP Intercity – czas przejazdu: około 1 godzina i 30 minut, czyli średnia prędkość handlowa dla pociągu pospiesznego Intercity wynosi około 63 km/h. To też nie jest satysfakcjonujące. Z pewnością łączność ze stolicą województwa dla Elbląga, który ma, że tak powiem, też różne ciężenia – i mam tego świadomość – jest potrzebna i wydaje się, że warto wesprzeć te inicjatywy. A jak sprawdziłem, nie ma za wielu planów dotyczących kompleksowej – moim zdaniem, nawet nie modernizacji – przebudowy w ramach środków bieżących. Tutaj ja będę osobiście zachęcał panią poseł Paulinę Matysiak i pana posła Roberta Warwasa, żebyśmy taki wniosek postawili w Komisji.

Zawsze te posiedzenia – i dziękuję za to panu przewodniczącemu Komisji – w terenie dają nam pewien obraz rozwoju Polski, pewnych potrzeb, które się pojawiają i także pewne spojrzenie całościowe. My z panem posłem Robertem Warwasem jesteśmy z południa Polski, pan poseł ze Śląska, z Zagłębia, ja z Małopolski, ale zawsze z ogromnym zainteresowaniem patrzymy na potrzeby.

I tutaj, panie ministrze, też gorąca prośba – bo trochę z niepokojem też patrzymy na spółkę POLREGIO. Ona także kursuje na linii kolejowej w kierunku Gdańska i w kierunku Olsztyna. Tutaj dziękuję za ten głos, taki głos rozsądku, głos wskazujący na dostępność do kolei. A ja właśnie mam przed sobą odpowiedź pana ministra Balczuna na moją interpelację poselską, z której wynika, że w województwie warmińsko-mazurskim jeździ najczęściej w Polsce niezmodyfikowanych pociągów EN57, które zostały wyprodukowane w latach 60., 70. i 80. ubiegłego wieku. Oczywiście to są pociągi niestety bez klimatyzacji. W slangu kolejowym, one są nazwane – przepraszam za określenie, ale to jestem też fanem kolei – tak zwanymi kiblami. I co niepokoi, z odpowiedzi pana ministra Balczuna wynika, że te pociągi mogą kursować niezmodyfikowane do 2038 roku, czyli jeszcze przez 22 lata – tak pisze do mnie minister Balczun – a zmodernizowane do 2058 roku. I tutaj z pewnością mieszkańcy Warmii i Mazur, ale także i Małopolski

i innych części Polski – bo wymienione są dokładnie trzy województwa: Małopolska, Pomorze i Warmia i Mazury – z pewnością chcą, aby także rząd przeznaczył środki na swoją spółkę. Ona jest własnością Agencji Rozwoju Przemysłu. Jednak stare pociągi przekładają się na liczne awarie. Dość powiedzieć – mówię o tym na podstawie odpowiedzi na interpelację – że w okresie, o który poprosiłem, liczba awarii pociągów i opóźnień powyżej 20 minut to była w całej Polsce wynosiła 5190. Ale tylko w ubiegłym roku na Warmii i Mazurach liczba defektów tych starych pociągów, w niedługim okresie, wyniosła 78 przypadków – co przekłada się na organizację komunikacji zastępczej, co przekłada się na brak takiej pewności co do tego, że pociąg przyjedzie. A myślę, że wszystkim nam, niezależnie od poglądów politycznych, powinno zależeć na rozwoju kolei. No, ale niestety – i to jest stan faktyczny – pomimo tych obietnic, które słyszymy, na dzisiaj stare pociągi EN57 produkowane jeszcze w ubiegłym wieku w latach 60., 70. i 80., w tym niezmmodernizowane, kursują po terenie województwa.

Bardzo gratuluję tych wszystkich ciekawych pomysłów, inspirujących pomysłów na rozwój Warmii i Mazur. Gratuluję też samorządowcom, a przede wszystkim parlamentarzystom – muszę państwu powiedzieć, że różnimy się politycznie bardzo często, ale widzę ogromną determinację, żeby pieniądze trafiały tutaj, na Warmię i Mazury. Są jeszcze obszary, które my też jako opozycja identyfikujemy do pilnych zmian i także życzymy panu ministrowi Bukowcowi, który pochodzi z Małopolski, żeby miał na tyle determinacji i siły, aby znalazł większe środki na remonty dróg lokalnych, bo jest taka konieczność, są takie potrzeby. Samorządy po tym, jak już nie ma ogłoszonych naborów z Rządowego Programu Inwestycji Strategicznych Polski Ład, odczuwają braki dużych środków finansowych z przeznaczeniem na inwestycje. Oczywiście prawdą jest też, że rząd zwiększył subwencje dla samorządów, ale jednocześnie kwestie związane chociażby z mniejszą ilością dzieci, z problemami demograficznymi, powodują – a mówię to jako też wieloletni samorządowiec, bo mając 21 lat zostałem radnym w mieście Olkuszu... Widzę też problemy dotyczące ogromnych środków wydatkowanych na edukację, co jest wielkim zadaniem samorządu, ale też wielką potrzebą. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pani posłanka Magdalena Kołodziejczak.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, drodzy samorządowcy, nie byłabym sobą, gdybym nie powiedziała kilku zdań na temat Żuław. I muszę powiedzieć, że niezwykle się cieszę z wypowiedzi mojego przedmówcy, dlatego że Żuław to jest wyjątkowy obszar w Polsce, który wymaga stałych nakładów inwestycyjnych. I niestety ta przerwa od 2015 roku i brak realizacji drugiego etapu zabezpieczenia przeciwpowodziowego Żuław dzisiaj skutkuje między innymi tym, co mamy w terenie. I dlatego bardzo się cieszę, że tu jesteśmy zgodni co do tego, że dla Żuław nie można realizować incydentalnych inwestycji i wydatków, ale musimy zrobić wszystko – i tu bardzo liczę na wsparcie opozycji – żeby przyjąć 10-letni program dla Żuław, który z jednej strony pozwoli na nadrobienie wszystkich zaległości, a z drugiej strony pozwoli wreszcie na właściwe utrzymanie tej infrastruktury.

Proszę państwa, dla nas Żuawy to jest jeden obszar i to pokazuje znakomitą współpracę między województwem pomorskim i województwem warmińsko-mazurskim. Dla nas nie ma granic administracyjnych, tylko konieczność działania na rzecz tego wyjątkowego obszaru. Ja się niezwykle cieszę, że państwo radni dzisiaj zobaczyli na własne oczy, co to są Żuawy. Były już między nami dyskusje i niektórzy spośród państwa byli zdumieni, że ta kraina funkcjonuje tylko dzięki sztucznemu utrzymaniu i codziennej pracy prawie 110 przepompowni, które wymagają też stałego utrzymania.

Drodzy państwo, jak państwo słyszeliście, w tym roku dodatkowe środki są duże, ale program FEnIKS i 420 mln zł – z tego 280 musimy już wydać do końca 2029 roku – to ogromny impuls dla zabezpieczenia tego obszaru, a o dalsze środki będziemy walczyli – mam nadzieję, że wspólnie, tak jak tutaj jesteśmy. Bardzo dziękuję.

I chciałam z tego miejsca bardzo podziękować za wsparcie ze strony samorządów. Drodzy państwo, państwa obecność na posiedzeniach zespołu jest bezcenna, na posiedzeniach Komisji również. Bardzo dziękuję. I dziękuję też Komisji, że zechciała kolejny raz pochylić się nad Żuławami. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Teraz pani poseł Paulina Matysiak, bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję za ciekawą dyskusję. Ja sobie też robiłam notatki dotyczące kolei. To jest też obszar, który mnie wyjątkowo interesuje. Wybrzmiał temat skomunikowania i warto tu podkreślić, że to oczywiście jest kwestia z jednej strony organizatora przewozów, czyli zamawiającego przewozy – w przypadku połączeń regionalnych marszałka województwa – ale także spółki PKP PLK, która układa rozkłady jazdy i powinna uwzględniać te kwestie związane ze skomunikowaniem. Bo warto podkreślić, że nie zawsze podróżujemy między jednym dużym miastem a innym dużym miastem. Są też osoby, które dojeżdżają spod i na przykład chcą się przesiąść – i to jest niezwykle istotna kwestia.

Sprawdzałam też czasy przejazdów na tych liniach, o których państwo mówiliście, Elbląg – Gdańsk czy Elbląg – Gdynia, generalnie Trójmiasto – Elbląg – Olsztyn, i myślę, że tutaj także jest wiele do poprawy, bo te odległości nie są aż tak znaczne, a czas przejazdu pozostawia sporo do życzenia. Na trasie do Gdańska jedzie się pociągiem regionalnym 1 godzinę i 15-16 minut. Pociągiem Intercity od 46 minut – te najszybsze połączenia, które znalazłam – do godziny. To jest zdecydowanie dłużej niż przejazd autem, chociaż auto może konkurować z tymi pociągami Intercity – ale ich jest akurat na trasie do Gdańska tylko sześć na dobę. Więcej jest tych połączeń regionalnych. Podobnie to wygląda na trasie do Olsztyna i myślę, że tutaj kwestie działań podejmowanych przez zarządcę infrastruktury, przez spółkę PKP PLK, żeby ten czas jazdy poprawiać – bo tylko w ten sposób jesteśmy w stanie zachęcić mieszkańców do przesiadki do pociągu – żeby w sposób wygodny, ekologiczny też podróżować. My tutaj z panem posłem Kmitą też rozmawialiśmy na temat sytuacji w województwie i myślę, że też podejmiemy poselskie działania i złożymy interpelację w tym temacie – więc państwo możecie na to liczyć.

O POLREGIO będziemy dyskutować także na najbliższym posiedzeniu. 2 lipca jest zwołane posiedzenie dotyczące spółki POLREGIO. Oczywiście mówimy tutaj o temacie ogólnopolskim, ale myślę, że ten wątek także warmińsko-mazurski na tym posiedzeniu wybrzmi. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa z posłów?

Bardzo proszę, pan poseł Warwas.

Posel Robert Warwas (PiS):

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, panie ministrze, panie prezydencie, panie starosto, szanowni państwo parlamentarzyści, drodzy samorządowcy, ja również chciałem podziękować za tę ciekawą dyskusję. Rzeczywiście dzisiaj od rana mieliśmy okazję uczestniczyć w wielu wizjach lokalnych i przyglądać się tym wyzwaniom, które tutaj Elbląg próbuje rozwiązywać bardzo kreatywnie.

Ja bym, panie ministrze, chciał zwrócić uwagę też na te inwestycje drogowe. Bo mieliśmy okazję też przejechać się tutaj tymi drogami lokalnymi i widzimy, że tutaj jedną z najważniejszych bolączek jest to, że większość tych terenów znajduje się na obszarach depresyjnych. Z tego wynika to – była na ten temat mowa – że potrzebne są większe środki, większe są koszty budowy i przebudowy tej infrastruktury drogowej. Tutaj wielokrotnie samorządowcy na to zwracali uwagę, że te programy, które są dedykowane dla samorządów, trzeba byłoby jakoś przebudować, wesprzeć ten region, który jest szczególnie zdegradowany i potrzebuje takiego wsparcia.

I to, co pan powiedział, panie ministrze, że chociażby o ten program tych dróg samorządowych, rozmowa z panem wojewodą... Można byłoby pomyśleć też o takim rządowym wsparciu dla tego regionu, bo te środki mogą być niewystarczające. Potrzeby są bardzo duże, samorządowcy bardzo szczególnie zwracali uwagę na ten temat – żeby tutaj tę infrastrukturę drogową odbudować, poprawić.

Jutro będziemy rozmawiać na temat tych połączeń kolejowych – to już będziemy tę dyskusję kontynuować – ale tutaj bym chciał zwrócić się do pana ministra o takie wsparcie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Proszę, głos zabierze pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, jadąc tutaj, nawet nie spodziewałam się, że będziemy mieli tak dużo wspólnego – ponieważ ja przyjechałam z Gorzowa Wielkopolskiego i tam mamy drogę krajową 22 i również linię kolejową 203 – to są też linie, które przebiegają przez województwo warmińsko-mazurskie. Inne problemy na naszej 22 mamy w Lubuskiem i tu pan minister doskonale wie. Wiem, że toczą się prace projektowe, które będą z programu bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane. Natomiast tutaj ta 22 ma zupełnie inne problemy. To jest taka arteria, która nie ma szans w mojej ocenie – pan minister sprostuje albo potwierdzi raczej, że nie ma szans – żeby z tego zrobić eskę, bo ona po prostu przebiega przez teren zaludniony, teren, na którym nie ma możliwości. Ewentualnie musiałaby być realizowana obwodnica za obwodnicą. Ale są możliwości – u was trochę trudniej – żeby poprawić bezpieczeństwo na tej drodze.

Te nasze wyjazdy w ramach Komisji Infrastruktury są niezwykle cenne, dlatego że my możemy bardzo szeroko i kompleksowo spojrzeć na problemy, o których później rozmawiamy na posiedzeniach Komisji.

Linia kolejowa 203 wiadomo, że wymaga elektryfikacji, a to też jest taka dodatkowa arteria, która może połączyć zachód ze wschodem i może ułatwić komunikację pomiędzy obiema stronami Polski. To, co dzisiaj zobaczyliśmy – i tutaj podziękowania dla pana posła, ale też dla wszystkich posłów z tego regionu, którzy nam zgłaszali właśnie problemy... Od początku program bardzo obfity. To, co jutro i pojutrze nas czeka, to jest bardzo cenne, dlatego że my wyjedziemy stąd, mając w głowie to, o czym państwo mówicie, jakie problemy zgłaszacie. Dzisiejszy objazd po drogach gminnych i powiatowych, które przebiegają przez Żuławy, pokazał nam, jakie spustoszenie potrafią zrobić te wody podziemne. Bo musieliśmy w którymś momencie wysiąść z busa, żeby bezpiecznie mógł wjechać bez żadnej kolizji na jeden z mostów. To nam na pewno w pamięci zostanie. A więc jeśli będą zgłaszane wszystkie te problemy, to my będziemy wiedzieli, o czym jest mowa.

Dlatego jeszcze raz dziękuję za zorganizowanie tego spotkania i za bardzo szeroki udział wszystkich państwa. Bo to znaczy, że te problemy są po prostu żywe i istotne – a my jesteśmy od tego, żeby się nad nimi pochylić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Bardzo proszę, czy ktoś z państwa posłów jeszcze na tym etapie?

Nie widzę. W związku z tym bardzo proszę o zabranie głosu pana Mateusza Szauera, wicewojewodę warmińsko-mazurskiego. Bardzo proszę.

Wicewojewoda warmińsko-mazurski Mateusz Szauer:

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, panowie posłowie, samorządowcy, przedstawiciele różnych instytucji, mieszkańcy naszego województwa, na wstępie przepraszam za spóźnienie. Komisja infrastruktury przyjechała do Elbląga, ja musiałem być w Warszawie, bo mieliśmy spotkanie z kierownictwem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie Programu Ochrony Ludności i Obrony Cywilnej, a także ze stroną samorządową, z przedstawicielami Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Jak państwo doskonale wiecie, nadrabiamy wieloletnie zaległości, budujemy odporność społeczną i wspólnie z samorządami realizujemy szereg inwestycji, także tutaj u nas na terenie naszego województwa warmińsko-mazurskiego. Ale przyznaję – całą drogę z Warszawy do Elbląga słuchałem państwa, jestem na bieżąco. I przede wszystkim jako przedstawiciel administracji rządowej tu w terenie, na Warmii i Mazurach, chcę wszystkich państwa członków Komisji serdecznie powitać na terenie naszego regionu.

Dziękuję za zorganizowanie tego posiedzenia. Chylę czoła przede wszystkim tutaj w stronę posła Zbigniewa Ziejewskiego – bo jego determinacja spowodowała, że dzisiaj tutaj możemy się spotkać. Wspólnie również pewne rzeczy i szczegóły dopinaliśmy, za co, Zbyszek, serdecznie dziękuję.

Ale jestem dumny, że mamy tak wspaniałych ambasadorów naszego regionu, którzy dzisiaj tutaj przedstawili te największe bolączki, które nas dotyczą – zarówno samorządowcy, jak i przedstawiciele organizacji pozarządowych, przedsiębiorców. Dlatego pozwólcie państwo, że nie będę powtarzał tych wszystkich postulatów, inwestycji, na które oczekujemy, które również już są realizowane – bo rząd premiera Donalda Tuska działa efektywnie i już widać pierwsze efekty tu w Elblągu i w całym subregionie elbląskim, czy na Żuławach.

Dziś Warmia i Mazury to nie tylko turystyka, ale przede wszystkim bezpieczeństwo – bo my na każdym kroku powtarzamy, że bezpieczeństwo nie tylko Polski, ale też Unii Europejskiej i NATO zaczyna się właśnie na Warmii i Mazurach, w tym tu na Powiślu, w Elblągu.

Bo tu jak w soczewce widać te potrzeby, zarówno inwestycji w infrastrukturę, w bezpieczeństwo, czy w ochronę przeciwpowodziową.

I pozwólcie państwo, że na tym na początku chciałbym się skupić, bo my jako administracja rządowa przede wszystkim za to bezpieczeństwo odpowiadamy. I nie ukrywam, że ilekroć przychodzą sytuacje kryzysowe na Żuławach, to drżymy o bezpieczeństwo naszych mieszkańców, gmin żuławskich, gminy Markusy, gminy Elbląg, czy Gronowo Elbląskie. W ostatnich latach tych sytuacji kryzysowych rzeczywiście nie brakowało, dlatego chciałbym to podkreślić i podziękować tutaj za dobrą współpracę panu dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej – bo wspólnie uczestniczymy w wielu posiedzeniach żuławskiego zespołu parlamentarnego, który w tej kadencji powstał pod przewodnictwem pani poseł Magdaleny Kołodziejczak, która sprawy Żuław, problemy Żuław zna jak nikt inny, bo już jako samorządowiec się z nimi stykała.

I są, szanowni państwo, pierwsze efekty, co dla nas jest budujące. Ale kieruję ogromną prośbę również do przedstawicieli Komisji Infrastruktury, aby pilotować wdrożenie wieloletniego programu dla Żuław, o którym tutaj pan dyrektor dzisiaj opowiadał, na lata 2027-2037. Sytuacja budżetowa kraju jest taka, a nie inna, ale nam tutaj naprawdę zależy na tym programie, bo to jest też nadrabianie wieloletnich zaległości. Przypomnę państwu, że program dla Żuław był finansowany ze środków europejskich, program, który w zasadzie funkcjonował do 2014-2015 roku, później został przerwany i dokładnie 0 złotych w ciągu 8 lat na inwestycje żuławskie ze środków europejskich wpływało.

Dziś mamy etap 3A realizowany już przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej. Są to inwestycje rzeczywiście niezbędne, bo sami państwo wiecie, że Żuławy to jest sieć naczyń połączonych, urządzeń hydrotechnicznych, wałów – i tu zarówno te inwestycje w infrastrukturę, ale przede wszystkim też zadania bieżące, na które brakowało pieniędzy, a dziś uruchomiona rezerwa premiera Donalda Tuska spowodowała, że 30 mln to jest ta kwota, która dodatkowo wpłynęła na zadania bieżące realizowane przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej. Wiadomo, jeżeli nie są wykonywane zadania bieżące, to problem narasta i później ciężko te zaległości nadrabiać, a tu rzeczywiście od stanu tych urządzeń, zarówno wałów przeciwpowodziowych, jak i pomp, zależy bezpieczeństwo naszych mieszkańców. Dlatego trzymam kciuki za to, aby ten wieloletni program dla Żuław również został wdrożony. To jest 1,4 mld zł, które na teren województwa warmińsko-mazurskiego, ale i pomorskiego, wpłynie i będzie decydowało tak naprawdę o bezpieczeństwie naszych mieszkańców.

Jeśli chodzi o najważniejsze inwestycje dla Elbląga, to oczywiście port to też zadanie, które już w zasadzie jest realizowane – bo tutaj jest ta partnerska współpraca między samorządem a rządem i jasny podział zadań. Urząd Morski odpowiada za pogłębienie toru wodnego, tak aby jak najlepiej wykorzystać już zrealizowany przekop na Mierzei Wiślanej. Dziś musimy wszyscy dołożyć wszelkich starań, aby tę szansę dla naszego regionu wykorzystać. Ma to być nasze okno na świat, a port elbląski ma być nie tyle konkurencją dla Gdańska czy Gdyni, ale odciążać te porty w pewnym zakresie – jestem przekonany, że przy partnerskiej współpracy to uda się pogodzić.

Ale sam port to nie wszystko. Oczywiście liczymy również na inwestycje infrastrukturalne, kolejowe, drogowe – ale o tym też tutaj była mowa. Dlatego jeszcze raz podkreślę, że podpisuję się pod wszystkim, co tutaj dzisiaj zostało powiedziane.

Cieszę się, że właśnie od Elbląga zaczynamy wizytę Komisji Infrastruktury. Jutro przenosimy się do Olsztyna. Jeszcze raz wszystkim przedstawicielom Komisji dziękuję za zainteresowanie sprawami naszego regionu. I życzę udanej wizyty. Teraz już będę państwu towarzyszył – myślę, że do końca tej wizyty. A państwu wszystkim, którzy dzisiaj są z nami tutaj w Elblągu, również dziękuję za obecność.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie wojewodo.

Bardzo proszę, czy może zechciałby głos zabrać pan senator Brzezina, który jest z nami? Bardzo proszę, panie senatorze.

Senator Gustaw Marek Brzezina:

Dziękuję bardzo. Króciutko. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo parlamentarzyści, wszystkie kwestie, które tutaj były poruszane, są bardzo istotne. Ja jako były marszałek województwa warmińsko-mazurskiego doskonale znam tę sytuację i potwierdzam bardzo istotną sprawę, żeby skupić się na pomocy kwestiom poruszonym. To nie tylko chodzi o Elbląg, to nie tylko chodzi o region Warmii i Mazur, to chodzi o kwestię też rozwoju

infrastrukturalnego Polski. I dzisiaj mamy w takim ujęciu historyczny moment. Chcę podziękować za obecność Komisji, pana ministra i zajęcie tak obszernego czasu – bo praktycznie Elbląg, Olsztyn i Ełk będą przez trzy dni pokazywały tę sytuację. Mamy oczywiście świadomość, że to proces strategiczny i wymagający ogromnych nakładów. I wiele jest takich miejsc w Polsce, które oczekują na strategiczne rozwiązania. Ale są też pewne kwestie i pewne elementy, które można przy dobrym zaangażowaniu Komisji rozwiązać praktycznie od zaraz. Myślę o sytuacji też administracyjnej. A reszta to oczywiście strategia.

Podziękowania wszystkim państwu parlamentarzystom i koledze Zbigniewowi Ziejewskiemu, bo ktoś musi być inicjatorem i ta skuteczność jest tutaj naprawdę godna uwagi. Korzystajcie państwo też z tej pięknej, uroczej pogody tutaj w regionie Warmii i Mazur i przyjeżdżajcie każdego dnia do naszego regionu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie senatorze. Widać, że patriotą zakorzeniony bardzo silnie w tej ziemi.

Bardzo proszę, jest też z nami posłanka z tego regionu, pani Elżbieta Gelert. Bardzo proszę.

Poseł Elżbieta Gelert (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Szanowna Komisjo, panie przewodniczący, myślę, że nam, Elblążanom, jest niezmiernie przyjemnie, że zainteresowaliście się państwo całym tym subregionem, o którym ciągle mówimy – bo jest to na pewno specyficzny subregion, jeżeli chodzi o Polskę. Ja wiem, że Polska jest piękna, ma dużo pięknych okolic i dużo pięknych miejsc, nad którymi się warto pochylić. Ale ponieważ jesteście państwo na naszej ziemi, naprawdę namawiam, ażeby zapamiętać – tak jak powiedziała pani poseł – jak ta ziemia wygląda, jakie są problemy. Bo te problemy są już od lat. I bardzo dobrze, że w tej chwili mamy ten zespół parlamentarny zespół żuławski – koleżanka prowadzi go wyśmienicie, poświęca naprawdę bardzo dużo tym Żuławom. I dzięki temu, myślę, te Żuławy się ostaną. Bo to nie jest sztuka, żeby mówić o Żuławach co jakiś czas, żeby co jakiś czas te pieniądze dawać na infrastrukturę, tylko żeby myśleć o nich cały czas – ponieważ tak naprawdę jest o krok od tego, że one mogłyby nie istnieć. Weźmy przykład z Holandii i próbujmy chociaż w jakimś stopniu tak się zachowywać jak Holendrzy wobec swoich ziem, które też są ziemiami narażonymi na ciągłe zalewania.

Ja bardzo dziękuję również i za to, że patrzycie państwo na Elbląg nie tylko jako na miasto, które ma być miastem turystycznym – bo oczywiście, że przekop... Każdy wcześniej się naśmiewał. To, co kolega senator mówił – faktycznie od 2005 roku zawsze mieliśmy na ustach ten przekop i właściwie przekop... Mówiło się: kanał żeglugowy przez Mierzeję. Powiem państwu, że do tej pory – ponieważ w 2005 roku byłam senatorem – w Sztutowie stoi pomnik tak zwany, czyli łopata, która symbolizuje przekop i którą wtedy, w ramach akcji poparcia dla przekopu, tam umieściliśmy.

Tak że ja jeszcze raz chciałabym serdecznie podziękować za zainteresowanie, za przybliżenie naszego regionu. I bardzo proszę nie brać pod uwagę... W szczególności parę razy to już tutaj padło, że Elbląg chce się odłączać i bliżej mu do Pomorza. Elbląg chce być tym miastem, które łączy Olsztyn z Gdańskiem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Nie widzę więcej zgłoszeń. Ja jeszcze pozwolę sobie oddać panu ministrowi głos za chwileczkę w celu ustosunkowania się do tych kwestii, które zostały na tym etapie podniesione.

Ale szanowni państwo, jeszcze kilka słów ode mnie, bo rzeczywiście jako Koalicja 15 Października – też sam pan premier Tusk, ale przecież również każdy, kto działa w obszarze infrastruktury, również pan minister Dariusz Klimczak, który kieruje Ministerstwem Infrastruktury, a także nasza Komisja – podjęliśmy szereg decyzji, które skutkują bardzo intensywnym zwiększeniem nakładów na inwestycje w infrastrukturę. My mamy w ciągu najbliższych 10 lat plan, aby zainwestować w infrastrukturę 1,5 bln zł. To są nieprawdopodobne...

1,5 bln zł – tak, dobrze państwo słyszycie. To są nieprawdopodobne środki. Oczywiście to jest nie tylko infrastruktura drogowa, kolejowa, lotniskowa, infrastruktura związana z zapobieganiem powodzi, ale także energetyczna. Potężne środki będziemy inwestować w energetykę łącznie z elektrownią atomową. I sztuką jest dobrze zainwestować te środki, dlatego że inwestycje w infrastrukturę – i tak patrzymy na to też w Komisji Infrastruktury – to są inwestycje, które nie tylko zapewniają bezpieczeństwo różnego rodzaju naszym obywatelom, ale są również takim

silnym impulsem do rozwoju. Są motorem rozwoju i tak na to trzeba patrzeć. Jak kończą się inwestycje w infrastrukturę, to ten rozwój siada. W związku z tym zależy nam na tym, żeby te środki były dobrze, efektywnie wydatkowane. Bo ja przypomnę, że 5 mld zł w zeszłym roku z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg zainwestowaliśmy w różnego rodzaju projekty infrastrukturalne. Rekordowe wydatki na przewozy autobusowe – w tym roku 1,2 mld zł. Jeżeli popatrzymy na połączenia kolejowe na Warmii i Mazurach, mamy rekordowe w Polsce połączenia kolejowe, ale także, w mojej ocenie, rekordowe połączenia Intercity w województwie warmińsko-mazurskim. To wszystko jest po to, żeby osiągnąć maksimum efektu z tych różnych możliwości, które posiadamy. I teraz to jest spojrzenie globalne.

Ale jesteśmy na Warmii i Mazurach także po to, żeby usłyszeć właśnie o tym, że na przykład drogom, które państwo mają w gminach, powiatach, nie wystarczy taki zwykły remont czy modernizacja jak w wielu innych miejscach w Polsce, tylko to jest grunt, który jest bardzo niestabilny. W związku z tym, tak jak rozmawialiśmy z panią wójt, potrzeba wymienić po prostu na przykład grunt pod taką drogą... To są drogi na wałach. Ja jestem z gór. My mamy trochę inną specyfikę – ale też specyfikę dróg górskich, które z kolei wymagają też trochę innego podejścia. Mamy nachylenia, mamy flisz karpacki, który zjeżdża sobie – państwo czasem słyszą o tym, że mamy problemy z drogami na przykład klasy autostrad, czy bardziej nawet dróg ekspresowych, gdzie one po prostu zjeżdżają w trakcie inwestycji, dlatego że to jest trudny grunt. W związku z tym znajdujemy to zrozumienie. I żeby efektywnie wydatkować te środki, my musimy wiedzieć takie rzeczy, o których państwo nam tutaj mówią, po to, żeby zaplanować i zaprojektować lepsze otoczenie prawne – takie, które będzie bardziej odpowiadało. Czasem to są właśnie takie, powiedziałbym, mikrosprawy, które są właściwe tylko dla tego regionu.

I też bardzo dziękuję za to wszystko, co tutaj państwo mówicie, za to, co było w ciągu ostatnich godzin – to poszerza nam właśnie te aspekty decyzyjne. Chociaż ja też wiem, że państwo robią dużo, bo choćby tutaj była wspomniana kwestia POLREGIO. Ja przypomnę, że zaplanowaliśmy rekordowe środki dla POLREGIO – ponad miliard złotych na wymianę taboru, właśnie po to, żeby on służył mieszkańcom. Niestety akurat województwo warmińsko-mazurskie jakby było w tym procesie, ale były inne samorządy, które spowodowały, że tego procesu nie udało się dokończyć. Czasem mamy dobrą wolę i są środki finansowe, ale na różnych poziomach są podejmowane decyzje, które powodują, że nie można osiągnąć maksimum efektu. Też jesteśmy po to, żeby je usłyszeć – bo być może są to czasem decyzje wynikające po prostu z uwarunkowań prawnych. Niemniej jednak bardzo serdecznie za to dziękuję, że państwo tak bardzo otwarcie o tym mówicie.

Mam tylko jedną prośbę – tak jak się umawialiśmy po drodze z niektórymi z państwa – żeby dotarły do nas te wkłady do dezyderatów. Bo my jesteśmy zdeterminowani do tego, żeby pracować nad zmianami, ale musimy mieć ten wkład, żeby dobrze to wykomunikować.

Tą prośbą pozwolę sobie zakończyć i oddam głos panu ministrowi... Jeszcze pan pełnomocnik z Ministerstwa Obrony, tak? Panie ministrze, to tak zrobimy? Dobrze.

Bardzo proszę.

Doradca Ministerstwa Obrony Narodowej do spraw współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, organizacjami społecznymi, organizacjami pozarządowymi, burmistrz Braniewa Tomasz Sielicki:

Dziękuję bardzo. I chyba cieszę się, że jeszcze przed panem ministrem zdążę dwa słowa powiedzieć – bo ja chciałem też je skierować między innymi do pana ministra.

Panie przewodniczący, szanowny panie senatorze, państwo parlamentarzyści, drodzy goście, koleżanki, koledzy samorządowcy, ja dzisiaj występuję w takiej podwójnej roli. Podzielę się moimi spostrzeżeniami, a na koniec spróbuję to spuentować takim wnioskiem do pana ministra. Otóż reprezentuję Ministerstwo Obrony Narodowej, pana ministra Władysława Kosiniaka-Kamysza, któremu również te nasze takie codzienne troski samorządowe przedstawiam, ale korzystając z zaproszenia i z obecności na tej Komisji, chciałbym również zasygnalizować takie codzienne samorządowe problemy, które dotyczą sąsiedniego powiatu, powiatu braniewskiego – powiatu, który, wydaje mi się, jest powiatem strategicznym z punktu widzenia obronności Polski i NATO.

Jeszcze przed wojną borykaliśmy się z nasilonym transportem przez centrum miasta, którym to był włożony wolumen, jaki był przeładowywany na terminalach przeładunkowych. Na tamten czas wspólnie z panem posłem Zbigniewem Ziejewskim strategicznie pracowaliśmy nad obwodnicą miasta. Natomiast chyba ten temat się zatrzymał naturalnie, prawda, Zbyszku?

Wtedy, kiedy została zamknięta granica i ten wolumen importowany został zatrzymany. Cieszyliśmy się w mieście, że trochę ta nasza infrastruktura drogowa odetchnie. A przypominę tylko, czy poinformuję, że przez centrum miasta główną drogą jest droga krajowa. I dzisiaj, kiedy jesteśmy w dobie uzbrajania naszej wschodniej granicy w ramach „Tarczy Wschód”, przez miasto jedzie ogromny transport tej infrastruktury, która jest używana do zabezpieczania granicy od strony Obwodu królewieckiego. I jest taka to sytuacja, że patrząc z punktu widzenia samorządowego, z takiej codziennej troski, my każdego dnia, samorządowcy, wójtowie, burmistrzowie, zabiegamy o pozyskiwanie środków na remonty, naprawy tej infrastruktury drogowej. Natomiast nie możemy zatrzymać procesu budowania „Tarczy Wschód”, tego systemu obronnościowego. Ale poprzez trwający proces również trwa degradacja tych dróg, które każdego dnia naprawiamy i remontujemy.

I taki mój wniosek. Ja tylko dzisiaj na tym posiedzeniu sygnalizuję, natomiast będę pewnie przypominał i z posłem Zbigniewem Ziejewskim będę rozmawiał i w Ministerstwie Obrony Narodowej też to sygnalizuję... Taka prośba do pana ministra Stanisława Bukowca. Panie ministrze, może pomyślelibyśmy wspólnie – ja też tutaj służę pomocą – żeby wypracować czy opracować jakiś program dedykowany dla tych samorządów, które leżą na tej wschodniej flance naszego kraju? Dla tych samorządów, które poprzez zamknięcie granicy mają zatrzymany rozwój gospodarczy. Przez budowanie zapór trwa degradacja naszej infrastruktury. I chcielibyśmy – znaczy to taki wniosek – żeby Komisja, rząd, parlament stworzyły czy przemyślały, czy wymyśliły jakiś program, projekt wsparcia samorządów, które przechodzą takie gospodarcze kryzysy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Bardzo proszę, pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Jak pan rozpoczął, to mam taką prośbę do pana jako do doradcy ministra obrony narodowej – ponieważ program, projekt dotyczący aeroklubów jest właśnie umieszczony trochę w MON-ie, trochę w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, a to jest naprawdę fajny projekt, to nie są duże pieniądze... Natomiast w momencie, kiedy te aerokluby, które mają właśnie swego rodzaju pilotaż robić, będą umieszczone też w programie ochrony ludności we współpracy właśnie z MON-em, to jest szansa na pozyskanie też środków na to, żeby one te swoje pasy startowe zrobiły. I one naprawdę będą służyły właśnie też ochronie ludności. Tak że tutaj przy okazji wykorzystamy pana obecność i pana funkcję – tę drugą – do tego, żeby wesprzeć też projekt dotyczący aeroklubów.

Doradca MON do spraw współpracy z jednostkami samo-rządu terytorialnego, organizacjami społecznymi, organizacjami pozarządowymi, burmistrz Braniewa Tomasz Sielicki:

Przepraszam, że w ten sposób, pani poseł, że rozmawiamy na odległość i przez mikrofon...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Doradca MON do spraw współpracy z jednostkami samo-rządu terytorialnego, organizacjami społecznymi, organizacjami pozarządowymi, burmistrz Braniewa Tomasz Sielicki:

...ja deklaruję swoje wsparcie. Ale ja oczekuję również od państwa wsparcia przy tych tematach samorządowych. Natomiast problem aeroklubu i tego pasa startowego jest mi już znany. Tydzień temu mieliśmy w Elblągu forum „Tarczy Wschód”, na którym też ten wątek poruszałimy. A ja w czasie przerwy kawowej rozmawiałem z Ministerstwem Obrony Narodowej i mam 1 lipca przyjechać z dokumentami dotyczącymi tego pasa startowego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan poseł Zbigniew Ziejewski.

Poseł Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

Ja mam jeszcze też dobrą informację do aeroklubu. Dzisiaj aeroklub dominuje w tej dyskusji. Panie prezesie, wspólnie z kolegą burmistrzem, który się wybiera do Warszawy, ja umówię panu spotkanie też pierwszego – bo jest posiedzenie Sejmu, pierwszy dzień – z ministrem Leśniakiewiczem, który odpowiada w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych za pańskie problemy. Mam nadzieję, że jak pan przywiezie dokumentację, prezentację, to pewne sukcesy pan na pewno przywiezie z Warszawy. Dlatego zapraszam do przedstawienia takiej prezentacji papierowej i czego

pan oczekuje. Bo to, co pan powiedział – kilometr pasa startowego – w stosunku do kilometra drogi, no to tak się ma, jak się ma... A to, co pan powiedział, wizja, jaką pan tam stworzył i to, co pan nam pokazał, naprawdę całą Komisję napawa optymizmem i będziemy pana wspierać w pana działaniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, pierwsze dobre efekty posiedzenia wyjazdowego Komisji Infrastruktury już mamy.

Bardzo proszę pana ministra Stanisława Bukowca o zabranie głosu i odniesienie się do tych kwestii, które zostały poruszone. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję za tak dynamiczną dyskusję i bardzo obszerną. Postaram się odnieść do tych pytań, sugestii, uwag, które padły ze strony zarówno państwa posłów, jak i gości.

Dziękuję panu posłowi Łukaszowi Kmicie za dobre słowo, za wsparcie. Oczywiście działamy jako resort po to, żeby rozwijać i drogi, i kolej, i każdą infrastrukturę. Jeżeli chodzi o budżet, to w tym roku go zwiększamy z 2,7 mld do 3 mld. I to, że wyodrębniamy tę część, miliard, na tę część remontową, nawierzchniową, nie stanowi, że wcześniej nie było też takiej możliwości. W ramach jednego zbioru również gminy i powiaty mogły występować o środki na tak zwaną część remontową – natomiast często było tak, że nie była zachowana pewna równowaga. I w związku z tym chcemy teraz te środki dedykować wprost dla powiatów i dla gmin, które na przykład chcą właśnie tę część nawierzchniową realizować.

Też chciałbym powiedzieć o czymś istotnym, bo może to nam umyka. Proszę państwa, to, że jest określony budżet na przykład na wsparcie dla samorządów, trzeba osadzić jeszcze w dwóch realiach. Pierwsze to są te realia w ramach reformy dochodów jednostek samorządu terytorialnego. Przypominam, ja też jestem samorządowcem z blisko 20-letnim doświadczeniem, więc staram się być precyzyjny i obiektywny. Rząd, Sejm zdecydował, że w budżetach samorządów zostaje około 30-35 mld zł rocznie. A więc to nie jest tak, że państwo zabiera i później dzieli, tylko państwo zostawia w budżetach. Zatem ja zawsze na spotkaniach z samorządowcami, jak przychodzą i mówią, że mają oczekiwania pewne, zadają pytanie – a ile państwu przybyło w budżecie po tej reformie? Ile milionów zostało więcej? No i wtedy mówią: no tak, ale my mamy jeszcze takie i takie i takie wydatki. OK, ale państwo dostali możliwość gospodarzenia większym budżetem. To tak dla pewnej uczciwości sprawy. A po drugie – to pewnie państwo samorządowcy potwierdzą, bo takie informacje płyną z całego kraju – mamy od 2-3 lat rynek inwestora, a nie wykonawcy. Ceny na przetargach spadają średnio około 30%. I to powoduje, że ta sama kwota budżetu, którą na przykład co roku przedstawiamy, pozwala zrealizować o te 30% więcej inwestycji niż w latach poprzednich. Wiemy doskonale, jaka była sytuacja poprzednio, gdy mieliśmy różne programy, które choćby teraz spłacamy – jak Polski Ład, który jest od 2-3 lat spłacany tak naprawdę z obecnych budżetów państwa – i przez to mieliśmy rynek wykonawcy, a nie inwestora. Mieliśmy bardzo wysokie stawki, które były proponowane na przetargach. W tej chwili liczba oferentów, która przystępuje zarówno do tych przetargów na szczeblu krajowym realizowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad czy przez PKP PLK, ale również przez samorządy, to jest czasem kilkanaście firm. I ceny, które oferują, są, tak jak wspominałem, circa 30% niższe od wartości, które są w kosztorysie do przetargu przedstawiane. A więc mówimy o tak naprawdę większych możliwościach i większej ilości zadań. I to widzimy, bo na przykład choćby z listy rezerwowej, która jest w Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg, wchodzi automatycznie kolejne wnioski, które kiedyś nie miały szans być realizowane. A w tej chwili tak naprawdę kolejne wnioski wpadają na tę listę realizacyjną, co powoduje, że więcej zadań można zrealizować.

Pan poseł Warwas mówił o programie szczególnym. Ja podtrzymuję i będę rozmawiał z panem wojewodą na ten temat, aby w ramach tego nowego naboru pan wojewoda przedstawił być może właśnie takie kryteria – bo to jest w gestii pana wojewody – aby w jakiś sposób punktować wyżej te tereny, które są na terenach depresyjnych. Wiadomo, że tam te inwestycje są bardziej skomplikowane i bardziej też potrzebne z różnych względów. Jak najbardziej przychylam się do tej propozycji. Jeżeli pan wojewoda również uzna za stosowne, to będziemy wspierać tego typu zadania.

Co do inwestycji na kolei i taboru – proszę państwa, mamy boom zainteresowania koleją. W 2025 roku przewieźliśmy koleją 440 mln pasażerów, czyli o 30 mln więcej niż w roku 2024. To jest wzrost o blisko 8%. Co to powoduje? To powoduje, że nasze firmy – podkreślam, nasze firmy – PESA, NEWAG głównie, tak naprawdę mają pełen portfel zamówień, nie tylko od PKP, ale również od przewoźników regionalnych, od Kolei Małopolskich, Dolnośląskich, Mazowieckich. Jako PKP Intercity zamówiliśmy w firmie Alstom 42 piętrowe zespoły trakcyjne za kwotę ponad 4 mld zł – 42 takie zestawy pociągów piętrowych, które mogą jechać nawet do 200 km/h. Ten boom po prostu powoduje, że brakuje taboru tak naprawdę, wszyscy chcą kupować. Chwała naszym firmom, które są tutaj liderem europejskim, jeśli chodzi o produkcję taboru kolejowego. Dużo również na zewnątrz produkują tych wagonów, tych pociągów. No i to dobrze, ja się z tego cieszę. Natomiast musimy też być świadomi, że takie zainteresowanie koleją powoduje, że czasem się jedzie pociągiem czy tam tabor, składem, który nie jest może najnowszy, ale też PKP cały czas modernizuje te wagony.

Pamiętacie państwo, jaki był hejt na to, że kupiliśmy od Niemców? Teraz są tak chwalone te składy niemieckie, że są bardzo dobre, jeśli chodzi o jakość, komfort podróży. To nie jest też tak, że to, co jest, że tak powiem, już leciwe, musi być potraktowane jako coś złego.

I odpowiadając na koniec na pytanie pana pełnomocnika odnośnie tych dróg – rzeczywiście my mówimy o drogach, które mogą być finansowane i są finansowane przez Ministerstwo Obrony Narodowej w ramach finansowania dróg o znaczeniu obronnym. Co roku na ten cel MON przeznaczają 500 mln zł. My jako resort infrastruktury jesteśmy pośrednikiem tak naprawdę, tak zwanym listonoszem tych środków. Podpisujemy w imieniu ministra obrony narodowej umowę z samorządami, natomiast to nie my wskazujemy te drogi, tylko te drogi wskazuje MON. Wiem, że od przyszłego roku MON planuje podwoić ten budżet do kwoty 1 mld zł, więc jest szansa, że również tego typu środki zostaną przeznaczone na właśnie takie drogi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Widzę, że zgłaszają się jeszcze państwo. Jeżeli dobrze widzę, pani burmistrz gminy Orneta, Katarzyna Lasocka – bardzo proszę.

I widzę też zgłoszenie pana wójta Marcina Ślęzaka.

Bardzo proszę.

Burmistrz Ornety Katarzyna Lasocka:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, panie ministrze, Szanowna Komisjo, szanowni państwo, ja króciutko w imieniu tak małego samorządu jak Orneta – 12 tys. mieszkańców.

Mówimy tutaj o dużych inwestycjach i super, bardzo się z tego cieszymy, bo to jest rozwój nas wszystkich. Ale my jako mały samorząd też mamy takie inwestycje, które zostały gdzieś zapomniane. Linia kolejowa 221 Olsztyn – Braniewo, zmodernizowana, wyremontowana, w małych miejscowościach stacje kolejowe nowoczesne. Orneta – jakim cudem, nie wiem – została zapomniana, a ruch kolejowy odbywa się cały czas. Dążymy do tego, żeby Orneta i tego typu miejscowości się rozwijały. No niestety, przyjeżdżający na dworzec kolejowy do Ornety – a teraz mieliśmy bardzo dużą na przykład imprezę ogólnopolską, Tropy Mazurskie, zjazd absolwentów – jak przyjechali, byli przerażeni. Wsiadając na peron w Ornece, to jest strach. Ja byłam już z tą sprawą u pana ministra i mam nadzieję, że naprawdę nie zapomnimy o tym – i państwo będziecie mieli na uwadze też drobne inwestycje. Bo to jest też bardzo ważne dla naszego regionu. Jeżeli mamy stawiać na turystykę, na rozwój, nie możemy się wstydzić. Takie miasto jak Orneta jest naprawdę miasteczkiem urokliwym, które przyciąga do nas turystów i nie tylko. Inwestorów również mogłaby przyciągać, gdyby był ten potencjał, żeby ludzi zachęcić. To jest jeden temat.

A drugi – mamy lądowisko. To tak do aeroklubu się uśmiecham. Jako rezerwę. Jak najbardziej zachęcam do współpracy z nami. Mamy istniejące, zarejestrowane lądowisko, to jest byłe lotnisko wojskowe – bo jak wiecie państwo, była u nas kiedyś jednostka wojskowa lotnicza, która została zlikwidowana i w tej chwili nie mamy już żadnej jednostki. Ale lądowisko jest. Jako rezerwa – czy to dla firmy OPEGIEKA, czy dla Aeroklubu Elbląskiego, z którym współpracujemy. Zapraszamy. Nasz pas startowy również wymaga modernizacji. Tak jak to zostało powiedziane, kilometr pasa startowego na pewno nie będzie taką kosztowną inwestycją jak drogi. Dziękuję i proszę o rozwój, i niezapominanie o takich małych gminach.

Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie, pani burmistrz, dziękuję.

I bardzo proszę, pan Marcin Ślęzak, wójt gminy Gronowo Elbląskie.

Wójt gminy Gronowo Elbląskie Marcin Ślęzak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zgodnie z precedencją, teraz w tym momencie wypada mi tylko tak jakby refleksyjnie się wypowiedzieć w kontekście tego wszystkiego, co padło, było wypowiedziane, i w kontekście tego, co mówiliśmy podczas tego objazdu. Z mnogości problemów, z mnogości wszelkich niepokojących sytuacji, to rzeczywiście układy komunikacyjne – w zależności od kategorii i klasy, drogi krajowe, drogi powiatowe, drogi gminne. Jeżeli chodzi o drogi gminne, to co mówiłem i to, na co zwracam uwagę – tutaj przede wszystkim ukłon w kierunku pana ministra do bardzo gruntownej rozważki – większość dróg w obszarze gminy Gronowo Elbląskie, która jest gminą post-PGR-owską praktycznie w 85%, to były układy komunikacyjne pomiędzy konkretnymi parcelami stanowiącymi poszczególne konkretne kombinaty, to drogi na wałach przeciwpowodziowych. Swego czasu w roku 2014 i 2015 sukcesywnie wyłączano te drogi z użytkowania jako drogi gminne i wywłaszczano gminy na rzecz – ówczesnie jeszcze to był Żuławski Zarząd Melioracji Urządzeń Wodnych, potem Wody Polskie... I droga gminna stała się wałem. Dziś, w trybie art. 177 i dalej jako wypadkowa tych wszystkich ustaleń art. 178 i 179 Prawa wodnego, to jest wał, po którym się po prostu nie jeździ i jest zakaz poruszania się takimi drogami. A te drogi stanowiły i stanowią jedyne układy komunikacyjne do wiek wieków zagospodarowania tego terenu poprzez parcele mieszkaniowe. Szanowni państwo, mamy z tym ogromny problem i bardzo prosimy... Chcąc nie chcąc i tak wypadkową tego wszystkiego, o czym mówimy... To jest szczególne odstępstwo i rzeczywiście potraktowanie Wiślanych jako takiego systemu programowego.

Już nie mówiąc o tym, że nawet i drogi powiatowe, które były sytuowane na groblach, na nasypach, są zdegradowane przez niezliczoną ilość bobra europejskiego. Jest to ogromny, proszę państwa, dla nas problem. Drogi gminne, które są o konstrukcji najczęściej betonowej, są zaklawiszowane – praktycznie płyty wiszą w powietrzu i często mieliśmy wypadki takie, że maszyny rolnicze, ale także mniejsze pojazdy zapadały się. To groziło rzeczywiście utratą zdrowia, a nawet utratą życia. Jest to bardzo mocno zauważalne.

Wsluchując się, proszę państwa, w wypowiedzi przedsiębiorcy reprezentującego OPEGIEKA czy pana dyrektora aeroklubu, którzy wnieśli nas w niebo, ja, proszę państwa, jestem zmuszony z tego nieba spaść, stanąć na ziemię i tak sobie refleksyjnie, oczywiście z przekąsem, powiedzieć, że jeżeli szpital bródnowski, który jest tak skrupulatnie weryfikowany, gdzie z jednego pokoju możemy przenieść sprzęt do drugiego pokoju i państwo to dostrzeżecie, to może znajdziecie odpowiedź, jak zweryfikować i skatalogować ilość dziur bobrowych – ponieważ to jest dalej dla nas zagadka, RDOS, który często nam – muszę to powiedzieć – przeszkadza w ujęciu konstruktywnym dla danych układów, żąda od nas, jaki macie katalog, jaka jest tutaj rzeczywistość, realna liczba zweryfikowanych dziur bobrowych... Ja też się nie dziwię, proszę państwa, Wodom Polskim, ponieważ jest to przeogromny problem. Jesteśmy także, i liczę na to, panie ministrze, w przeddzień wbicia łopaty w grunt dla przebudowy drogi krajowej 22 w ramach tak zwanej obwodnicy Jegłownika. I teraz refleksyjnie, proszę państwa – też może być fantastyczna sytuacja dla Elbląga. Pan prezydent mówił o problemach związanych z trasą S7. My rzeczywiście będziemy mieli obszar pomiędzy starodrożem a nowym odcinkiem drogi krajowej 22, idealnie wpasowującym się w ideę obszarów inwestycyjnych, bo raptownie to będzie kilometr od Elbląga. Czyli chcąc nie chcąc, rzeczywiście możemy stworzyć naprawdę w pełnym tego słowa znaczeniu subregion. To są oczywiście takie kwestie refleksyjne, ale tutaj, jeżeli chodzi o układy komunikacyjne, bardzo proszę o tym pomyśleć, ponieważ mamy ogromny problem.

I najważniejszy, proszę państwa, problem dzisiaj – mało wybrzmiany, ale on rzeczywiście jest. Przejechaliśmy przez całe Żuławy. Pan przewodniczący powiedział, że pochodzi z południa Polski. Kiedy tam mamy do czynienia z nawałnymi deszczami, poniekąd mamy sytuację jak w stajni Augiasza. U nas woda się zatrzymuje, ale proszę państwa, te wszystkie gospodarstwa domowe wyposażone są w albo zbiorniki bezodpływowe, albo przydomowe oczyszczalnie ścieków, ponieważ Żuławy nie są skanalizowane. Te rzeczy muszą się gdzieś podziać. Co będzie, jeżeli rzeczywiście dojdzie do radykalnej powodzi? Będziemy mieli przeogromny problem. I mamy problemy, proszę państwa, żeby w ogóle ubiegać się o środki – z tego względu, że poprzez rozproszoną zabudowę nie jesteśmy w stanie spełnić kryterialnych wytycznych, jakie są w programach

dotacyjnych zawarte. Dlatego to jest kolejny aspekt przemawiający za tym, że powinien być dla Żuław uruchomiony odrębny program.

I sama kwestia dróg – już na sam koniec powrócę, proszę państwa. Często nie spełniamy warunków wynikających z tych kryteriów opartych na warunkach technicznych, opartych na ustawie o drogach publicznych czy prawie budowlanym. I dam już tak dosłownie na sam koniec przykład. Mielśmy ogrom dróg przejętych albo wywłaszczonych na rzecz gminy od ówczesnej Agencji Nieruchomości Rolnych Skarbu Państwa. Niech to będzie droga dwukilometrowa. Na pierwszym odcinku jednego kilometra miała ona płyty betonowe. Na drugim odcinku jest to droga szutrowa. W trybie Prawa budowlanego to już jest budowa drogi. I nawet jeżeli my, nie spełniając tych kryteriów, będziemy chcieli się ubiegać o dofinansowanie, to jest coś takiego jak Prawo budowlane czy wydział budownictwa i architektury, który jest zmuszony, ponieważ są na to orzeczenia... To jest budowa drogi, czyli musimy spełnić kryteria. W tym momencie zderzamy się ze ścianą.

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękujemy za słowa merytoryczne i pokazujące, z jakimi wyzwaniem państwo się mierzą.

Szanowni państwo, tym samym dobiegliśmy do końca naszego posiedzenia tutaj w Elblągu. Bardzo serdecznie dziękuję wszystkim państwu, którzy wzięli udział w posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Bardzo serdecznie dziękuję za przedstawione prezentacje i informacje – wszystkim państwu, którzy podzielili się z nami ważnymi informacjami. Dziękuję panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi oraz zespołowi z instytucji i ministerstw, którzy również brali udział w posiedzeniu i wspierali nas swoją wiedzą.

Szanowni państwo, pierwszy dzień naszej wizytacji był niezwykle intensywny i też przyniósł ze sobą bardzo wiele takich merytorycznych wniosków, konkretnych informacji i spraw, które musimy rozpatrzyć jako Komisja. Dlatego na koniec dnia jeszcze raz bardzo proszę, żeby wszystkie te informacje, co do których umawialiśmy się, dotarły w formie pisemnej – żebyśmy mieli też podstawę do działania jako Komisja, jako organ.

Bardzo serdecznie jeszcze raz dziękuję panu posłowi Zbigniewowi Ziejewskiemu, który jest inicjatorem tego posiedzenia i bardzo zabiegał o to, żeby sprawy ważne dla tego regionu stały przed Komisją właśnie w trakcie posiedzenia wyjazdowego. Bardzo serdecznie dziękuję panu prezydentowi. Bardzo serdecznie dziękuję panu staroście. Również bardzo serdecznie dziękuję urzędowi marszałkowskiemu, urzędowi wojewódzkiemu, wszystkim państwu wójtom, burmistrzom za to, że państwo nie tylko brali udział w posiedzeniu, ale przede wszystkim merytorycznie, aktywnie starali się pokazać te wyzwania, które przed państwem stoją, kiedy mówimy o sprawach ważnych dla mieszkańców. Bardzo serdecznie dziękuję naszym wszystkim państwu posłom, senatorom, którzy wzięli udział w posiedzeniu. Dziękuję naszemu sekretariorowi Komisji Infrastruktury, dzięki któremu możemy sprawnie procedować.

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

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

Życzę państwu dobrego popołudnia i wieczoru.