

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 250)

z dnia 24 czerwca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 250)

24 czerwca 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Ełku pod przewodnictwem posłów: **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego, i **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- informacja ministra infrastruktury na temat budowy drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo – Ełk i w dalszej perspektywie Ełk – Knyszyn;
- informacja na temat budowy linii kolejowej E75 jako części międzynarodowego korytarza Rail Baltica na odcinku Białystok – Ełk – Olecko – Suwałki – granica państwa oraz linii kolejowej nr 41;
- informacja na temat rządowych programów wsparcia modernizacji i budowy dróg publicznych (kategorii gminnej, powiatowej i wojewódzkiej) mających znaczenie dla ewakuacji ludności, wojska oraz upłynniania ruchu w czasie kryzysów.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, gen. bryg. **Jacek Sankowski** dyrektor Departamentu Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej, **Agata Moździerz** regionalny dyrektor ochrony środowiska w Olsztynie, **Marcin Pokojski** dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Olsztynie, **Tadeusz Wilczyński** dyrektor Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Białymstoku, **Damian Książ** dyrektor projektu w Regionie Centralnym Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Wojciech Kierwajtyś** wiceprezes zarządu Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej SA, **Małgorzata Seweryn** zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury i Geodezji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie wraz ze współpracownikami, **Tomasz Andrukiewicz** prezydent miasta Ełku wraz ze współpracownikami, **Czesław Renkiewicz** prezydent miasta Suwałki, **Bogusław Wisowaty** radny Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego, **Michał Tyszkiewicz** przewodniczący Rady Miasta Ełku wraz ze współpracownikami, **Ewa Brodowska** kierownik Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miejskiego w Olecku, **Marek Chojnowski** starosta ełcki, **Maria Gwiazdowska** wicestarosta grajewski, **Marzanna Wardziejewska** wicestarosta gołdapski, **Krzysztof Chowański** burmistrz Knyszyna, **Grzegorz Dudkiewicz** burmistrz Goniądza, **Damian Czarniewski** zastępca burmistrza Gołdapi wraz ze współpracownikami, **Marek Dobrzyń** wójt gminy Wieliczka, **Mariusz Klepacki** wójt gminy Kalinowo, **Krzysztof Locman** wójt gminy Kowale Oleckie, **Tomasz Osewski** wójt gminy Ełk, **Janusz Zakrzewski** wójt gminy Świętajno, **Sławomir Słonawski** zastępca wójta gminy Prostki, **Krystian Krawczuk** sekretarz gminy Stare Juchy, **Ewelina Ciesińska** kierownik działu w Zarządzie Zlewni w Giżycku wraz ze współpracownikami, **Wojciech Kossakowski** dyrektor Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Ełku, **Krzysztof Kazimierski** mieszkaniec Augustowa oraz **Iwona Kalita** asystentka przewodniczącego Komisji.

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

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

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w Urzędzie Miasta w Ełku.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. To jest wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. W ramach Komisji jesteśmy w bardzo silnej reprezentacji. Jest pani wiceprzewodnicząca Komisji Krystyna Sibińska. Są z nami również panowie posłowie Rafał Kasprzyk, Łukasz Kmita, Lucjan Pietrzczyk, Robert Warwas i pan poseł Zbigniew Ziejewski,

którego witam szczególnie serdecznie, dlatego że pan poseł jest inicjatorem naszego wyjazdowego posiedzenia Komisji Infrastruktury i – z tego, co mi wiadomo – je organizował. Rozmawialiśmy z panem radnym wojewódzkim Bogusławem Wisowatym, który jest tutaj z nami i który też jest współsprawcą tej wizyty. To jednak nie tylko Komisja Infrastruktury, dlatego że jest również pani posłanka Anna Wojciechowska, bardzo zaangażowana w sprawy regionu. Ta obecność o tym świadczy. Bardzo serdecznie witam panią posłankę.

Witam wszystkich gości zaproszonych na dzisiejsze posiedzenie. Szczególnie serdecznie witam pana prezydenta Elku, Tomasza Andrukiewicza, który jest ze swoim bardzo szerokim zespołem, zastępcami, panem Arturem Urbańskim, Mirosławem Hołubowiczem. Witam bardzo serdecznie. Jest z nami – też witam bardzo serdecznie – starosta elcki, pan Marek Chojnowski. Witam naszych gospodarzy.

Szanowni państwo, pozwolę sobie przywitać wszystkich państwa gości, ale mam pięć list. Proszę o wybaczenie, jeżeli to będą niedoskonałe powitania. Spróbuję wywiązać się z tego zadania w sposób najlepszy z możliwych. Bardzo serdecznie witam pana ministra Stanisława Bukowca, który jest z nami w województwie warmińsko-mazurskim trzy dni, ponieważ nasza Komisja od poniedziałku pracuje na terenie województwa. Dzisiaj trzeci dzień pan minister z zespołem jest z nami, za co bardzo serdecznie dziękuję. Bardzo serdecznie witam dyrektora Departamentu Infrastruktury w Ministerstwie Obrony Narodowej, pana gen. bryg. Jacka Sankowskiego. Witam serdecznie, panie generale.

Jest z nami szeroka reprezentacja instytucji, które dbają o rozwój infrastruktury. Bardzo serdecznie witam pana Marcina Pokojkiego, dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Olsztynie. Witam pana Krzysztofa Wałdowskiego, dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie – to oczywiście PKP PLK – wraz z panem Damianem Kniazem, dyrektorem projektu w Regionie Centralnym, oraz panem Jackiem Cylwikiem, kierownikiem kontraktu w Regionie Północnym. Bardzo serdecznie witam również regionalną dyrektora ochrony środowiska, panią Agatę Moździerz – widziałem panią dyrektora, witam bardzo serdecznie – i Tadeusza Wilczyńskiego, dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Białymstoku. Szanowni państwo, bardzo serdecznie witam pana Czesława Renkiewicza, prezydenta miasta Suwałki. Witam bardzo serdecznie. Serdecznie witam również pana Adama Dobkowskiego, kierownika Biura Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego. Panie dyrektorze, witam bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, witam bardzo szeroką reprezentację samorządu. Pozwolę sobie odczytać, witając tak, jak mam na liście. Ta kolejność może nie jest do końca ze względu na kwestie proceduralne właściwa, ale tak jest, więc wszystkich państwa witam bardzo serdecznie. Są z nami: pan Michał Tyszkiewicz, przewodniczący Rady Miasta Elku – witam bardzo serdecznie, panie przewodniczący – pani Marzanna Wardziejewska, wicestarosta gołdapski. Bardzo serdecznie witam pana Tomasza Osewskiego, wójta gminy Elk. Witam Krystiana Krawczuka, sekretarza gminy Stare Juchy. Witam Sławomira Słonawskiego, zastępcę wójta gminy Prostki. Serdecznie witam pana Mariusza Klepackiego, wójta gminy Kalinowo. Bardzo serdecznie witam pana Marka Dobrzynia, wójta gminy Wieliczka. Serdecznie witam pana Janusza Zakrzewskiego, wójta gminy Świętajno. Witam bardzo serdecznie panią Ewę Brodowską, kierownik Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miejskiego w Olecku. Bardzo serdecznie witam panów Damiana Czarniewskiego i Leona Mentela, zastępców burmistrza Gołdapi. Witam Krzysztofa Locmana, wójta gminy Kowale Oleckie. Bardzo serdecznie witam panią Marię Gwiazdowską, wicestarostę grajewskiego. Bardzo serdecznie witam pana Wojciecha Kierwajtysa, wiceprezesa zarządu Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Bardzo serdecznie witam pana Krzysztofa Chowańskiego, burmistrza Knyszyna. Bardzo serdecznie witam pana Grzegorza Dudkiewicza, burmistrza Goniądza. Bardzo serdecznie witam również pana Kazimierza Raczynskiego, dyrektora Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Białymstoku z siedzibą w Elku. Bardzo serdecznie witam pana Sebastiana Bryzwicza, kierownika Rejonu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Elku. Bardzo serdecznie witam pana Wiesława Mieczkowskiego, prezesa zarządu Serwistał sp. z o.o. Witam pana Sebastiana Kukowskiego, starszego Cechu Rzemiosł Różnych w Elku. Witam bardzo serdecznie.

Bardzo serdecznie witam również szeroką reprezentację Rady Miasta Elku. Swoją obecność zgłosili: pani radna Agnieszka Wszeborska, pan Andrzej Hasulak i pan Ireneusz Dzienisiewicz, który jest radnym i jednocześnie asystentem społecznym ministra nauki i szkolnictwa wyższego Marcina Kulaska. Witam bardzo serdecznie.

Niezwykle serdecznie witam również panią Małgorzatę Seweryn, zastępcę dyrektora Departamentu Infrastruktury i Geodezji w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie. Bardzo serdecznie witam panią dyrektor. Szanowni państwo, witam również przedstawicieli mediów, którzy są z nami. Zaanonsowana została pani Renata Szymaszk, redaktor naczelna *miasto-gazeta.pl*. Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie.

To jest niezwykle zaszczyt, że możemy spotkać się z państwem w ramach prac Komisji Infrastruktury. Jesteśmy tutaj, by po pierwsze, poinformować o ważnych rzeczach, o których za chwilę będzie mówił pan minister, dotyczących realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury, ale przede wszystkim po to, żeby usłyszeć państwa głos. Planujemy realizację wielkich inwestycji. Pan premier Donald Tusk ogłaszając wielki program inwestycyjny, ocenił go na 1,5 bln zł. To są potężne środki, które chcemy zainwestować w naszym państwie, także w regionach po to, żeby stworzyć lepsze warunki do rozwoju gospodarczego tych regionów. Duża część to będą środki na infrastrukturę. Wiemy, że państwo na co dzień realizując inwestycje, najlepiej wiedzą, w jaki sposób można zmieniać przepisy, dostosowywać procedury po to, żeby te inwestycje przebiegały sprawnie. Z pewnością wiecie też, które inwestycje są priorytetowe, które powinny być wykonywane najszybciej, jak to możliwe, dlatego że one stanowią o tym, czy region będzie się rozwijał, czy też te szanse będą odsuwały się w czasie.

Jesteśmy więc bardzo otwarci na rozmowę z państwem. Wiemy, że wiele osób będzie chciało zabrać głos. Od razu poproszę, aby osoby, które chcą zabrać głos na etapie dyskusji, sygnalizowały to naszemu sekretariatowi, czyli tutaj. Pani Jolanta Osiak jest z nami, za co też bardzo dziękuję, dlatego że bez sekretariatu wszystkie nasze intensywne prace nie byłyby możliwe.

Na początku jednak, zanim rozpoczniemy nasze prace, chcę bardzo serdecznie podziękować panu prezydentowi za przyjęcie Komisji i możliwość zorganizowania posiedzenia tutaj, w siedzibie miasta, w Elku. Jest to dla nas niezwykle ważne. Jest to też wyrazem tego, że chcemy wspólnie z państwem tworzyć rozwiązania, które będą służyć naszym społecznościom w naszych małych ojczyznach.

Panie prezydencie, bardzo serdecznie dziękuję. Zgodnie z naszą tradycją bardzo proszę pana prezydenta jako gospodarza miejsca o zabranie głosu. Bardzo proszę.

Prezydent miasta Elku Tomasz Andrukiewicz:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, według tytułów, godności, honorów przywitani zostali wszyscy. Chciałbym jeszcze przywitać pana przewodniczącego Komisji Mirosława Suchonia i bardzo serdecznie podziękować za to, że Komisja może obradować w Elku.

Nasz region Warmii i Mazur jest bardzo rozległy. Trzy dni, które spędziliście państwo w subregionie elbląskim, olsztyńskim i elckim, na pewno pokazują obraz naszego województwa, infrastrukturę i nasze potrzeby. W 2007 r. właśnie w Elku zainicjowaliśmy działania zmierzające do tego, by przebieg S61, czyli Via Baltica, Rail Baltica, ziścił się przez część województwa warmińsko-mazurskiego, tutaj, przez Elk. To skończyło się sukcesem. Dzisiaj mamy drogę S61, która prowadzi do Warszawy. Możemy dojechać w dwie godziny, bardzo szybko. Trwało to bardzo wiele lat. Mamy świadomość, że to jest złożony proces. Modernizowana jest linia E75 i widać ogromne postępy. To pokazuje, że silna grupa samorządowców, która dzisiaj jest tutaj obecna, miała ogromny wpływ na to, w jaki sposób będzie kształtowana sieć drogowa i sieć kolejowa modernizowana w obszarze północno-wschodniej Polski, tutaj, w naszym regionie.

Jak pan poseł zauważył, witając przedstawicieli samorządów, mamy samorządowców z Warmii i Mazur, z tej wschodniej części, w szczególności z subregionu EGO, ale także zaprzyjaźnionych samorządowców z województwa podlaskiego. W rozmowie z posłem Zbigniewem Ziejewskim, któremu jestem ogromnie wdzięczny za to, że lobbował za przyjazdem Komisji do Elku, pojawiły się tematy. Chcielibyśmy, żeby głośno wybrzmiały one w naszym mieście, w naszej dyskusji, ponieważ Warmię i Mazury, tę część województwa, Podlasie łączą wspólne interesy, ale także wspólne potrzeby. Leżymy w niedalekiej odległości od granicy z obwodem królewieckim. Z Elku jest to 65 km, ale Gołdap leży przy samej granicy. Suwałki, przesmyk suwalski... To pokazuje, że infrastruktura, która jest w jakiejś mierze zaawansowana... Mówię tutaj o budowie linii kolejowej S75, ale także o planach rozbudowy czy dalszej budowy S16. Istnieje konieczność, by uczyniono wszystko, by procedury, które oczywiście są w przepisach prawa, były zrealizowane w sposób sprawny, z szacunkiem do środowiska przyrodniczego, ale biorąc pod uwagę

nasze życie, życie mieszkańców, którzy chcą czuć się tutaj bezpiecznie. Nie chcą, żeby to był skansen Europy, ale chcą zachować dziedzictwo przyrodnicze i chcą rozwoju cywilizacyjnego.

Dlatego też pozwoliliśmy sobie zgłosić tematy dotyczące budowy S16 i rozmawiać na temat perspektyw budowy. Chcieliśmy też rozmawiać na temat E75, czyli Rail Baltica. W pobliżu Elku pojawiły się pewne trudności. Chcemy wiedzieć, jak to będzie dalej przebiegało w kierunku Suwałk przez Olecko, oczywiście z perspektywą odtworzenia linii nr 41.

Jak państwo wiecie – wspominałem to już kilkakrotnie – bezpieczeństwo jest dla nas kluczową potrzebą, dlatego też bardzo będą nas interesowały kwestie tego, czy polski rząd, polski parlament przewiduje dodatkowe instrumenty wsparcia dla samorządów z północno-wschodniej Polski w zakresie budowy i modernizacji dróg, które służą celom obronnym, ale także które są przeznaczone do ewakuacji ludności na wypadek różnego rodzaju kryzysów. Dzisiaj bez dobrych dróg, bez dobrych mostów, bez dobrej, sprawnej kolei nie ma szans na rozwój i nie ma szans na stabilne bezpieczeństwo. Jesteśmy więc tutaj szeroką rzeszą samorządowców, ale także przedstawicieli instytucji, by uzyskać od Komisji, od przedstawicieli rządu informacje na temat realizowanych inwestycji, o których pewnie będziemy jeszcze mieli okazję szerzej się wypowiedzieć.

Jeszcze raz serdecznie witam. Wierzę, że po tym posiedzeniu Komisji, która dzisiaj obraduje, będziemy mieli więcej wiedzy. Panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Dziękuję panu posłowi Ziejewskiemu. Dziękuję również radnemu wojewódzkiemu Wisowatemu za realizację tej wizyty i pomoc, oczywiście pani poseł Annie Wojciechowskiej za wsparcie przy tych wszystkich działaniach. Jeszcze raz powiem: Witajcie w Elku! Mamy takie hasło: „Elk – tu wracam”, więc wracajcie z dobrymi wiadomościami do Elku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję panu prezydentowi. Szanowni państwo, przyjechaliśmy wczoraj z Olsztyna i ta droga, pomimo że kilometrów może nie ma za dużo, ma piękne okoliczności przyrody. To była wspaniała podróż, chociaż wszyscy mamy świadomość, że przy dobrej drodze – na przykład ekspresowej – ta podróż przebiegałaby znacząco sprawniej. To jest więc okazja, żeby posłowie, którzy na co dzień pracują w parlamencie czy we własnych regionach, dokładnie wiedzieli, kiedy rozmawiamy o programach infrastrukturalnych, jakie są najważniejsze przeszkody. Sytuacja, w której możemy przekonać się na własnej skórze o tym, jak to wygląda, z pewnością sprzyja później konstruktywnej debacie. Z takim doświadczeniem przyjechaliśmy. Panie prezydencie, bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowni państwo, przedmiotem naszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem – to jest trzypunktowy porządek – będzie: po pierwsze, informacja ministra infrastruktury na temat budowy drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo – Elk i w dalszej perspektywie Elk – Knyszyn; po drugie, informacja na temat budowy linii kolejowej E75 jako części międzynarodowego korytarza Rail Baltica na odcinku Białystok – Elk – Olecko – Suwałki – granica państwa oraz linii kolejowej nr 41 (tę informację przedstawiają minister infrastruktury oraz zarządu PKP PLK); po trzecie, informacja na temat rządowych programów wsparcia modernizacji i budowy dróg publicznych (kategorii gminnej, powiatowej, wojewódzkiej) mających znaczenie dla ewakuacji ludności, wojska oraz upłynniwania ruchu w czasie kryzysów (przedstawiają minister infrastruktury oraz minister obrony narodowej). Nie słyszę uwag do porządku dziennego. Stwierdzam, że przyjęliśmy ten porządek i przystępujemy do realizacji.

Szanowni państwo, tak jak wspominałem, inicjatorem naszej trzydniowej – najdłuższej w historii, o ile dobrze pamiętam – wizyty w województwie warmińsko-mazurskim jest pan poseł Ziejewski ze strony Komisji oraz pan radny Bogusław Wisowaty. Bardzo serdecznie dziękuję panom za współpracę. Poproszę teraz niejako jako wprowadzenie do dyskusji o zabranie głosu pana posła Ziejewskiego. Powiem też, że niestety pan radny będzie musiał nas opuścić ze względu na sesję absolutoryjną. Życzymy bezpiecznej podróży, już nie wchodzę w to, czym, ale życzymy bezpiecznej podróży. Rozumiem jednak, że tyle, ile będzie można, pan radny będzie z nami. Dziękuję bardzo. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

Panie prezydencie, panie przewodniczący, panie ministrze, panie generale, wszyscy zaproszeni goście, podzieliliśmy Warmię i Mazury na trzy subregiony. Są to wszystkie trzy miasta prezydentenckie: zarówno Olsztyn, Elbląg, jak i Elk. Dlatego doceniamy i chcemy mówić o zrównoważonym rozwoju wszystkich tych regionów. Komisja spotkała się z innymi problemami w Elblągu,

z innymi problemami w Olsztynie. Dzisiaj chcemy wysłuchać, czego miasto Elbląg i powiaty i gminy ościenne oczekują od Komisji Infrastruktury.

W Elblągu zwróciliśmy szczególną uwagę przede wszystkim na port, bo, jak państwo wiecie, przy mierzei powstał kilka lat temu, a nie ma wjazdu do portu, nie było pogłębienia infrastruktury: tor miał być pogłębiony do 5 m... szerokość czterdzieści kilka metrów. Tego nie było, dlatego aktualny rząd i ministerstwo zaplanowało, co trwa dalej, pogłębianie toru wodnego. Mam nadzieję, że pierwszy statek do Elblągu wpłynie na przełomie 2026/2027. Będzie to wydarzenie, bo oprócz tego, że Elbląg ma się stać czwartym portem przeładunkowym w Polsce, docelowo ma być tam przeładowywanych ok. 3 mln ton surowca. Stanie się to też miasto turystyczne, bo powstaną mariny, powstaną hotele, powstaną restauracje, powstanie rynek HoReCa. Dlatego będzie to ogromny rozwój dla tego makroregionu.

Rozmawialiśmy też o moście w Nowakowie, który był infrastrukturą rządową, a dzisiaj ma go przejąć starostwo w Elblągu. Starostwo nie jest w stanie podołać tym obowiązkom, żeby przejąć ten port do obsługi. Dlatego są już dezyderaty do pana przewodniczącego, do Komisji, żeby nastąpiło porozumienie między zarządem portu w Gdyni a starostwem w Elblągu.

Rozmawialiśmy o Żuławach. Tam są potężne problemy odwodnieniowe, są zarośnięte rowy i rzeki. Widzieliśmy to wszystko, mamy zdjęcia. Daje to Komisji pełny obraz tego, co mamy robić i w jakim kierunku mamy iść na Żuławach.

Rozmawialiśmy też o aeroklubie, bo aeroklub miasta Elbląg pięknie się rozwija. Nie ma pasa startowego, nie ma pasa utwardzonego, tylko jest pas trawiasty, a biznesmeni chcieliby przyjeżdżać do tego miasta, odwiedzać – miasto pięknie się rozwija, a nie ma lotniska, tego pasa startowego nie ma – tym bardziej że ten aeroklub kształci pilotów nie tylko dla pogotowia lotniczego, ale i dla wojska, dla innych służb, dla służb cywilnych. Dlatego ten aeroklub jest ze wszech miar potrzebny. On utrzymuje się samodzielnie, nikt do niego nie dokłada.

Byliśmy także w porcie w Szymanach. To nasz piękny port. Cała Komisja była zauroczona tym, jak pięknie jest zbudowany, jak piękny to jest projekt. Jest to jedno z ładniejszych lotnisk. Jesteśmy dumni, ale jadąc tutaj do państwa, zderzyliśmy się też z taką barierą, że droga nr 53, która łączy Szymany z Olsztynem, niestety jest w takim stanie, w jakim jest. Brakuje obwodnicy miasta Szczytno, brakuje pewnych decyzji. Dlatego Komisja skupiła się na wielu ważnych zagadnieniach, które po kolei będziemy w Elblągu rozwiązywać. Potem rozmawialiśmy w Olsztynie przede wszystkim o drodze S5, która ma połączyć Grudziądz i Ostródę i wejść w drogę S16. Wczoraj rozmawialiśmy także na temat drogi S16. Szczegółowo będzie o tym mówił pan minister Stanisław Bukowiec.

Mam nadzieję, że te wszystkie uzgodnienia, które tu dzisiaj poczynimy, przełożycie państwo wójtowie, burmistrzowie na stosowne dla nas informacje. Będą to dezyderaty i Komisja pokłoni się i przedstawi to rządowi, żeby te wszystkie nasze ustalenia po prostu zostały zrealizowane.

Dziękuję przede wszystkim panu prezydentowi Tomaszowi Andrukiewiczowi, bo rozmawialiśmy już z pół roku o tym, żeby Komisja tutaj przyjechała, żeby tego Elku nie oddzielać. Dziękuję koledze Bogusławowi Wisowatemu, bo on zainicjował ten proces, żeby doprowadzić do tego spotkania. Dziękuję przede wszystkim panu przewodniczącemu i pani przewodniczącej za to, że przyjęliście to państwo do planu pracy Komisji, bo województw jest 16, a my wyjeżdżamy, owszem, jeździmy po kraju, ale taka trzydniowa wizyta to jest fenomen. Podzieliliśmy okręg na trzy subregiony i chcemy zająć się wszystkimi problemami.

Mam nadzieję, że w dalszej dyskusji te wszystkie problemy nam państwo przedstawicie. Wczoraj mieliśmy też kolację, częściowo prezydent przedstawił nam już te problemy, pan przewodniczący rady tak samo. Wczoraj spotkaliśmy się też z biznesem, który pracuje na terenie Elku. Mam nadzieję, że wszystkie wnioski przełożymy na papier i będziemy je realizować wspólnie z wojewodą, bo wczoraj na spotkaniu wojewoda był dwukrotnie. Dzisiaj nie mógł być na tym spotkaniu, przepraszał, ale także jest żywo zainteresowany tym, co dzieje się w Elblągu. Mam nadzieję, że przy dobrej współpracy naszej z Anią Wojciechowską te wszystkie problemy zostaną przeniesione na poziom Warszawy, a minister Bukowiec uczyni wszystko, żeby przede wszystkim droga S16 stała się faktem, że ona wyszła z planów regionalnej dyrekcji ochrony środowiska, żeby RDOŚ wydał pozytywną opinię.

Pani dyrektor Agata Możdziej wczoraj deklarowała, że maksymalnie skróci terminy wydawania decyzji. Wypowiedź pani dyrektor RDOŚ o tym, że terminy zostaną maksymalnie skrócone, napawa nas ogromnym optymizmem. Zdajemy sobie sprawę, przez jakie tereny ta droga przebiega, jakie to są uwarunkowania, jakie tu są rezerваты i inne tereny prawnie chronione,

ale mam nadzieję, że dojdziemy do tego porozumienia jak najszybciej i wreszcie będzie decyzja RDOŚ i będzie można wydać decyzję projektową, którą potem przejmie pan minister Bukowiec, który znajdzie stosowne środki na tę drogę, i będziemy tę drogę budować. Zresztą pan dyrektor Pokojski, który jest dzisiaj obecny na sali, wspomniał, że jest to w planach inwestycyjny i droga S5 jest do wykonania do 2033 r. Ta droga jest w planie rządowym, tak że ona też jest do realizacji. To tylko kwestie decyzji środowiskowych i rozpoczniemy budowę.

Jestem do państwa dyspozycji. Jestem posłem z Warmii i Mazur, co prawda nie z tego okręgu, ale ten okręg jest mi bliski. Tutaj miałem przyjemność pracować: za Giżyckiem, w Wydminach. Spędziłem tutaj pierwsze trzy lata po studiach, tak że jestem bardzo mocno związany z tym okręgiem, a z prezydentem i z kolegą Wisowatym jesteśmy w tak dobrych relacjach gospodarczych, biznesowych, że te wszystkie tematy, które tu wynikają i które są do rozwiązania, będziemy realizować. Pani prezydent, bardzo dziękuję, kolego Bogusławie. Bardzo dziękuję także za to, że wspólnie, razem doprowadziliście do tego spotkania i do tego, że tu jesteśmy i będziemy dzisiaj o tych wszystkich problemach rozmawiać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, zanim oddam głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi, bardzo proszę jeszcze raz, aby ci z państwa, którzy chcieliby zabrać głos w części dyskusyjnej, zgłaszali się do sekretariatu. Pani Jolanta Osiak zbiera te zapisy, żebyśmy mogli tę dyskusję zorganizować. Zachęcam do tego, żeby się zgłaszać, bo jesteśmy tutaj, aby z jednej strony przekazać informacje, ale z drugiej strony – przede wszystkim – wysłuchać państwa głosów.

To powiedziawszy, pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi i oczywiście współpracownikom z poszczególnych instytucji, dziękując za to, że pan minister trzy dni jest z nami i bierze udział w każdym spotkaniu, w każdej rozmowie. Tak, rzeczywiście jeszcze wczoraj wieczorem mieliśmy tutaj spotkanie robocze. Pan minister też był przez trzy bardzo intensywne dni. Pani ministrze, dziękuję i bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, panie generale, panie prezydencie, panie starosto, wszyscy samorządowcy, zgromadzeni goście, po pierwsze, dziękuję za zaproszenie na posiedzenie Komisji. To rzeczywiście intensywne dni, ale to bardzo ważne dyskusje. Chętnie wsłuchuję się w głos strony społecznej i strony samorządowej, bo przy projektowaniu dróg, przy projektowaniu wszelkich inwestycji ważne jest, żeby być w takich konsultacjach.

Na wstępie poinformuję i przeproszę, że będę musiał wcześniej opuścić to spotkanie. Jadę do Gdańska. Jak państwo wiecie, rozpoczyna się konferencja na temat odbudowy Ukrainy i dzisiaj mamy przewidziane spotkanie z panem ministrem Dariuszem Klimczakiem i z wicepremierem Ukrainy. Pozwolicie więc państwo, że będę tylko na pierwszej części.

Rozpocznę może tak. Ponieważ głównym tematem dzisiejszego spotkania, tej części drogowej jest kwestia budowy drogi ekspresowej S16 – mówimy o odcinku Mrągowo – Ełk – chciałbym bardzo wyraźnie powiedzieć jedną rzecz. Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo – Ełk jest dla polskiego rządu inwestycją priorytetową. Ona będzie realizowana. Jest zapisana w dokumentach rządowych. Jesteśmy zdeterminowani, żeby ta droga powstała. To tak na wstępie, żeby uciąć wszelkie spekulacje na temat tego, czy ta droga ma powstać, czy ma nie powstać. Tak, chcemy ją zrealizować.

Oczywiście, co już dzisiaj wybrzmiało, największym problemem są kwestie przyrodnicze, kwestie środowiskowe. Osobiście żałuję, że poprzedni wariant, który, myślę, był bardziej pragmatyczny, lepszy, w toku analiz środowiskowych został wycofany, ale wierzę w zapowiedzi pani dyrektor regionalnej dykcji ochrony środowiska, że procedury, które są w tej chwili prowadzone w stosunku do wariantu, który jest na stole, będą w maksymalny sposób przyspieszone, aby inwestor, czyli Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, mógł bezzwłocznie przystąpić do działań projektowych i realizacyjnych.

Proszę państwa, ten odcinek drogi ekspresowej jest ujęty w „Rządowym programie budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”. Pracując nad obydwooma dokumentami, zarówno „Rządowym programem budowy dróg krajowych”, jak i „Programem budowy 100 obwodnic”, oczywiście już przygotowujemy się do aktualizacji i poszerzenia horyzontu czasowego obu tych dokumentów. Tak jak wspominałem, ten odcinek drogi ekspresowej jest w obecnym dokumencie, ale znajdzie się również w aktualizacji. Proszę więc być spokojnym.

Mieszkańcy tego regionu, subregionu ełckiego i tej części Mazur mogą być spokojni. Będziemy realizować ten odcinek.

W toku dyskusji – to znalazło się też w programie, w agendzie dzisiejszego spotkania – jest kwestia kontynuacji drogi S16 od Ełku w kierunku Knyszyna. Chciałbym przekazać informacje na ten temat. Kwestia budowy dróg na Podlasiu i łączących Podlasie z Warmią i Mazurami była kwestią, która w poprzednich latach była podejmowana przez poprzedni rząd i – nie ukrywam – doprowadziła do pewnego zamieszania, takiego słowa bym użył. Otóż w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych” najpierw wpisano realizację drogi ekspresowej S16 na odcinku Ełk – Knyszyn, a w 2023 r. wprowadzono również budowę drogi ekspresowej S8 Białystok – Suwałki i tym samym usankcjonowano na Podlasiu budowę dwóch dróg wysoko przepustowych. Niestety, w tej całej procedurze pominięto w przypadku drogi ekspresowej S8 przeprowadzenie właściwej oceny środowiskowej i tym samym zostało to zakwestionowane przez Komisję Europejską. KE zakwestionowała, biorąc pod uwagę również kwestie środowiskowe, to, że w odległości niespełna 30–35 km mają powstać dwie drogi ekspresowe. Mówiąc wprost, KE zagroziła możliwością wstrzymania środków unijnych z perspektywy 2021–2027 nawet dla całego sektora transportowego, a więc nie tylko na same drogi. Była to kwestia zwrotu zablokowania kwoty ok. 20 mld zł.

Po naszej analizie uznaliśmy, że budowa dwóch dróg wysoko przepustowych rzeczywiście jest bezzasadna, biorąc pod uwagę również natężenie ruchu. Po oddaniu Via Baltica, czyli drogi, która przejęła spory ruch w północno-wschodniej Polsce, okazało się, że na odcinkach DK8 i DK65 powyżej Białegostoku zanotowaliśmy spadki natężenia sięgające nawet 40–50%, więc tym bardziej argument o tym, że w tym rejonie powinny powstać dwie drogi ekspresowe, był bezzasadny. Po naszych analizach uznaliśmy, że najlepszym rozwiązaniem dla tego obszaru będzie zbudowanie drogi typu GP przyspieszonej 2+2 na odcinku między Białymstokiem... na północ w kierunku Suwałk, Augustowa, a więc mówimy o DK8 i mówimy o odcinku na Knyszyn od Ełku, o drodze krajowej o parametrach 2+1 z budową dwóch obwodnic Grajewa i Moniek.

Największe natężenie ruchu mamy na wysokości miast, co jest naturalne, dlatego że tam dochodzi do mieszania się dwóch ruchów: ruchu tranzytowego i lokalnego. Dlatego budujemy obwodnice, tak jak budujemy obwodnice w ciągu DK8. Tam mamy budowę obwodnic Sztabina, Suchowoli i miejscowości Białobrzegi. Te dwie obwodnice zostały już oddane, kolejna będzie zrealizowana w 2028 r. Chcemy przystąpić na podobnych zasadach do budowy obwodnic Grajewa i Moniek.

Jeszcze raz powtórzę. Na odcinku Mragowo – Ełk planujemy budowę drogi ekspresowej, natomiast od Ełku w kierunku Knyszyna budowę drogi o parametrach 2+1, czyli na pewnych odcinkach będą to dodatkowe pasy, tak aby ten ruch usprawnić. W przypadku DK8 chcemy tam wybudować drogę o parametrach 2+2, tzw. drogę przyspieszoną.

Jeżeli chodzi jeszcze o kwestie obronne, jesteśmy w stałym kontakcie z Ministerstwem Obrony Narodowej. Z panem generałem współpracujemy na co dzień, przy różnych ważnych inwestycjach. Pojawiały się pytania – czy to na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, czy to na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej – o to, że wojsko musi mieć drogi ekspresowe albo autostrady, żeby sprawnie się poruszać. Chciałbym więc powiedzieć, że jeżeli chodzi o wymagania w sprawie ewentualnego wykorzystania dróg na cele obronne czy militarne, one nie są związane stricte z kategorią dróg, ale z parametrami technicznymi tych dróg. Uwzględniamy te parametry techniczne, projektując drogi i je realizując. Jesteśmy w stałym kontakcie z Ministerstwem Obrony Narodowej. To jest kwestia odpowiedniej nośności, klasy obiektów inżynierskich, zapewnienia przejazdu pojazdu normatywnego, kwestie łuków, skrzyżowań, szerokości pasa ruchu, skrajni, szerokości pobocza. Wszystkie parametry, które są również zapisane w odpowiednim zarządzeniu ministra infrastruktury z 2024 r. w sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych dotyczących dróg publicznych o znaczeniu obronnym, przez nas i przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad są więc brane pod uwagę.

Jeszcze raz powtórzę, droga ekspresowa na odcinku Mragowo – Ełk jest dla nas priorytetem. Mamy zapewnione finansowanie w ramach Krajowego Funduszu Drogowego. Teraz czekamy tylko na pozytywną decyzję regionalnej dyrekcji ochrony środowiska, jeśli chodzi o decyzję środowiskową. Jeżeli taką decyzję otrzymamy, kolejne etapy procedury będziemy wdrażać tak, aby ta droga powstała. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze. Czy na tym etapie... Zapytam pana ministra jeszcze o informacje ze strony generalnej dyrekcji.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie ma potrzeby.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie ma potrzeby? Dobrze. Czy PKP PLK na tym etapie zabierze głos? Pan dyrektor też nie. Rozumiem. Dziękuję bardzo. W takim razie bardzo proszę pana prezydenta miasta o zabranie głosu w tej części merytorycznej. Bardzo proszę.

Prezydent miasta Ełku Tomasz Andrukiewicz:

Panie przewodniczący, panie ministrze, informacje, które zostały przedstawione, pokazują jakieś światelko w tunelu. Czy jesteśmy natomiast w stanie powiedzieć, jeśli chodzi o odcinek Mrągowo – Ełk, w jak szybkim czasie procedura środowiskowa zostanie zrealizowana przez regionalną dyрекcję ochrony środowiska? Tak naprawdę ma ona kluczowe znaczenie dla dalszego projektowania i podjęcia prac. Jest to bardzo ważna inwestycja. Te argumenty pewnie będą się powtarzały. Z Ełku do Olsztyna mamy niecałe 160 km, jedziemy 2 godz. 20 min. Do Warszawy mamy 230 km w 2 godz. Leżymy w obszarze strategicznym, dlatego potrzebna jest droga w dobrych parametrach. Na bieżąco śledzimy, wspieramy te wszystkie działania. Rozumiem, że regionalna dyrekcja jest strażnikiem środowiskowym, ale zależy nam też na bezpieczeństwie i na perspektywie rozwoju. Chciałbym więc dowiedzieć się, kiedy możemy spodziewać się zrealizowania procedury środowiskowej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, może teraz poproszę panią dyrektor o zabranie głosu, natomiast zrobimy to w ten sposób, że otworzę debatę, poproszę państwa, którzy zgłosili się do tej debaty, o zabranie głosu i później pewnie będzie potrzeba odniesienia się do pytań, wątpliwości, kwestii, które się pojawiają. Wtedy pozwolę sobie oddać głos przedstawicielom instytucji, które podejmują decyzje i działania konkretnie w tych obszarach infrastruktury.

Prezydent miasta Ełku Tomasz Andrukiewicz:

Panie przewodniczący, czy mogę jeszcze uzupełnić?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Prezydent miasta Ełku Tomasz Andrukiewicz:

Była też mowa o drugim odcinku, czyli odcinku w kierunku Knyszyna. Czy analizy, o których pan mówił, panie ministrze, które zostały przeprowadzone, dotyczące budowy drogi w kierunku Knyszyna, czyli do de facto Via Carpatii – tak to nazywamy – w parametrach z Ełku do Knyszyna jako GP 2+1, rzeczywiście zostały solidnie przeprowadzone i przemyślane? Czy to będzie wystarczające, biorąc pod uwagę ten rozwój cywilizacyjny, rozwój transportu samochodowego? Myślę, że to jest kluczowa kwestia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, poproszę panią dyrektor o krótkie odniesienie się do tej kwestii i później oddam głos panu gen. Sankowskiemu. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Regionalny dyrektor ochrony środowiska w Olsztynie Agata Moździerz:

Dzień dobry państwu. Najkrócej, jak się da: chcielibyśmy, planujemy – jest to możliwe przy sprzyjających wiatrach – wydać decyzję środowiskową do końca tego roku, z tym że postępowanie środowiskowo to jest postępowanie, które żyje, bo tu zapewniamy udział społeczeństwa, tu na każdym etapie postępowania każdy może zgłosić swoje uwagi. Mówiąc o pewnych standardowych rzeczach, mam na myśli to, że jeśli nie zaskoczą nas okoliczności, których dzisiaj nie jesteśmy w stanie przewidzieć – bo jeszcze jesteśmy przed ostatecznymi konsultacjami społecznymi, jeszcze czekamy na opinię sanepidu, a w postępowaniu bierze udział ok. 20 organizacji ekologicznych – jeśli wszelkie zgłoszone uwagi pozwolą nam na odniesienie się do nich na podstawie zebranego materiału i dokumentów, to do końca roku... IV kwartał jest realny na zakończenie postępowania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, pani dyrektor. Tylko dopowiem, bo wszyscy myślimy o tym, że dyrekcja środowiska zajmuje się kwestiami przyrody, ale tak naprawdę to jest też kwestia wpływu na ludzi. Czynniki, które są brane pod uwagę, są więc bardzo szerokie. To powoduje, że zwłaszcza przy takiej inwestycji sama procedura – z natury procedury zapisanej w przepisach – jest uciążliwa, a wiążą nas też przepisy europejskie, od których realizacji uzależnione jest finansowanie. Niestety to jest rzecz, którą na etapie inwestycji musimy brać pod uwagę. Dlatego dziękuję pani dyrektor za tę deklarację. Tak jak powiedziałem, ze strony naszej Komisji wspieramy dyrekcję, bo wiemy, że są pewne ograniczenia dotyczące choćby kadr. Przy dużych inwestycjach, które teraz realizujemy, problemem staje się po prostu wydolność instytucji. Dziękując za to, jeszcze raz więc podkreślam, że już pracujemy nad tym, żeby coś się w tej sprawie zmieniło.

Szanowni państwo, panie ministrze, teraz pozwolę sobie oddać głos przedstawicielowi Ministerstwa Obrony Narodowej. Pan gen. Jacek Sankowski, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej gen. bryg. Jacek Sankowski:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, szanowni panowie posłowie, samorządowcy, dziękuję za zaproszenie, ale ministrem to jeszcze nie jestem i długo, długo nie będę, nawet nie zamierzam, ale dziękuję za wyrozumiałość.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zdarzyło mi się przepowiedzieć przyszłość.

Dyrektor departamentu MON gen. bryg. Jacek Sankowski:

Dziękuję, oby nie. Oby nie.

Szanowni państwo, przede wszystkim dziękuję za zaproszenie. Potwierdzam, troszkę muszę posypać... przed państwem, przed województwem warmińsko-mazurskim, które jest dość istotne z punktu widzenia obronności. Jest to szansa, ale i wyzwanie. Właściwie potwierdzam to, co powiedział pan minister Bukowiec. Mamy bardzo ścisłą współpracę. Chciałem przeprosić GDDKiA i pana ministra, a przede wszystkim państwa samorządowców za to, że ministerstwo nieraz upiera się przy wymaganiach dla dróg. Ostatnio pan dyrektor GDDKiA stał się ze mną. Wojsko bardzo rzadko odstępuje, ale był przypadek, kiedy prawie doszło do konieczności rozbiórek budynków obywateli. Cofnęliśmy się, ale to będą naprawdę wyjątkowe sytuacje, kiedy dochodzi do takiej sytuacji. Chciałbym prosić tu państwa, szczególnie w tym województwie, w województwie podlaskim, o wyrozumiałość, szczególnie samorządowców, bo za chwilę będzie szeroki program realizacji zadań ogłoszony przez rząd. Jak to zwykle bywa, o dużą część, lwia część, a przede wszystkim zasadniczą część tych zadań będą poproszone samorządy. Prosimy o realizację tych zadań i o wyrozumiałość.

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Jeszcze raz przepraszam, jeżeli wydaje się, że Ministerstwo Obrony Narodowej w postaci mojej skromnej osoby nieraz zawyża parametry danych dróg. Bardzo proszę o wyrozumiałość. Robimy to naprawdę świadomie, po to, żeby obywatele, szczególnie w tym rejonie, czuli się bezpiecznie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie generale. Rzeczywiście, też potwierdzam, że te wymagania są jak najbardziej uzasadnione. Stosując wyłącznie zdroworozsądkowe zasady – już pomijając kwestie techniczne – tak to po prostu musi wyglądać, tak że, panie generale, doceniamy te słowa, ale doceniamy też determinację, żeby w przyszłości nie było problemów. Już wczoraj mówiłem o tym, że na przykład Kanał Elbląski... Przekopaliśmy mierzeję. Ta decyzja nie była od początku do końca, nie ma dojścia do portu i jest problem, tak że dopiero po realizacji, na jakimś etapie widać, że coś nie zagrało. Gdyby od początku do końca były przewidziane konkretne kroki, od A do Z, to dzisiaj prawdopodobnie korzystałby z tego Elbląg i cały region. Panie generale, szanujemy, ale determinacja w sprawie tych warunków jest niezwykle ważna.

Szanowni państwo, teraz bardzo proszę o zabranie głosu pana starostę ełckiego Marka Chojnowskiego. Panie starosto, bardzo proszę.

Starosta ełcki Marek Chojnowski:

Witam państwa bardzo serdecznie, panie przewodniczący, szanowni posłowie, samorządowcy, koledzy. To jest istotna sprawa, żeby nasz region nie był – jak wspominał pan

prezydent – regionem, który jest skansenem Europy. Patrząc na możliwości, które mamy, możemy zrobić tylko to, co jest w naszym zakresie. Często jest tak, że inwestycje infrastrukturalne są bardzo pomijane.

Nie można mówić tylko o województwie warmińsko-mazurskim czy o powiecie elckim. Jesteśmy całym organizmem jako cała Polska i z kolegami z podlaskiego. Nie może być tak, że chociażby droga S16 w standardzie 2+1 będzie w województwie podlaskim. Historycznie Elk zawsze ciążył do Białegostoku. Chociażby ze względów medycznych jeździmy do Białegostoku, by leczyć się, i taka droga jest nam niezbędna. Owszem, mamy stolicę województwa, ale jeżeli mamy jechać do Olsztyna dwie i pół godziny, a do Białegostoku godzinę, to każdy rozsądny człowiek wybierze Białystok. Można powiedzieć, że ta droga jest korytarzem życia.

Myślę zresztą, że zarzuty środowiskowe do tego przebiegu są nietrafione, bo tam już jest korytarz transportowy, jest kolej, jest droga. Generalnie kwestia poszerzenia, nawet po tym samym śladzie, akurat jeżeli chodzi o Biebrzański Park Narodowy... Tam to już jest, więc nie ma co szukać jakiegoś innego rozwiązania, innego miejsca, bo to stało się już setki lat temu, tamtędy ludzie jeździli, powstała kolej, były te wszystkie uwarunkowania dotyczące chociażby przechodu zwierząt dużych. Tam jest kłopot. Rzeczywiście są wypadki itd, ale te kwestie są doskonale rozwiązywane przy projektowaniu takich dróg, więc to jest bardzo ważne.

Druga ważna kwestia – siedzę akurat przy prezydencie Suwałk – to jest nasze połączenie chociażby z Suwałkami drogą kolejową. To jest istotne. Mamy problem, bo w tej chwili linia kolejowa przebiega blisko naszego ujęcia wody zabezpieczającego wodę w zasadzie dla większości miejscowości na terenie powiatu, czyli dla całego miasta Elk, dla kilku gmin. Istotne jest to, żeby ten problem rozwiązać czy znaleźć inne rozwiązanie, innym przesunąć w którąś stronę tę trasę kolejową, bo takie problemy są. To są problemy nas dotyczące, ale dla nas też jest istotne, tym bardziej że myślę, że połączenie Elk – Suwałki przez Olecko z Litwą to jest taki korytarz, który jest bardzo istotny. Zresztą sama nazwa: Rail Baltica, czyli łączenie z tym korytarzem transportowym...

Mogę powiedzieć, że zawsze rozmawiamy z kolegami z tej części województwa o reaktywacji linii kolejowej nr 41, czyli do Gołdapi. Ludzie z tego terenu są tym bardzo zainteresowani. Myślę, że warto o tym pomyśleć, bo w tej chwili nie jest możliwe uruchomienie tego na infrastrukturze, która jest. To trzeba zbudować od nowa, bo, nie wiem... 20 lat? Bożenko, ile lat nie ma kolei w Gołdapi? W latach 90.? Ponad 30 lat. Szanowni państwo, nie możemy więc zapominać o takich miejscowościach. To podpieranie się chociażby tym, ile samochodów jedzie, nie do końca oddaje rzeczywistość, bo jeżeli jest słaba droga, to tamtędy samochody nie jeżdżą i ten ruch jest zdecydowanie mniejszy. Uzasadnianie, nawet przy rozmowach z generalną dyrekcją: „A, tu nie ma co, bo jest mały ruch”... Ruch jest mały, bo nie da się tam jeździć. Do Olsztyna część mieszkańców jeździ przez Pisz, Ruciane. Normalnie jeżdżę S16, bo można podziwiać piękny krajobraz, ale to zajmuje dużo czasu.

Jak mówię, takie są nasze tutejsze problemy, myślę, że powstrzymujące miejscowości poza Elkiem typu Olecko, Gołdap, Suwałki przed rozwojem przemysłowym, bo złe połączenia blokują. Jest światelko, jest S61, cieszymy się z tego, ale to były lata zabiegów, lata starań ówczesnego posła Andrzeja Orzechowskiego, pana prezydenta Andrukiewicza i wszystkich zaangażowanych w mieście i w okolicy o to, żeby taka inwestycja powstała. Mamy nadzieję, że takie spotkanie pozwoli na to, żeby ciśnienie z naszej strony spowodowało, że rząd podejmie decyzje idące w tym kierunku. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie starosto. O głos poprosił pan minister Stanisław Bukowiec. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Chciałbym na gorąco odnieść się do słów pana starosty o danych z generalnego pomiaru natężenia ruchu, który przypominę, jest co pięć lat zlecany i realizowany na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Obejmuje on pomiary ruchu zarówno na drogach krajowych, jak i na drogach wojewódzkich. Oczywiście, że to nie jest dogmat. Nie trzymamy się tego pomiaru jako jedyne parametru przy wyznaczaniu korytarzy dróg, ale z już wieloletniego doświadczenia wiemy, że te parametry jednak odpowiadają na to, w jakim kierunku powinniśmy te drogi budować.

Chciałbym w tym miejscu przekazać państwu informacje z ostatniego pomiaru ruchu, który miał miejsce w 2025 r. One trwają cały rok, pomiary są całoroczne w całym kraju. Jeżeli chodzi o drogę nr 61 na odcinku Ełk – Grajewo, ruch w tzw. toku, czyli nie przy miastach, mamy taki: 3616. Przy mieście Grajewie mamy 9100 przy wlocie, a przy wylocie mamy 14 300. To jest cały czas rejon miasta. Później na trasie mamy 5800. Dochodzimy do Moniek i w Mońkach, przy mieście, mamy ruch o natężeniu ruchu ok. 13 000, czyli jest skokowy wzrost. Później im bliżej Białegostoku... mamy w granicach od 8000 do 9000. Dojeżdżamy do Choroszczy, czyli tzw. sypialni Białegostoku. W drugą stronę, jeśli mówimy o drodze nr 8, mamy ok. 7000. Od Białegostoku w kierunku północnym mamy 6500. Dochodzimy do Augustowa i przy samym Augustowie mamy 14 000. Od mniej więcej 3600 do niespełna 9000 to jest ten ruch na obu trasach.

Powiem państwu, że projektując drogi wysoko przepustowe, czyli mówimy o drogach ekspresowych i autostradach, biorąc pod uwagę nakłady na tego typu drogi – mówimy wtedy o miliardach złotych – i kwestie utrzymaniowej, mówimy o średnim natężeniu ruchu w wysokości 20 000 ruchu. W tym przypadku, tak jak powiedziałem, nie rezygnujemy więc z budowy jednej drogi wysoko przepustowej – mówimy o DK8 – natomiast przy drodze nr 61 będziemy jednak, biorąc pod uwagę również te parametry, chcieć rozładować ruch przy miastach, ale w ciągu ewentualnie poszerzać o tzw. pas do wyprzedzania.

Zupełnie inaczej wygląda sytuacja, jeśli chodzi o budowę drogi ekspresowej S16 na odcinku Mragowo – Ełk, dlatego że dla nas to jest strategiczna droga, która ma połączyć i pod względem obronnym wzmocnić ten potencjał, o którym mówił pan prezydent, czyli to kwestia ewakuacji, kwestia tranzytu, przejazdu wojsk, ale również dojazdu państwa do stolicy województwa, dojazdu turystów do państwa terenów. Jeszcze raz więc powiem, że te parametry na odcinku S61 absolutnie nie dają argumentów za tym, że tam powinna powstać tego typu droga. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Poproszę, aby teraz głos zabrał pan Czesław Renkiewicz, prezydent miasta Suwałki. Bardzo proszę, panie prezydencie.

Prezydent miasta Suwałki Czesław Renkiewicz:

Panie przewodniczący, panie ministrze, parlamentarzyści, szanowni państwo, E75, szybka linia kolejowa, Rail Baltica i odcinek Ełk – Trakiszki – granica z Litwą... Bardzo kibicowaliśmy przy podpisywaniu tego kontraktu na realizację tej inwestycji na odcinku Białystok – Ełk. Wiemy, jakie były tam problemy z podpisaniem tego kontraktu. Chyba już jest podpisany, ale bardzo zaniepokoiła nas informacja o tym, co z dalszym odcinkiem E75: do granicy z Litwą. W pewnym momencie z ust ministra Malepszaka usłyszeliśmy, że grozi nam rok 2040, jak dobrze będzie i jak będzie finansowanie na ten odcinek Rail Baltiki. Bardzo nas to zaniepokoiło, bo nie wyobrażamy sobie realizacji tej inwestycji w oddaleniu o kilkanaście lat.

Wiem, że są problemy z odcinkiem na wylocie z Ełku w kierunku Olecka. W ostatnim czasie po spotkaniu z ministrem Malepszakiem złożyłem taką propozycję. Szkoda, że odszedł teraz. CPK się... Nie odszedł? Nie odszedł.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, nie.

Prezydent miasta Suwałki Czesław Renkiewicz:

Łączy, tak? Da radę? To dobrze. Tego się trzymajmy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan minister dostał większy zakres obowiązków.

Prezydent miasta Suwałki Czesław Renkiewicz:

Zgadza się...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przypomnę też, że ogłosiliśmy plan Zintegrowanej Sieci Kolejowej...

Prezydent miasta Suwałki Czesław Renkiewicz:

Tak, widziałem to.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...który przynosi moim zdaniem dobre, bardzo dobre wiadomości.

Prezydent miasta Suwałki Czesław Renkiewicz:

To dobre informacje, dobra sieć, fajnie to wygląda, tylko oczywiście jest kwestia realizacji. Złożyłem taki wniosek do ministra infrastruktury i do spółek kolejowych PKP PLK i PKP SA, żeby może zastanowić się nad etapowaniem tego dość długiego odcinka Ełk – Trakiszki – granica z Litwą. Wiem, że chociażby odcinek w województwie podlaskim nie budzi kontrowersji środowiskowych i można byłoby to przyjąć do wcześniejszej realizacji. Ja natomiast reprezentuję miasto Suwałki i ten suwalski odcinek jest praktycznie uzgodniony z projektantem, z firmą Egis, i można byłoby to jeszcze przyspieszyć, oczywiście jeżeli będzie finansowanie.

Mam pytanie, może do przedstawicieli PLK. Jak ten mój wniosek... Jak z etapowaniem tej inwestycji... żeby nie czekać do 2040 r., bo myślę, że taka informacja bardzo nas zasmuca, powiem tak, delikatnie to określając... Czy takie pytanie i ten mój apel został skierowany do ministerstwa i do PLK, żeby się nad tym zastanowić? To jest oczywiście trasa strategiczna: Suwałki, przesmyk suwalski. Nie ma co tutaj opowiadać na ten temat. Ta kolej ma znaczenie również militarne, tym bardziej że do Suwałk nie dociera pociąg napędzany paliwem elektrycznym. Nadal operują jednak lokomotywy spalinowe. Mam prośbę, apel do Wysokiej Komisji, przedstawicieli ministerstwa i PKP PLK, żeby zastanowić się i nie czekać na rozstrzygnięcie tego – chyba środowiskowego – problemu, który jest w okolicach Ełku, tylko w jakiś sposób zetałpować to i realizować.

My również kibicujemy. Chcemy, żeby ekspresowa trasa S16 do Olsztyna była zbudowana jak najszybciej. Jako Suwalszczycy mamy interesy w Olsztynie, w Gdańsku. Kwestie środowiskowe, które stoją na przeszkodzie, żeby w końcu przystąpić do budowy tej trasy szybkiego ruchu, zakończyć w jakiś sposób... Wiemy, że ta sprawa jest niełatwa. Chociażby po Dolinie Rospudy, która odbiła nam się czkawką, wiemy, że te kwestie mogą czasami wlec się bardzo, bardzo długo, latami. Mam więc gorący apel do wszystkich stron, do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie i do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska o to, żeby przyspieszyć, bo jeszcze do Ełku dojedziemy piękną Via Baltiką, później oczywiście na Orzysz i się zaczyna. Dlatego też kibicujemy, a to, co jest w naszej mocy, będziemy wspierać.

Są jeszcze przedstawiciele Oddziału GDDKiA w Białymstoku? Chyba są. Miałbym takie pytanie. Tam jest oczywiście S16 Ełk – Knyszyn, ale od Knyszyna jest projektowana trasa do Korycina, już w ramach S8... czy teraz S8 nie będzie 2+2. Na jakim to jest etapie? Kiedy ewentualnie planowane jest rozpoczęcie robót? Kiedyś byłem na takim spotkaniu i padła informacja, że może w czerwcu będzie przedstawiony jakiś harmonogram. Chcielibyśmy dowiedzieć się, jakie są przygotowania do realizacji tej inwestycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezydencie. O głos poprosił pan minister Stanisław Bukowiec. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak. Dziękuję. Od razu postaram się odpowiedzieć, bo za chwilę będę musiał wyjechać. Pozwolicie państwo, że w takiej formule.

Panie prezydencie, kwestia inwestycji kolejowych to jest po pierwsze, program Zintegrowanej Sieci Kolejowej, który został przedstawiony przez Ministerstwo Infrastruktury. Po drugie, chciałbym państwa poinformować, że tegoroczny budżet na wszelakie inwestycje to jest kwestia ponad 100 mld zł. To jest podwojenie budżetu MI sprzed trzech lat. W 2023 r. było ok. 50–53 mld zł, teraz mamy ponad 100 mld zł. Gros środków z tego funduszu, z tego budżetu to są inwestycje kolejowe. Dlaczego? Dlatego że również Komisja Europejska w tej chwili ogranicza, a właściwie wygasza przekazywanie środków na budowę dróg. Mamy jeszcze ostatnie fundusze w ramach międzynarodowej sieci TEN-T, natomiast ta perspektywa finansowania dróg kończy się. Będzie ona mocno ograniczona z takiej przyczyny, że KE uznała, że inwestycje w kolej są bardziej ekologiczne, są bardziej oczekiwane. Spodziewamy się więc, że w kolejnych latach te środki na inwestycje kolejowe będą większe.

Rozumiem, że pan minister Malepszak jakiś czas temu mówił o 2040 r., ale liczę i wszyscy liczymy na to, że tego typu inwestycje uda się zrealizować wcześniej. Oczywiście wspólnie z MON-em próbujemy znaleźć źródła finansowania na różne inwestycje w ramach różnych programów. Wiecie państwo doskonale, że w programie SAFE, który został zawetowany przez pana prezydenta Nawrockiego, były propozycje na ok. 9 mld zł na inwestycje kolejowe i drogowe w strefie przygranicznej. Oczywiście z przyczyn formalnych nie mogę państwu powiedzieć, które

to inwestycje, natomiast one również były na ścianie wschodniej. W tej chwili próbujemy znaleźć inne źródła finansowania, natomiast gdyby nie to weto, to byłaby prostsza ścieżka do tego, aby te środki wykorzystać właśnie na tego typu zadania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze uzupełnienie ze strony PKP? Chyba nie. Tak? Bardzo proszę.

Dyrektor projektu w Regionie Centralnym Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA Damian Książ:

Dzień dobry. Damian Książ, dyrektor projektu. Mógłbym odpowiedzieć na kilka pytań. Mamy przygotowaną prezentację, jeżeli tutaj będzie czas, żeby tę prezentację przedstawić.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie dyrektorze, to może tak. Pan minister musi nas opuścić, co zapowiedział, więc może prosiłbym, żeby jeszcze zadać pytania bezpośrednio do pana ministra, a później przejdziemy do prezentacji i wtedy poproszę o uzupełnienie. Dobra?

Dyrektor projektu w Regionie Centralnym CRI PKP PLK SA Damian Książ:

Dobrze.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Super. Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, zgodnie z kolejnością jest pani posłanka Anna Wojciechowska. Bardzo proszę, pani posłanko.

Posel Anna Wojciechowska (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni samorządowcy i wszyscy szanowni goście, miałam pytanie o to, w jakich miesiącach robione jest to badanie na drogach, bo jest duża różnica między badaniem w miesiącu marcu – a spotkaliśmy się już z takimi, które były przeprowadzane w miesiącu marcu – a badaniem w miesiącu październiku. Jesteśmy regionem turystycznym i w sezonie letnim mamy ponad 1 mln turystów. Ci ludzie przemierzają się po tych samych drogach, a więc po drodze nr 16, ale pan przyjechał do nas z bardzo dobrą wiadomością, informacją, że...będzie S16. Serce bardzo mi się raduje i mam nadzieję, że z takimi informacjami będzie pan do nas częściej zaglądał. Serdecznie zapraszamy. To po pierwsze.

Po drugie, jako województwo warmińsko-mazurskie, województwo podlaskie, ściana wschodnia zawsze byliśmy wykluczeni. Byliśmy wykluczeni komunikacyjne przez bardzo, bardzo długie lata. Byliśmy zaniedbani. Teraz bardzo się cieszymy z drogi S61, ale – tak jak S16 – to na pewno jeszcze trochę potrwa. To nie jest tak od razu. Cieszymy się, że mamy tak piękną przyrodę i chronimy nasze środowisko, ale proszę zawsze pamiętać o tym, że musimy tutaj żyć czy chcemy tutaj żyć. Może nie musimy tutaj żyć, a chcemy tutaj mieszkać i zachęcamy wszystkich do tego, żeby wracali do nas z powrotem. „Ełk – tu wracam”. Cały region zaprasza wszystkich, którzy wyjeżdżają, a migracja jest bardzo duża.

Wiadomo, że Komisja Infrastruktury to nie tylko inwestycje w drogę i transport. To jest również jakość naszego życia, poziom naszego życia i przede wszystkim nasze bezpieczeństwo. Rozumiemy wszystkie działania, które zmierzają do poprawy bezpieczeństwa, zwłaszcza że w chwili obecnej nasza sytuacja geopolityczna jest dla nas niekorzystna, bo jesteśmy blisko obwodu królewieckiego, blisko przesmyku suwalskiego, mamy ruch, graniczymy również z Białorusią i nie jesteśmy atrakcyjnym obszarem dla inwestorów, jesteśmy więc wykluczeni inwestycyjnie. Bardzo prosilibyśmy o to, żeby oceny środowiskowe były skrócone – pani dyrektor już obiecała, że to będzie miało miejsce – żeby ta komunikacja u nas była poprawna.

Jeżeli natomiast chodzi o kolej, w tej chwili w Sejmie nadal trwają dyskusje. Chodzi o Centralny Port Komunikacyjny i łączność: Łomża, Giżycko, kolej. To chyba zostało wyłączone z planów komunikacyjnych kolei, ale mając na uwadze to, że w naszym regionie mamy bardzo dużo rozmieszczonych jednostek wojskowych – obok mamy przecież Bemowo Piskie, Orzysz, Giżycko, Grudziądz, Węgorzewo, praktycznie w każdym mieście posiadamy jednostki wojskowe – jak teraz są ćwiczenia na poligonie, to mamy swoje drogi zablokowane. Jadąc tutaj dzisiaj, widzę, że jedna nitka do S61 jest cała wstrzymana dla ruchu cywilnego ze względu na to, że tam Policja stoi zablokowana, bo prawdopodobnie tamtędy będzie przemieszczała kolumna wojskowa. Ta kolej również nam jest niezbędna, przynajmniej do Giżycka. W jaki sposób te transporty będą przerzucane? To jest nieodzowne, żebyśmy byli bezpieczni, żebyśmy byli dobrze przygotowani na ewentualne niespodziewane działania nieprzyjaznych państw, prawda?

Bardzo dziękuję i bardzo proszę o zwrócenie uwagi na to, a za drogę S16 wszyscy jesteście olbrzymie, bardzo wdzięczni Komisji i panu ministrowi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję pani posłance.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Przyjmuję to do wiadomości. Bardzo pani poseł dziękuję. Oczywiście jeszcze tylko słówko odnośnie do inwestycji kolejowych. Bierzymy pod uwagę właśnie w programie Zintegrowanej Sieci Kolejowej różne parametry, również wojska. Pan generał się śmieje, że się dostało za ćwiczenia, które w tej chwili trwają...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie ma żadnych ćwiczeń.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

...ale to są realia normalnej służby i działań wojska, więc musimy to wziąć pod uwagę, natomiast...

Posel Anna Wojciechowska (KO) – spoza składu Komisji:

Trzeba przyspieszyć...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak. Słowa pani dyrektor regionalnej dyrekcji rozumiemy tak, że do końca roku tego się trzymamy, jeżeli będzie wydana decyzja, pani dyrektor, ale jesteśmy też świadomi, że proces odwoławczy, proces jeszcze dalszy, który może potrwać, jest nieunikniony. Muszę powiedzieć, że w Ministerstwie Infrastruktury pracujemy, staramy się wpływać i próbujemy wpływać na inne decyzje spoza naszego resortu, tak aby przyspieszyć kwestie proceduralne i kwestie administracyjne. Jesteśmy tutaj w rozmowach z Ministerstwem Klimatu i Środowiska, aby trochę zmienić te przepisy, które powstały lata temu. One zupełnie nie odpowiadają rzeczywistości, która jest w tej chwili, jeśli chodzi o proces inwestycji w naszym kraju.

Proszę państwa, jako Polska jesteśmy w tej chwili naprawdę rozpedzoną maszyną, jeśli chodzi o budowę dróg. W tamtym roku oddaliśmy do użytku 400 km wysokiej przepustowości dróg ekspresowych i autostrad do obwodnic miast. W tym roku oddajemy 300 km. Dzisiaj, dosłownie za godzinę, będzie oddawany ostatni odcinek S6 między Bożepolem Wielkim a Lęborkiem, czyli cała trasa między Gdańskiem a Szczecinem będzie w parametrach drogi ekspresowej. Za chwilę oddajemy odcinek A2. To się dzieje, natomiast nasze przepisy związane z pozyskiwaniem decyzji środowiskowej w mojej ocenie nie przystają do obecnych czasów. One są ze starych czasów. Nie wiem. Pani dyrektor podpowie mi, z którego roku pochodzą?

Regionalny dyrektor ochrony środowiska w Olsztynie Agata Moździerz:

2005... decyzja środowiskowa...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

OK. Uważam więc, że tutaj potrzebna jest jakaś korekta. Tutaj jest też dobra wiadomość dla samorządowców. Po takich dobrych rozmowach z generalnym dyrektorem ochrony środowiska i z ministerstwem klimatu doprowadziliśmy do tego, że będą zmienione przepisy, jeśli chodzi o pozyskiwanie decyzji środowiskowej szczególnie na inwestycje na drogach samorządowych. Jak państwo wiecie, do tej pory do 1 km nie ma potrzeby pozyskiwania decyzji środowiskowej. Chcemy to poszerzyć. Mamy uzgodnienia do 4 km, jeśli chodzi o kwestie remontowe, a do 2 km, jeśli chodzi o przebudowę, poszerzenie pasa drogowego. W ten sposób w ramach negocjacji i rozmów jakoś udaje się zmieniać tę perspektywę. Myślę, że w przypadku strategicznych inwestycji też uda się te sprawy formalnoprawne przyspieszyć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Tylko dopowiem jeszcze o korytarzu, że on nie zniknął. On został trochę przesunięty, dlatego że tzw. szprychy, o których mówiła pani poseł, były do CPK, do Baranowa, natomiast naszym zdaniem kolej powinna jednak służyć regionom także do komunikacji w regionach po to, żeby osiągnąć efekt skali. On jest trochę przesunięty, natomiast absolutnie nie znika. Myślę, że to jest dobra wiadomość dla mieszkańców regionu.

Jeszcze słówko, pan minister.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, ponieważ posiedzenie Komisji dzieje się w sposób dynamiczny, na bieżąco pozyskuję również informacje szczegółowe dla pana prezydenta. Odcinek drogi Knyszyn – Korycin: złożono wniosek o ZRID 30 stycznia 2026 r. Planowany termin uzyskania ZRID-u to IV kwartał 2027 r., ale oczywiście będziemy pracować nad tym, żeby on był pozyskiwany wcześniej, chyba że pani dyrektor napisała mi z błędem, bo może chodzi o IV kwartał tego roku. Zaraz to sprostuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, ale to jest też w waszych rękach, nie? Teraz trzeba nacisnąć wojewodę, do czego serdecznie zachęcamy, bo to czyni cuda, mówiąc krótko i wprost. Szanowni państwo, bardzo proszę pana Krzysztofa Locmana, wójta gminy Kowale. Panie wójcie?

Wójt gminy Kowale Oleckie Krzysztof Locman:

Dziękuję. Tu jestem. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowne panie i panowie posłowie, panie generale, koledzy samorządowcy, zaproszeni goście, jak Polska długa i szeroka, to jest dalej teren dużych inwestycji. Nas to cieszy, zwłaszcza tutaj, w regionie, gdzie jesteśmy – tak jak to już wybrzmiało – w dużej mierze wykluczeni komunikacyjnie. Pamiętam 2010 i 2011 r., jak były zapowiedzi o przebudowie drogi 65 od Gołdapi do granic województwa i dalej, w kierunku Białegostoku i granicy z Białorusią. Były optymistyczne zapowiedzi, że zostanie to zakończone w 2015 r. Jest, jak jest. Myślę, że jest dobrze. Na swoich podwórkach realizujemy wszelkie inwestycje infrastrukturalne właśnie w zakresie infrastruktury transportowej na miarę swoich możliwości.

Chcę jednak nawiązać do drogi nr 65. Akurat pan dyrektor jest obok mnie, ale nie zagajałem o ten temat z szacunku, żeby wszyscy usłyszeli. Z tego miejsca dziękuję, że my, mieszkańcy gminy Kowale Oleckie możemy już jeździć przebudowaną drogą od Kowali Oleckich do Olecka i wcześniej od Kowali Oleckich do Gołdapi. Brakuje jednak ścieżki pieszo-rowerowej. Ona była pierwotnie ujęta, ale w 2019 r. spotkanie tu, w Elku, i ostateczne przeniesienie zakresu inwestycji w różnych odcinkach i miejscach zaskutkowało tym, że już po wybudowaniu odcinków nawierzchni drogowej mieliśmy wrócić i upomnieć się o budowę ścieżek pieszo-rowerowych, co niniejszym czynię. Robiliśmy to też wspólnie jako Stowarzyszenie Powiatów, Miast i Gmin „EGO Kraina Bociana”. Realizujemy to też – choć to oddzielny temat – jako szlak rowerowy dla stowarzyszenia i dla obsługi samorządów.

Z tego miejsca chciałbym zwrócić się do Wysokiej Komisji, żeby zostały wygospodarowane jakieś środki w budżecie państwa, z których mógłby korzystać pan dyrektor generalnej dyrekcji, na to, żeby uzupełnić te ciągi pieszo-rowerowe. One są istotne z wielu przyczyn. Jesteśmy niezamożnym społeczeństwem i w naprawdę wielu wypadkach korzystamy z przejazdu rowerami. Wiekowo też już nam, że tak powiem, w kalendarzu te cyfry wybrzmiewają wyżej. Mamy na północy przebiegający szlak rowerowy Green Velo, ponad 2 tys. km. Bezpieczeństwo mieszkańców, ruch turystyczny, o którym wspomniała pani poseł i pan starosta, niewątpliwie nakazuje, żeby o tym myśleć. Ze swego miejsca o to proszę, a samorząd gminny oprócz tego podejmował uchwałę intencyjną... może nie uchwałę, a stanowisko, którym wyraził, że będziemy nieodpłatnie zarządzać ścieżką pieszo-rowerową, utrzymując całorocznie.

Drugi temat, który chcemy podnieść, dotyczy programów rządowych. Nam jako gminom wiejskim trudno jest się odnaleźć w ogłaszanych konkursach ze względu na to, że punktacja na drogach typowo wiejskich raczej nam nie pasuje, żeby tam budować wyniesione przejścia, oświetlenia, instalację odwadniającą drogi czy jeszcze inną infrastrukturę towarzyszącą. Wnioskowałbym o to, żeby szeroko zastanowić się nad tym, czy nie wprowadzić systemu dotacji przedmiotowej dla każdego samorządu, która byłaby oparta o kilometr dróg, o zasobność portfela każdego samorządu, o liczbę mieszkańców. To na pewno pozwalałoby nam, samorządowcom, samorządom, radom łatwiej określać, które drogi chcielibyśmy realizować, w jakim udziale środków własnych. Niech to rada na swoim podwórku ostatecznie decyduje, którą drogę zrobi, a wójt/burmistrz/prezydent musiałby ostatecznie rozliczyć się z tych środków. Taka jest moja prośba. Myślę, że to w wielu przypadkach zdjęłoby to odium, że drogi czy wnioski mają jakieś barwy polityczne. Tak nie jest. Z własnego podwórka powiem, że bez względu na to, kto jest u steru rządu, nasza gmina pozyskiwała i pozyskuje środki równie skutecznie.

Myślę, że linia kolejowa nr 41 wspomniana zarówno przez panią poseł, jak i przez pana starostę, jeszcze zostanie tutaj wspomniana przy wystąpieniach kolejnych samorządowców. Dla nas również jest ona niezwykle ważna i jest inwestycją, powrotem do tego, z czego korzystaliśmy przez dziesiątki lat, z komunikowaniem z wielkimi miastami. Dodam, że Kowale Oleckie

nie mają bezpośredniego połączenia z Olsztynem. Nawet jak już weszliśmy w struktury województwa... Pracuję w samorządzie gminnym 34 lata i nie udaje nam się utworzyć tego, żeby nasz mieszkaniowiec mógł bez problemu dojechać do Olsztyna.

Dziękuję. Nie chcę zabierać czasu. Dziękuję, że w ogóle spotkaliśmy się tu dzisiaj i możemy tak właśnie, na samym dole porozmawiać o naszych problemach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Bardzo proszę, pan minister Stanisław Bukowiec.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dobrze. Jeśli państwo pozwolicie, odpowiem panu wójtowi, poinformuję o programach rządowych i, tak jak wspominałem, będę musiał jechać.

Panie wójt, odnośnie do programów rządowych, w tym roku zwiększamy pulę do 3 mld zł z 2,7 mld zł. Zwiększy się również kwota przypadająca na województwo warmińsko-mazurskie, które dzieli pan wojewoda. Jeżeli chodzi o ten rok, planujemy nowość w postaci takiej, że dzielimy tę kwotę na dwa koszyki. 1 mld zł pójdzie tylko na tzw. remontówkę, czyli kwestię nawierzchni, a 2 mld zł pójdą na przebudowę dróg. To jest wniosek, który płynął często z ust starostów, wójtów, którzy czasem po prostu nie mieli szans w tych naborach przy punktacji dodatkowej za elementy poprawiające bezpieczeństwo. To też chcemy promować, ale są odcinki dróg, które biegną przez tereny niezamieszkałe, nieurbanizowane, i tam nie ma potrzeby budowania chodników. To są więc celowane pieniądze na te inwestycje, tzw. nawierzchniowe.

Proponujemy również stały zapis w nowelizacji ustawy o funduszu rozwoju dróg lokalnych, Funduszu Dróg Samorządowych. Chcemy wrócić do dawnej nazwy. Tam również włączamy miasta na prawach powiatu, szczególnie były miasta wojewódzkie, przez które biegną drogi krajowe. Będą mogły otrzymywać dotacje, wsparcie na budowę, przebudowę. Panie prezydencie, myślę, że to dobra informacja dla...

Głos z sali:

...do drogi krajowej.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

No nie. No właśnie, tu akurat się nie udało, ale myślimy globalnie o innych pana kolegach w innych miastach. Informacja ta była przyjęta dość przychylnie, szczególnie w Elblągu.

Proszę państwa, chcemy również... inne elementy, które będą poprawiać możliwość ściągnięcia dobrych pieniędzy na inwestycje, ważne informacje. Myślę, że o tym też trzeba mówić. O ok. 30% spadają ceny na przetargach, więc przez to więcej projektów wchodzi z listy rezerwowej. Dla równowagi chciałem również przypomnieć, że województwo warmińsko-mazurskie jest w gronie pięciu województw, które otrzymują większą pulę jako ściana wschodnia. My po prostu dzielimy równomiernie nie 100%, tylko 91,5% kwoty na wszystkie województwa, a 8,5% otrzymują ekstra województwa ze ściany wschodniej, więc jest to kontynuowane. Przypomnę również, że w ramach reformy dochodów jednostek samorządu terytorialnego rocznie zostawiamy państwu w samorządach ok. 30 do 35 mld zł i to są środki, które mogą być również przekazywane na inwestycje drogowe.

Jeżeli chodzi o tzw. program, który realizuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, bo taki program wdrożyliśmy, program budowy dróg rowerowych, chodników, dróg pieszo-rowerowych przy ciągach dróg krajowych, to jest przewidzianych 18 takich inwestycji tutaj, na Warmii i Mazurach: DK15 to jest Łązek – Samplawa, Samplawa – Lubawa i Lubawa; przy DK16 odcinki Samborowo – Wirwajdy – Mikosze – Orzysz oraz Nowa Wieś – Kałduny; przy DK51 to jest miejscowość Połęcz, Stary Dwór oraz odcinek Ługwałd – Dywity; przy drodze nr 53 to budowa drogi dla pieszych w miejscowości Olszyny; przy DK57 to budowa drogi, czyli chodnika, w miejscowościach Wielbark, Dźwierzuty i Wozławki; przy drodze nr 58 to jest Olsztynek Wschód – Olsztynek – Swaderki – Olsztynek Daszyńskiego, a także budowa drogi dla pieszych i rowerów na odcinku Narty – Warchały i przy drodze nr 59 budowa drogi dla pieszych w miejscowości Rozogi.

Na bieżąco wszystkie oddziały dyrekcji dróg krajowych i autostrad – również pan dyrektor Pokojski – zostały zobowiązane do tego, żeby analizować najbardziej niebezpieczne odcinki dla ruchu pieszych i rowerzystów przy drogach krajowych. Będziemy ten program kontynuować. Chcemy poprawiać bezpieczeństwo.

Mam również dla państwa informację, bo jesteśmy już po naborze i po weryfikacji wniosków, które wpłynęły w ramach rezerwy subwencji ogólnej. Mówimy tutaj o inwestycjach na drogach powiatowych, na mostach i tego typu obiektach. Wymienię tylko te, które dotyczą państwa subregionu, a myślę, że są istotne. Czekamy jeszcze na potwierdzenie ze strony Ministerstwa Finansów, ale powinna to być formalność, więc mówię tak na 99%, co będzie, co zatwierdziliśmy jako Ministerstwo Infrastruktury.

Powiat Giżycki to rozbudowa mostu przez kanał Kula. Powiat kętrzyński to przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej w miejscowości Bykowo na rzece Sajna. Powiat olecki to przebudowa mostu w zakresie wymiany nawierzchni z płyty żelbetowej na kompozytową w miejscowości Możne. Tych wniosków jest więcej z województwa warmińsko-mazurskiego, ale nie będę wszystkiego czytał, bo już o tym informowałem i w Elblągu, i w Olsztynie.

Proszę państwa, jeszcze tytułem informacji: oczywiście chcemy zwiększać finansowanie w ramach Funduszu Dróg Samorządowych. Jesteśmy po rozmowach z Ministerstwem Finansów o tym, żeby ten budżet wzrastał. W kolejnych latach on będzie wyższy. Już w tym roku zwiększamy go, tak jak powiedziałem, z 2,7 mld zł do 3,1 mld zł. Jeżeli pozyskamy dodatkowe środki z MF – czekamy na odpowiedź – to w ramach rezerwy subwencji ogólnej, w ramach naboru nie na mosty powiatowe, ale na drogi powiatowe, które też były zgłaszane, będziemy ten nabór kończyć i ogłaszać wyniki.

Ja państwu dziękuję. Życzę dalej owocnych obrad. Zostawiam pana dyrektora Pokojkiego, jest pan dyrektor PKP PLK, jest pan generał, który wie wszystko, nie tylko o drogach obronnych.

Dyrektor departamentu MON gen. bryg. Jacek Sankowski:

...wszystko.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tylko niewiele może powiedzieć.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak. Dziękuję, panie przewodniczący, za to intensywne trzydniowe spotkanie i na pana ręce składam podziękowania dla wszystkich pań i panów posłów, szczególnie dla pana posła Zbigniewa Ziejewskiego, który był inicjatorem i głównym zapraszającym nas na teren Warmii i Mazur. Myślę, że to owocne rozmowy. Deklaruję również, że wnioski, które państwo podczas tych trzech dni przekazywaliście, będą przez nas analizowane i że będziemy je realizować. Dziękuję również panu prezydentowi, wszystkim samorządowcom. Wszystkiego dobrego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, ja również dziękuję za to, że pan minister pracował z nami tutaj przez trzy dni. Na pewno teraz trzeba będzie to odrobić. Praca nie ucieka, natomiast na pewno myślę, że to pożyteczne spotkania z punktu widzenia całej systematyki. Panie ministrze, bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowni państwo, jest tutaj lista osób zapisanych do dyskusji, natomiast teraz pozwolę sobie troszeczkę zmienić kolejność i przekazać głos PKP PLK z prośbą o przedstawienie prezentacji jako części do dalszej dyskusji. Myślę, że ta prezentacja może naświetlić, wyjaśnić pewne kwestie albo spowodować dodatkowe pytania, które później w trakcie naszej dyskusji mogą pojawić się na sali. Bardzo proszę, oddaję głos PKP PLK. Pan dyrektor, tak?

Dyrektor projektu w Regionie Centralnym CRI PKP PLK SA Damian Książ:

Tak, tak. Dzień dobry jeszcze raz. Damian Książ, dyrektor projektu. Myślę, że tak, że prezentacja w pewien sposób odpowie na kilka pytań, które padły na tej sali. Resztę postaramy się uzupełnić. To, co nie zostanie uzupełnione, postaramy się przekazać Komisji na piśmie. Pytania są trudne. Sprawy też są trudne do zrobienia, do wykonania, więc przejdę do prezentacji. Prezentacja jest dosyć prosta. Postaraliśmy się przedstawić, jak to wygląda z naszej perspektywy. Będziemy oczywiście odpowiadać na pytania, jak się pojawiają.

Skupiliśmy się na odcinku Rail Baltica, bo zostaliśmy poproszeni o to, żeby przedstawić Rail Baltikę. To ogólny widok, to, jak ta linia wygląda i jaki ma charakter. Jest to linia, która połączy nasz kraj, Polskę, od Warszawy aż do Finlandii. Realizujemy nasz odcinek, który ma długość 367 km. W tym momencie mamy zrealizowane 173 km. Jesteśmy już w Białymstoku. Zrealizowaliśmy stację Białystok. Efekty widać. Miejscowi tutaj są i na pewno zwrócili państwo uwagę, jak wygląda Białystok, jak wygląda Ełk, który również został z naszej strony zrealizowany.

Oczywiście diabeł tkwi w szczegółach. Stacja pięknie wygląda, jest zrealizowana, efekty są widoczne dla ludzi, ale my nadal tam pracujemy. Teraz wdrażamy tam kolejne systemy, aby zwiększyć przepustowość, maksymalnie wykorzystać to, co tam zostało wybudowane, czyli osiągnąć prędkość 200 km/h. To dalej się dzieje. Zabudowa ERTMS-u, RCTS-u..., GSM-R-u. To są już systemy sterowania ruchem. To teraz w dalszym ciągu się odbywa.

Tutaj skupimy się na państwie odcinku, czyli Białystok – Ełk. W trzech czwartych dotyczy to Podlasia, ale w jednej czwartej dotyczy państwa. Pozyskaliśmy środki unijne dla trzech projektów. Ten 100-kilometrowy odcinek Białystok – Ełk został podzielony na trzy umowy o dofinansowanie. Pierwsza umowa jest na odcinek Białystok – Knyszyn. Druga umowa jest na Knyszyn – Osowiec. Trzecia, która państwa interesuje, jest na odcinek Osowiec – Ełk. Osowiec – Ełk ma pozyskane środki. Umowa o dofinansowanie została podpisana. Mamy pozyskane wszystkie decyzje administracyjne dla tego odcinka, zarówno decyzję środowiskową, decyzję pozwolenia na budowę i decyzję lokalizacyjną. Jesteśmy teraz w trakcie wypłacania odszkodowań dla wywłaszczonych gruntów. Na państwa odcinku wypłaciliśmy już praktycznie 99% odszkodowań dla mieszkańców. Nie mamy tutaj takich skarg, żeby napływały do nas petycje.

Tutaj planowany jest kolejny odcinek Ełk – Trakiszki. Tutaj też były pytania z tej strony. Jak by to powiedzieć? Przystąpiliśmy do dzielenia tego projektu. Kwestia tego odcinka jest bardzo skomplikowana, zarówno z tytułu decyzji środowiskowej, która... Chciałem przypomnieć, że w tym roku w wyniku zaskarżenia nasza decyzja środowiskowa została uchylona i w tym momencie nie posiadamy decyzji środowiskowej, więc wszystkie założenia dla tego projektu, które były pierwotne, uległy zmianie. W tym roku przystąpiliśmy do korekty wszystkich naszych założeń. Będziemy to dzielili na odcinki.

Odpowiem tutaj na to pytanie, które padło. Na razie, na dzień dzisiejszy, nie zapadły decyzje, jak szczegółowo będzie przebiegał podział tych odcinków. Te kwestie są o tyle skomplikowane, że w przypadku dróg można się wpiąć w środek drogi albo połączyć tzw. bajpasem. Niestety, jako linia kolejowa musimy to robić albo od stacji do stacji, albo pewnymi odcinkami. Jest to dla nas o tyle skomplikowane, że zarządzanie ruchem kolejowym odbywa się ze stacji, czyli jeżeli nie wybudujemy stacji Suwałki, to nie jesteśmy w stanie zrobić odcinków pomiędzy tymi stacjami, więc musimy podzielić to w taki sposób, żebyśmy mogli prowadzić ruch kolejowy i realizować roboty, a chciałem też przypomnieć, że na tym odcinku są linie kolejowe. Padło z tej strony, że nie są zelektryfikowane, ale ten ruch jest prowadzony. Ruch wojskowy również jest prowadzony. Naszym priorytetem jest to, żeby realizacja była sprzężona z tym, co jest dla nas priorytetowe, żeby ten ruch się odbywał.

Ten podział trwa. Potwierdzam, że tak będzie. Myślę, że efekty zostaną przedstawione jeszcze w tym roku. Oczywiście uważam, że to będzie się odbywało na wyższym szczeblu, tak że nie chciałbym tutaj prezentować naszych dosyć dużych szczegółów, ale w dalszych częściach prezentacji kolega powie za chwilę więcej szczegółów.

Skupię się też na odcinku Białystok – Ełk. Dla państwa ta linia będzie przystosowana do 200 km/h. To jest bardzo ważna informacja. Będzie dobudowany drugi tor. W wyniku dostosowania do 200 km/h korygujemy przebieg. W dużej mierze przebieg istniejący jest zmieniony w celu osiągnięcia parametrów promieni łuków. Na obecnym etapie – to też jest bardzo istotna informacja – jesteśmy na etapie postępowania przetargowego. Niestety jeszcze nie udało nam się wyłonić wykonawcy. W wyniku wielu odwołań do Krajowej Izby Odwoławczej dwóch oferentów zostało wykluczonych. Teraz jesteśmy po odwołaniu, które zostało złożone na trzeciego oferenta. KIO oddaliła to odwołanie. Jesteśmy w stanie podpisać umowę z tym trzecim oferentem.

Złożyliśmy wniosek o UZP, czyli o kontrolę uprzednią Urzędu Zamówień Publicznych, w celu weryfikacji, czy tę umowę możemy z nimi zawrzeć, niemniej jednak między tym okresem czasu zostaliśmy zaskarżeni do sądu. W wyniku tego zaskarżenia musimy oczekiwać na wyrok w sprawie tego zaskarżenia. W ubiegłym tygodniu miała się odbyć pierwsza rozprawa. Niestety nie doszła do skutku. Czekamy na wyznaczenie drugiego terminu.

Pomimo tych perturbacji w wyłonieniu wykonawcy planujemy, że umowa ta zostanie podpisana jeszcze w tym roku, na przełomie III i IV kwartału, po czym przystąpimy do realizacji robót budowlanych. Na państwa odcinku prace będą realizowane intensywnie. Jest to dla nas pierwszy odcinek. Realizacyjnie tak to zostało podzielone, że zaczynamy nie od Białegostoku, tylko od strony Ełku. Tutaj będą realizowane pierwsze prace i tu będą te pierwsze efekty zakończenia tych prac z tego tytułu, że tutaj pozyskaliśmy pierwszą umowę o dofinansowanie. Planujemy, że od podpisania w ciągu 24 miesięcy prace będą tutaj zakończone.

Przejdę już do dalszego slajdu. Poproszę kolegę, żeby przedstawił kolejny odcinek: od Elku do Trakiszek, do granicy państwa.

Kierownik kontraktu w Regionie Północnym Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA Jacek Cylwik:

Dzień dobry. Jacek Cylwik, PLK SA. Odcinek Elk – Trakisзки – granica państwa ma troszkę inne parametry niż pozostałe odcinki. Oczywiście będzie to linia dwutorowa, ale prędkość pociągów pasażerskich będzie wynosić aż 250 km/h, a dla towarowych 120 km/h. Zostanie też podniesiony nacisk na oś do 25 ton. Na pozostałych odcinkach jest 22,5 tony. Pewnym novum będzie też zmiana zasilania z prądu stałego 3 kV, które jest w całej Polsce, na 2x25 kV prądu zmiennego. Ta zmiana będzie w miejscowości Kijewo i ta trakcja będzie zasilana do granicy państwa. Uzupełnię, że na Litwie też jest 2x25 kV.

Budujemy także nową stację Kijewo Towarowe. Budujemy także obiekty inżynierskie, wiadukty kolejowe, wiadukty drogowe w celu likwidacji przejazdów w poziomie szyn. Znacznie zwiększy to bezpieczeństwo na wszystkich drogach. Zabudujemy także nowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

Cała trasa w 95% przebiega w nowym przebiegu. Wyniesie ona ok. 80 km w ciągu głównym, a z liniami uzupełniającymi ponad 100 km. Należy tutaj wspomnieć, że jedną z linii uzupełniających jest linia nr 41, która połączy Olecko z Elkiem, czyli będzie można jeździć po nowych torach do Olecka. Umowę na dokumentację projektową podpisano w 2021 r. Planuje się ją zakończyć w I kwartale 2029 r. uzyskaniem ostatniego pozwolenia na budowę.

Kilka razy padło tutaj słowo „przekopka”. Wszyscy miejscowi wiedzą, że to jest ujęcie wody dla miasta Elku i dla gminy Elk. To pozwolenie będzie dotyczyć odcinka od Elku do Kijewa, czyli tej przekopki. Ze swojej strony wstępnie przeanalizowaliśmy już warianty omijające ujęcie tej wody. Obecnie jest przeprowadzona całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza, na podstawie której będzie można opracować raport i złożyć do pani dyrektor.

Regionalny dyrektor ochrony środowiska w Olsztynie Agata Moździerz:

A zmiana tego wariantu nie wpłynie na zmianę przebiegu kolejnego odcinka?

Kierownik kontraktu w Regionie Północnym CRI PKP PLK SA Jacek Cylwik:

Na zmianę kolejnego odcinka nie wpłynie, tylko...

Regionalny dyrektor ochrony środowiska w Olsztynie Agata Moździerz:

Czyli tam procedujemy? Tam nic się nie zmienia?

Kierownik kontraktu w Regionie Północnym CRI PKP PLK SA Jacek Cylwik:

Tam procedujemy dalej i nie zatrzymujemy się. Dlatego jest ta data: I kwartał 2029 r., uzyskanie ostatniego pozwolenia na budowę.

Pieniążki... Na dzień dzisiejszy szacowane są koszty robót budowlanych na poziomie powyżej 8 mld zł, czyli to są ogromne pieniądze, które są potrzebne na tę inwestycję. Dziękuję za uwagę.

Dyrektor projektu w Regionie Centralnym CRI PKP PLK SA Damian Kniaź:

Dziękujemy. Jeżeli będą pytania, to prosimy o ich zadawanie. Chciałem tylko naświetlić, że w wyniku może nie sporu, ale okoliczności w Elku nasz proces inwestycyjny opóźnił się o kilka lat. Chciałem wspomnieć, że ujęcie wody pitnej ma dwie strefy ochrony: strefę bezpośrednią i strefę pośrednią. Linia kolejowa została wybudowana w strefie pośredniej wcześniej, niż powstało to ujęcie wody. To nie ujęcie wody było pierwsze, tylko linia kolejowa, niemniej jednak w celu braku sporów w regionie te decyzje zapadły. Niestety decyzje te przełożyły się na okres realizacji – jak wspomniał kolega – który nam wydłuża o parę lat. Te daty padły, tak jak było wspomniane: do 2040 czy 2035 r., ale mówimy tutaj tylko o jednym odcinku, a nie o całości inwestycji, która będzie realizowana etapowo. To w celu odpowiedzi na pytanie, które padło ze strony pana prezydenta Suwałk.

Chciałem też przypomnieć, że odcinek na linii Elk – Trakisзки przebiega też przez Dolinę Rospudy. Tutaj też jest w tym momencie opiniowana decyzja środowiskowa przez tę właśnie dolinę. W tym momencie jeszcze nie pozyskaliśmy decyzji, ale ten proces jest bardzo trudny. Przechodzimy nowym śladem i akurat żeby uniknąć kwestii środowiskowych, w tym miejscu jesteśmy w starym śladzie, w starym obiekcie, który istniał wcześniej. My również mierzymy się więc z wieloma problemami.

Ze strony kolegi padła wartość szacowana na ponad 8 mld zł. Chciałem powiedzieć, że większość tej kwoty... To źle. Może nie większość, ale duża część tej kwoty przypada na kwestię środowiskowe, bo w wyniku tego, że ta linia ma być dostosowana do prędkości 250 km/h, będzie po całej długości wygradzona i będą tam wybudowane dziesiątki małych, średnich i dużych przejść dla zwierząt, żeby zapewnić przekroczenie tej linii. Pani dyrektor, jednym z elementów decyzji środowiskowej i opiniowania tej decyzji środowiskowej jest właśnie wpływ przebudowy linii kolejowej na szlaki migracyjne, co znacząco wydłuża cały proces dojścia do tej decyzji środowiskowej, która jest tam pierwszym elementem niezbędnym do przystąpienia do ogłoszenia postępowania przetargowego.

Kierownik kontraktu w Regionie Północnym CRI PKP PLK SA Jacek Cylwik:

Dodam jeszcze, że wszystkie podawane przez nas daty to są daty szacunkowe. Są one uzależnione, jak wspomniał pan dyrektor, od decyzji administracyjnych, czyli po kolei: decyzji środowiskowej, decyzji lokalizacyjnej, pozwoleń na budowę, a na każdym etapie możemy spotkać się z protestami i to może wydłużyć nam czas przystąpienia do prac budowlanych.

Dyrektor projektu w Regionie Centralnym CRI PKP PLK SA Damian Książ:

Z naszej strony dziękujemy. Jeżeli będą pytania, jesteśmy do państwa dyspozycji. Jeszcze raz dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Na pewno będą pytania. Dziękuję za prezentację. Na pewno będę jeszcze oddawał panom głos. Bardzo proszę, pan prezydent Tomasz Andrukiewicz.

Prezydent miasta Ełku Tomasz Andrukiewicz:

Panie przewodniczący, panie i panowie, dziękujemy za te informacje. Tak jak wspominałem, Rail Baltica była dla nas kluczową inwestycją, o której rozmawialiśmy od 2007 r. Widać, jak długim procesem jest przejście przez te wszystkie procedury i procesy. Jesteśmy w pewnej fazie zaawansowania, o której już mówili moi przedmówcy.

Chciałbym zwrócić uwagę na kwestię kluczową dla miasta Ełku, ponieważ wydając warunki dla projektantów, nasze Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji wskazało, że przebiegająca trasa znajduje się w pośredniej strefie ujęcia wody i niestety nie zostało to wzięte pod uwagę w trakcie projektowania. Dlatego chciałbym, żebyście państwo z wyrozumiałością patrzyli na nasze obawy dotyczące realizacji tej inwestycji i oczekiwania, by ta inwestycja została zrealizowana w odpowiednich parametrach, w zgodzie z różnego rodzaju warunkami, ale także żebyśmy jako mieszkańcy Ełku i gminy Ełk mieli poczucie bezpieczeństwa na wypadek różnego rodzaju kryzysów, kolizji, jakie mogą się zdarzyć w tamtym obszarze.

Kolej została wybudowana na tym odcinku w 1915 r., ale źródło, ujęcie też jest tam od kilkadziesiąt lat. Funkcjonuje to od ponad 100 lat, więc trzeba to brać pod uwagę. Stanowisko naszego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji, ale także stanowisko nasze jako miasta Ełku jest takie, by przy dzisiejszym rozwoju technologii, które dają możliwość zastosowania różnego rodzaju rozwiązań, ale także innych wariantów, zrealizować tę inwestycję. Rozumiemy, że będzie to miało wpływ na terminy oddania do użytku tej inwestycji, ale oczekujemy bezpieczeństwa jako mieszkańcy Ełku, chcący jednocześnie rozwoju gospodarczego, cywilizacyjnego. Może dodam tylko, że dla Ełku budowa Rail Baltiki to jest największa inwestycja budowy kolei petersburskiej, która daje możliwość ogromnego rozwoju. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie prezydencie. Szanowni państwo, tak jak zapowiedziałem, wrócimy teraz do listy osób, które zgłosiły się do zabrania głosu. Bardzo proszę, pani Marzanna Wardziejewska, wicestarosta gołdapski.

Wicestarosta gołdapski Marzanna Wardziejewska:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, szanowni parlamentarzyści, jako gospodarz powiatu gołdapskiego, czyli powiatu najbardziej wysuniętego na północny wschód naszego województwa warmińsko-mazurskiego, jestem głosem wszystkich mieszkańców naszego powiatu i chciałabym prosić, żeby linia nr 41 – bo przed chwilą padło: linia nr 41, Ełk – Olecko... Nadal liczymy na odbudowę i przywrócenie nam linii nr 41 do Gołdapi ze względów przeróżnych: gospodarczych, rozwojowych, turystycznych, społecznych, za względu na to, że mamy u siebie strefę ekonomiczną, gdzie jest wiele zakładów zatrudniających tysiące ludzi, mamy 15. Gołdapski

Pułk Przeciwlotniczy, ze względów strategicznych, ze względu na to, że mamy od wielu lat jedyne – teraz już może drugie, ale w naszym rejonie nadal pierwsze – sanatorium uzdrowisko. Z tych wszystkich względów komunikacja na tej linii jest nam naprawdę potrzebna.

Chcę powiedzieć, że w ramach Stowarzyszenia Powiatów, Gmin i Miast „EGO Kraina Bociana” mieliśmy wspólne stanowisko już w poprzedniej kadencji, bo liczyliśmy na to, że być może uda nam się odtworzyć linię nr 41 w ramach programu „Kolej plus”. Niestety tamte wskaźniki... udział finansów samorządu nie pozwolił nam tego uczynić, natomiast w tej kwestii żadne stanowisko się nie zmieniło. Po prostu tej linii naprawdę bardzo, bardzo potrzebujemy.

Chcę powiedzieć, że obserwując mapę linii, to, jak wyglądają linie kolejowe łączące poszczególne miejscowości, widzimy, że naprawdę jesteśmy białą plamą na mapie dotyczącej tych przewozów pasażerskich. Od wielu lat jesteśmy tego pozbawieni, wykluczeni komunikacyjnie. Czasami jednym z argumentów jest to, że mówi się, że te linie będą nieopłacalne, dlatego że będzie z niej korzystało o wiele mniej mieszkańców, ludzi niż w innych rejonach, ale chcę powiedzieć, że nigdy tego wskaźnika nie przekroczymy, bo powstają kolejne nitki, na przykład tam, gdzie są duże aglomeracje na Śląsku czy w innych miejscach. U nas potrzebna jest chociaż ta jedna, przywrócenie tego, co było przed 30 laty, żebyśmy nie byli wykluczeni.

To wielka prośba, żeby poprowadzić. Liczyliśmy na Via Baltikę. Cieszymy się z tego, że Ełk się rozwija i dotrze tutaj, do Olecka, ale to po prostu rzut beretem. Nam linia nr 41 do Gołdapi jest naprawdę bardzo potrzebna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, przy tej okazji powiem i poproszę państwa o to, żeby do naszej Komisji trafiły z państwa strony takie wnioski w formie pisemnej. Oczywiście jesteśmy tutaj i mamy na bieżąco rozmowę, natomiast chcielibyśmy, żeby wszystkie tematy, które od trzech dni pojawiają się na naszych posiedzeniach, miały również ciąg dalszy w formule bardziej urzędowej, że tak to ujmę. Dlatego bardzo proszę, żeby na skrzynkę pocztową naszej Komisji – najlepiej w formie elektronicznej, bo nam to wystarczy, nie potrzebujemy listów poleconych itd. – trafiły takie wnioski, które będą mogły być podstawą i treścią interwencji, które będziemy podejmować. W związku z tym kierując do państwa taką prośbę, liczę na to, że po zakończeniu obrad w kolejnym tygodniu, z państwa strony te wszystkie informacje do nas dotrą.

Bardzo dziękuję pani staroście. Bardzo proszę, pan Krzysztof Chowański, burmistrz Knyszyna.

Burmistrz Knyszyna Krzysztof Chowański:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, drodzy goście, Knyszyn to miasto w powiecie monieckim, dlatego też pozwolę sobie reprezentować wszystkich mieszkańców naszego powiatu.

Cieszę się, że do Ełku S16 już dojdzie. Potem będzie długo, długo nic. Budowa S16 rozpoczęła się właśnie w Knyszynie. Początek jest w Knyszynie, zakończenie w Krynicach, jest to połączenie z S19. Planowany termin zakończenia inwestycji to 2028 r., czyli będzie zakończona za dwa lata... właściwie zakończona S16 na terenie województwa podlaskiego, bo początek budowy to Knyszyn, zakończenie będzie w Krynicach, a między Ełkiem a Knyszynem nic, wąskie gardło.

Zarówno z przekazów medialnych, jak i dzisiaj ze słów pana ministra dowiedzieliśmy się o pomyśle Knyszyn – Ełk 2+1. Myślę, nic gorszego nie może nas spotkać, bo nie jest to dobre rozwiązanie. Jest to kompromis między oszczędnością a bezpieczeństwem i teraz powinniśmy wybierać.

Moim zdaniem – a możecie państwo zagłębić się w dane dotyczące natężenia ruchu drogowego – wyniki pomiaru z 2025 r. nie oddają pełnej skali, dlatego że we wcześniejszym roku, w okresie 2020–2021 pandemia spowodowała, że ten ruch na drogach był mniejszy. Powiem po przeanalizowaniu wyników w ciągu ostatnich dwóch lat... 2005 a 2025 na odcinku Knyszyn – Grajewo ruch wzrósł niemal dwukrotnie. Spadek, o którym mówił pan minister, te 40%, dotyczy S8, a to jest związane z oddaniem S61, co było wcześniej do przewidzenia. Na terenie naszego powiatu czy też powiatu grajewskiego są to jednocyfrowe spadki, które właśnie tym można wytłumaczyć.

Żartem powiem, że badając natężenie ruchu pojazdów, warto na tym odcinku zmierzyć także natężenie ruchu łosi, które są częstą przyczyną wypadków. Jeżeli komuś już nie zależy na życiu ludzi, to powinien zadbać o tę drogę przez wzgląd na te zwierzęta. Bez względu na to, czy S16

powstanie, czy nie powstanie, ruch drogowy przez S65 będzie się odbywał i będzie wzrastał, a zagrożenie dla życia zwierząt czy też zagrożenie dla życia ludzi nadal będzie funkcjonowało.

Dowiadujemy się, że Unia Europejska stwierdziła, że w tak bliskiej odległości dwie S-ki nie mogą być obok siebie. Wróćmy więc do początku. Jak to się stało, że miały być te dwie S-ki? Na początku miała być tylko S16. Gdyby została tylko ona, nie byłoby problemów z UE. Dodanie w niezgodzie z przepisami drugiej, bardzo bliskiej drogi – bo komuś również się zachciało, żeby... Skoro przykładowo Jacek ma drogę, to Staś też chce mieć drogę. Skoro chcecie obaj, to nikt nie będzie miał. Jesteśmy w takim stanie, że obie drogi mogą wypaść.

Myślę więc, że 2+1 to jest najgorsze rozwiązanie. Ja czy też nasi mieszkańcy nie upieramy się, żeby tu była S-ka, ale upieramy się, aby to było 2+2. Budowanie teraz drogi, o czym też była mowa, Knyszyn – Korycin... To nie będzie S-ka, to będzie też w kategorii 2+2, tylko nasi mieszkańcy zastanawiają się, komu ona służy, po co ona będzie potrzebna. Wystarczy z Knyszyna do Korycina zrobić porządną drogę wojewódzką, a nie wydawać takie pieniądze.

Proszę państwa, chciałbym zwrócić uwagę również na to, że droga S16 to droga, która naszym zdaniem będzie drogą podwójnego znaczenia ze względu na sprawy obronne, jak i użytkowanie cywilne. Zwracam uwagę, że wchodzi ona w skład szlaku drogowego Via Carpatia, leży we wschodniej flance NATO. Tu zlokalizowane są jednostki wojska polskiego: Czartajew, Białystok, Osowiec, Wojewodzin, Grajewo, Elk, Orzysz, kluczowy poligon na ścianie wschodniej, Mrągowo, Olsztyn. Bardzo ważną rolę odgrywa tutaj bezpośrednie czy też niemal równoległe na odcinku Knyszyn – Elk położenie linii kolejowej, co oferuje szereg zalet, głównie w zakresie planowania przestrzennego, efektywności kosztowej czy bezpieczeństwa. Ze względu na to, że ta infrastruktura jest o podwójnym, cywilno-wojskowym znaczeniu, w obecnej sytuacji geopolitycznej jak najbardziej wskazana jest budowa tej drogi.

Ważnym aspektem jest ochrona środowiska. Tak, zgodzę się, mamy te tereny, które powinniśmy zachować i promować, ale jednocześnie nie oznacza to, że mamy zaprzestać budowy dróg. Moim zdaniem można pogodzić budowę nowoczesnych dróg z ochroną środowiska.

U nas głównym punktem jest Biebrzański Park Narodowy, przez który odbywa się główny ruch, zarówno kolejowy, jak i drogowy między Elkiem a Białymstokiem. Obecnie droga nr 65 nie posiada żadnych przejść dla zwierząt. Nie ma właściwych zabezpieczeń przed przedostawaniem się do środowiska substancji ropopochodnych. Spływają one z jezdni do gruntu. Istniejący system odwodnienia jest nieorganizowany, co może zagrozić wystąpieniem zanieczyszczenia wód Biebrzy, wód podziemnych. Stan techniczny przeprawy mostowej przed Biebrzą ma niekorzystny wpływ. Zwierzęta mogą wtargnąć na jezdnię. Niepodejmowanie żadnych działań w tym zakresie i zachowanie obecnego stanu rzeczy jest złym rozwiązaniem zarówno dla środowiska, jak i dla zdrowia i bezpieczeństwa ludzi.

Proszę państwa, w listopadzie 2025 r. wydano decyzję lokalizacyjną dla Rail Baltiki. W podlaskim jest to 36 km linii kolejowej, która przebiega przez pięć gmin: Krypno, Knyszyn, Mońki, Goniądz, Grajewo. W ramach tej inwestycji zaplanowane są do realizacji także działania minimalizujące negatywny wpływ na zwierzęta. Wydano tam decyzję środowiskową. Jest to odcinek linii kolejowej, który biegnie dokładnie wzdłuż DK65. Na wysokości Twierdzy Osowiec przebiega ok. 70 metrów od drogi, przekraczając Biebrzę i Kanał Rudzki. Wydano tam decyzję środowiskową na budowę linii kolejowej: pociągi z prędkością 200, 250, 120 km/h. I co, proszę państwa? Nikt nie protestował. Komisja Europejska nie protestowała, nie protestowali ekolodzy, nie protestowała społeczność lokalna czy organizacje społeczne. Wydano decyzję środowiskową ku zadowoleniu wszystkich. Nie było więc żadnych przeciwwskazań, by budować linię kolejową, która również będzie przeszkodą przy migracji zwierząt.

Z S16 jest problem. Przy rozbudowie trasy kolejowej jest taka miejscowość: Uhowo, gdzie linia kolejowa przebiega przez Narwiański Park Narodowy. To sytuacja identyczna jak w Osowcu. Zbudowano tam most drogowy – droga 2+2 – oraz dwutorowe mosty kolejowe. Bezpieczeństwo i płynność ruchu... Obie inwestycje zrealizowano w dolinie Narwi na terenie Narwiańskiego parku Narodowego. To też tereny o wysokich walorach przyrodniczych, podlegające ochronie, w tym w ramach sieci Natura 2000. Sytuacja jak w Osowcu. To można, czy jednak nie można w Osowcu?

Proszę państwa, środowisko, co pani dyrektor wspomniała, to także człowiek. Jednym z celów „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r.” jest wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pamiętajmy o tym, że biorąc pod uwagę argumenty związane z ochroną środowiska, należy mieć również na uwadze przepisy ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku, jego

ochronie i udziale społeczeństwa... który stanowi, że ilekroć w ustawie jest mowa o oddziaływaniu na środowisko, rozumie się przez to również oddziaływania na zdrowie ludzi. Myślę, że na przykład obrońcy przyrody czy też organizacje ekologiczne o tym zapominają.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na jedną sprawę. 14 maja odbyło się posiedzenie sejmowej Komisji Obrony Narodowej. Tematem posiedzenia było rozpatrzenie i przyjęcie dezyderatu Komisji Obrony Narodowej skierowanego do prezesa Rady Ministrów w sprawie pozostawienia w „Rządowym programie budowy dróg krajowych” dróg ekspresowych: S16 na odcinku Białystok – Ełk i S8 na odcinku Białystok – Suwałki. Dezyderat został przyjęty. Moja prośba do państwa członków Komisji jest o podjęcie takiej decyzji, aby po obecnym posiedzeniu Komisji powstał dezyderat mający na celu wystąpienie do prezesa Rady Ministrów o pozostawienie S16, tak jak to było zaplanowane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Ja również proszę o skierowanie do Komisji, tak jak mówiłem, drogą elektroniczną. Dziękuję bardzo.

Burmistrz Knyszyna Krzysztof Chowański:

Przygotowałem się na razie drogą papierową.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Do Komisji będziemy...

Burmistrz Knyszyna Krzysztof Chowański:

Na razie tak, do Komisji. To taki album z Knyszyna.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Albumik piękny. Bardzo serdecznie dziękuję, panie burmistrzu.

Szanowni państwo, bardzo proszę o zabranie głosu panią Marię Gwiazdowską, wicestarostę grajewskiego.

Wicestarosta grajewski Maria Gwiazdowska:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, burmistrz Knyszyna już w sumie powiedział wszystko, o czym tylko można byłoby tutaj wspomnieć. Ponadto, drogą nr 65 jeżdżą także sprzęty rolnicze. Bardzo ciężko jest się poruszać w okresie letnim nie tylko nam, mieszkańcom powiatu grajewskiego, ale też turystom. Gdybyśmy zbadali właśnie natężenie ruchu, dopiero wtedy byłoby ono naprawdę wiarygodne.

Zwierzęta są chronione. Łosie u nas panoszą się, chodzą, gdzie chcą, jak chcą, nie tylko łosie, ale i sarny, jelenie. Zwierząt jest bez liku, tak że S16, która była zaplanowana, a według Komisji Europejskiej, która stwierdziła, że nie może być dwóch dróg tak blisko siebie... Cóż, niech pozostanie ta, która była pierwsza. Proszę Komisję o rozpatrzenie tego, żeby jednak była i pozostała S16, może 2+2, ale na pewno nie 2+1. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, jako kolejny głos zabierze pan Damian Czarniewski, zastępca burmistrza Gołdapi. Zaraz wróci na salę, wobec tego bardzo... Taka sytuacja. Bardzo proszę, ze strony urzędu marszałkowskiego pani Małgorzata Seweryn, zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury i Geodezji. Bardzo proszę panią dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury i Geodezji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie Małgorzata Seweryn:

Dziękuję bardzo za udzielenie głosu. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, przysłuchując się różnym wypowiedziom, uznałam, że należy się małe uzupełnienie w zakresie organizacji transportu kolejowego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, bo taka jest rola marszałka urzędu marszałkowskiego, szczególnie tutaj.

Odnosząc się do subregionu ełckiego, chciałabym zwrócić uwagę na to, że w przestrzeni publicznej już od jakiegoś czasu ukazują się informacje. Mam nadzieję, że do państwa dotarły, bo dzisiaj nikt jeszcze o tym nie wspominał, więc nie wiem, czy dotarły, ale jako organizator publicznego transportu zbiorowego od dłuższego czasu sygnalizujemy, że od 1 stycznia planujemy – mam nadzieję, że nam się to uda – uruchomienie połączeń kolejowych na odcinku Ełk – Olecko w wymiarze 9 par pociągów. Oczywiście na ten moment są to plany, chociażby z tego powodu, że jesteśmy w trakcie przetargu. W tym roku kończy nam się umowa. Do końca tego

roku mamy podpisaną umowę z operatorem Polregio. Umowa wygasa i mamy nadzieję, że uda nam się wyłonić kolejnego operatora, być może tego samego, być może kilku operatorów, bo mamy przetarg podzielony na trzy pakiety, więc nie musi to być koniecznie jeden operator.

Bardzo istotna sprawa, bardzo ważna rzecz jest taka, żeby operator, który będzie od 1 stycznia realizował przewozy, był w stanie je realizować. Nie ukrywam, że założenia, jeśli chodzi o transport kolejowy w województwie, są bardzo ambitne i pracę eksploatacyjną, którą zamierzamy powierzyć nowemu wykonawcy usług, to już jest dużo większa praca eksploatacyjna. W tej chwili realizujemy 4 mln pociągokilometrów. 2027 r. chcemy rozpocząć od 4,7 mln pociągokilometrów. To jest kwestia tego, czy znajdzie się odważny... żartuję: ktoś, kto będzie spełniał wszystkie kryteria wynikające z przetargu i będzie w stanie te przewozy realizować. To jest linia niezelektryfikowana, tak że musi być to tabor spalinowy. Zapewne wszyscy wiemy, że jest bardzo duży problem z takim taborem na rynku, on nie jest współfinansowany ze środków unijnych, tak że tabor kosztuje ogromne pieniądze.

Wszyscy oczekujemy, zobaczymy, jak to wyjdzie, natomiast na ten moment będzie 9 połączeń, 9 par pociągów w dobie w relacji Ełk – Olecko od 1 stycznia 2027 r. Jeszcze tylko dodam – bo pan marszałek jest organizatorem nie tylko transportu kolejowego, ale również autobusowego, całego publicznego transportu na terenie województwa – że aktualnie mamy również 14 połączeń autobusowych na terenie całego województwa. Realizujemy też połączenia autobusowe w relacji Ełk – Gołdap. Staramy się, jak możemy, żeby to wykluczenie było jak najmniejsze. Na ile nam się to udaje na ten moment, mieszkańcy są w stanie ocenić. Myślę, że sygnały mamy coraz bardziej pozytywne.

Tych połączeń jest coraz więcej. Zresztą zapewne państwo też o tym wiecie. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zmienia się, będziemy mieli nowe zadania. Marszałek będzie integratorem publicznego transportu zbiorowego. Nie wiem, czy na Sali jest ktoś z państwa, kto jutro będzie się z nami widział w urzędzie marszałkowskim. Organizujemy spotkanie dla powiatów, żeby o tych zmianach w ustawie porozmawiać i żeby porozmawiać przede wszystkim o tym, jak ten transport publiczny ma się kształtować w naszym województwie, żeby przede wszystkim był zadowalający i żeby oferta była zadowalająca dla naszych mieszkańców. Ja tyle w temacie organizacji transportu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję pani dyrektor za tę informację. To ważna sprawa. Rzeczywiście projekt ustawy jest w parlamencie. Pierwsze czytanie odbędzie się na najbliższym posiedzeniu Sejmu. Podjąłem decyzję, że jeszcze w lipcu ta ustawa zostanie rozpatrzona przez naszą Komisję, co oznacza, że prawdopodobnie zostanie przyjęta przez parlament, co oznacza, że jest duże prawdopodobieństwo. Oczywiście to wymaga podpisu prezydenta, więc powiedziałbym, że tutaj sprawa jest otwarta, natomiast rozwiązania przenoszące odpowiedzialność i środki finansowe do samorządu na pewno mają szansę na to, żeby jeszcze lepiej zintegrować transport w województwach i w regionach. Na pewno poczynając od konieczności utworzenia planów transportowych od gminy przez powiat do województwa to też daje szansę, tak jak elektroniczna, dostępne rozkłady jazdy. Myślę, że to jest naprawdę bardzo interesujący krok dla obywateli, ale wymaga dużego nakładu pracy ze strony administracji samorządowej, więc trzymam kciuki.

Zastępca dyrektora departamentu UM Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie Małgorzata Seweryn:

Stąd pomysł tego spotkania... żebyśmy to wszystko mogli na spokojnie... doprowadzenia zmiany ustawy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Super. Bardzo serdecznie dziękuję pani dyrektor. Szanowni państwo, wrócił już pan burmistrz Damian Czarniewski, zastępca burmistrza Gołdapi. Bardzo proszę, panie burmistrzu.

Zastępca burmistrza Gołdapi Damian Czarniewski:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, panie prezydencie, panie generale, szanowni parlamentarzyści, szanowni samorządowcy, szanowni państwo, inwestycja rewitalizacji linii kolejowej nr 41 Ełk – Gołdap to szalenie ważna inwestycja z punktu widzenia gminy i uzdrowiska Gołdap oraz naszych sąsiednich gmin: Dubeninki oraz Banie Mazurskie. Jest to w końcu realna walka z wykluczeniem komunikacyjnym. Mamy nadzieję, że to szansa na napływ turystów do naszego uzdrowiska. Liczymy na to, że to również szansa na zatrzymanie odpływu mieszkańców.

Bezsprzecznie jest to aspekt poprawy bezpieczeństwa, ponieważ Gołdap jest zlokalizowana bezpośrednio przy granicy z Federacją Rosyjską oraz posiada garnizon. Liczymy oczywiście na ożywienie przemysłu i zwiększenie miejsc pracy.

Dlatego z tego miejsca dziękuję za monitorowanie i monitowanie sprawy przede wszystkim radnemu wojewódzkiemu Jarosławowi Słomie, naszym parlamentarzystom z Warmii i Mazur, m.in. obecnej tutaj pani posłance Annie Wojciechowskiej, senator Jolancie Piotrowskiej, poseł Kasi Królak, wojewodzie Szauerowi i ministrowi Malepszakowi. Szanowni państwo, dziękuję również Wysokiej Komisji za podjęcie tego tematu, za podjęcie wszystkich dzisiejszych tematów.

Z racji tego, że Gołdap znalazła się na tej mapie kolejowej w planie odbudowy kolei, pojawia się moje pytanie: Czy jest już stworzony harmonogram prac i czy możemy już liczyć na jakąś wstępną datę rozpoczęcia prac na tym odcinku, zwłaszcza od Olecka do Gołdapi? Szkoda, że nie ma już pana ministra, ale może panowie z PKP są w stanie udzielić jakichkolwiek informacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie burmistrzu. Zapytamy, oddam głos na końcu, po zakończeniu tej rundy. W planie inwestycyjnym Zintegrowanej Sieci Kolejowej ten korytarz do Gołdapi jest, co oznacza, że perspektywa inwestycyjna jest, natomiast myślę, że harmonogramu jeszcze nie ma. To jest nowy program, który integruje różne elementy remontów i budowy nowych linii kolejowych. Jest bardzo ambitny. Dobra informacja taka, że korytarz jest, co oznacza, że jako państwo widzimy perspektywę utrzymywania tej komunikacji.

Szanowni państwo, bardzo proszę o zabranie głosu radnego miasta Elku, pana Ireneusza Dzienisiewicza, który również zgłosił się do dyskusji. Bardzo proszę, panie radny.

Radny Rady Miasta Elku, asystent społeczny ministra nauki i szkolnictwa wyższego Ireneusz Dzienisiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, samorządowcy, szanowni goście, chciałbym kontynuować wypowiedź pana prezydenta miasta dotyczącą ujęcia wody i odcinka Elk – Trakiszki, a dokładnie fragmentu trasy Elk – Kijewo Towarowe. To, że woda jest podstawą istnienia każdego miasta, każdego ośrodka, to jest truizm i nie ma co się na tym rozwodzić, ale w tym przypadku sytuacja jest dosyć szczególna. To ujęcie, które sięga XIX w., powstało za czasów cesarstwa niemieckiego. Tak naprawdę nie ma alternatywy, nie mamy tu niczego w pobliżu, co mogłoby zastąpić nasze ujęcie, więc scenariusza rezerwowego nie ma, a zagrożenie jest dosyć poważne, bo wspomniano o katastrofach, o różnego rodzaju zdarzeniach, które mogą zdarzyć się w momencie, gdy ta linia zostanie wybudowana. Problem jest już jednak na samym etapie budowy.

Specyfika tego ujęcia wody jest taka, że nad nim znajdują się bardzo cienkie warstwy przepuszczalnych gruntów. Jest to jedyne zabezpieczenie tego ujęcia. Te warstwy w skrajnych przypadkach sięgają pięciu metrów, a wszędzie inne są siedmiometrowe, i to nie jest kilka punktów. To jest na dosyć dużym obszarze, które ma to ujęcie zabezpieczyć. Ryzykiem jest więc już sama budowa w terenie, który znajduje się bezpośrednio przy bądź przylega do tego ujęcia. Stąd bardzo zależy nam na inwestycji kolejowej. Chyba wszyscy tutaj jesteśmy zgodni, że jest nam ona bardzo potrzebna, i wszyscy te inwestycje będziemy wspierali, ale bardzo prosimy też o uwzględnienie zmiany przebiegu tej trasy.

Parę tygodni temu w tym urzędzie było spotkanie z PKP PLK. Przedstawiano trzy nowe warianty przebiegu trasy na odcinku Elk – Kijewo Towarowe: jeden wariant północny i dwa warianty południowe. Chciałbym się dowiedzieć, czy już zapadła jakaś decyzja, jeżeli chodzi o wybór któregoś z tych wariantów, bądź czy zawężono liczbę tych wariantów. Jeżeli tak, to chcielibyśmy się dowiedzieć, na który wariant ostatecznie postawiono. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Jako kolejny głos zabierze pan Wojciech Kierwajtys, wiceprezes zarządu Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Bardzo proszę.

Wiceprezes zarządu Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej SA Wojciech Kierwajtys:

Dzień dobry państwu. Dzień dobry, panie przewodniczący. Witam wszystkich. Proszę państwa, po głosach samorządowców chciałbym zabrać głos w imieniu biznesu. Od 1996 r. jesteśmy spółką Skarbu Państwa odpowiedzialną za lokowanie i przyjmowanie inwestycji krajowych i zagranicznych do północno-wschodniej Polski. Do tej pory udało nam się skutecznie ulokować ponad 400 firm, gdzie inwestycje opiewają na kwotę ponad 8 mld zł inwestycji produkcyjnych

wykonanych. Przy tej okazji powstało ponad 25 tys. nowych miejsc pracy, obsłużyliśmy ponad 400 firm.

Chciałbym państwu powiedzieć nie, tak jak wszyscy, na temat dróg, ale trochę inaczej: ze strony inwestorów. My mówimy, że mamy wszystkie atuty, żeby tutaj mieć inwestycje, wszystkie oprócz jednego. To wykluczenie komunikacyjne. W naszych materiałach promocyjnych od początku lat dwutysięcznych pisaliśmy, że powstanie Rail Baltica i inne drogi dookoła. Tak się niestety nie stało i kolejne ekipy bez żadnych afiliacji politycznych... Chcę państwu powiedzieć, że inwestorzy czasami patrzą na to w taki sposób. Jest kolejna ekipa, kolejna ekipa, która mówi, kolejna ekipa, która obiecuje inwestorowi. Zawsze chodzi o to, co jest na drodze, czy ona jest, czy jej nie ma. Tak to postrzegają. To, co liczy się dla nich najbardziej, to jest pewnego rodzaju wiarygodność i bezpieczeństwo. Te dwa słowa są naprawdę kluczowe, bo wszystkie inne już zrealizowaliśmy, tzn. wybudowaliśmy od podstaw dzielnice przemysłowe w Suwałkach, Gołdapi i Ełku, samorządowcy wybudowali dzielnice przemysłowe w Szczuczynie, w Grajewie, w Białymstoku, w Zambrowie, w Ostrowi. To wszystko już powstaje, natomiast ta wiarygodność polega właśnie na tym, że kwestionują oni to, co dzieje się w tej chwili. Życzę państwu, żeby to nie był kolejny element kolejnej ekipy, dlatego że patrząc na część Polski, w której jesteśmy, oni mówią w ten sposób: „Centralna, południowa, zachodnia Polska dostaje drogi, a państwo dostajecie koncepcję i harmonogram”. Tak to mniej więcej wygląda.

Drugi element, na który chciałem zwrócić państwa uwagę, to bezpieczeństwo. Pod względem atrakcyjności inwestycyjnej województwa warmińsko-mazurskie i podlaskie zajmują jedno z ostatnich miejsc w tabeli. Bezpośrednie inwestycje zagraniczne rzadko do nas trafiają m. in. z przyczyn, o których dzisiaj dyskutujemy. Ten niepokój, wojna na Ukrainie, nasi sąsiedzi, którzy nie są dla nas przyjaźni, przesmyk suwalski to są kolejne elementy, które niestety osłabiają atrakcyjność tego regionu.

Druga rzecz. Tak jak liczyliśmy na SAFE, tak jak liczyliśmy na inwestycje ze zbrojeniówki z *dual-use*, tak w tej chwili wiemy, że przy nieprzyjaznej granicy nie powstanie żaden zakład zbrojeniowy. Panie generale, myślę, że dobrze mówię. Tak sędzę. To jest oczywiste. Tego się po prostu nie robi. Kolejna szansa inwestycyjna, atrakcyjność znika. W związku z tym ważności nabiera element, o którym dzisiaj rozmawiamy. Jako stary samorządowiec mogę państwu powiedzieć to, co powiedział burmistrz Knyszyna, że jest to kwintesencja tego, o co nam chodzi właśnie w tym regionie.

Mamy przykłady... nie powiedziałbym, że rezygnacji, ale mamy jedną z największych fabryk. Mamy dwie fabryki: w Ełku i w Suwałkach, fabrykę drzwi i ościeżnic, jedną z największych w Europie. Cztery czy pięć lat temu inwestor rozważał inwestycje na magazyn centralny. Dlaczego nie został u nas? Bo nie było dróg i nie ma dróg. Zainwestował przy S7. Proszę państwa, naszym organom centralnym, które odpowiadają za bezpośrednie inwestycje zagraniczne do Polski, łatwiej jest ulokować inwestora na skrzyżowaniu A1 i A2, bo tam nie trzeba się nawet spocić, a u nas niestety jest tak, że trzeba przewidzieć, czy będą koleje, czy nie będzie kolei, czy będzie transport, czy nie.

Jest jeszcze jeden, ostatni element, na który zwracam państwu uwagę. Niektórzy inwestorzy, szczególnie z krajów Europy Północnej, przychodząc do inwestowania, wymagają w tej chwili, aby im podstawić teren powszechnie dobrze uzbrojony, co w tej chwili jest już naturalne, z dobrymi drogami, co też już jest tu naturalne. Mówią jednak, że muszą mieć dostęp do taniej energii, czyli do OZE, co już jest sprawą ogólnych planów zagospodarowania, ale muszą mieć dostęp do kolei, bo SG, wszystkie inicjatywy w tym zakresie wymagają, aby oni nie szkodzili swoimi trasami transportowymi.

To, co do państwa mogę powiedzieć, to to, że robicie państwo dobrą robotę. To jest dla nas naprawdę bardzo ważne. Te inwestycje powinny iść, ale mam do państwa apel, który również mi jakoś by sprzyjał. Mianowicie państwo jako Komisja możecie przystąpić czy proponować ustawowe upraszczanie i skracanie procedur. To jest kwestia i budowy dróg, i opinii RDOŚ. Proszę państwa, mamy za sobą opinie RDOŚ, które trwały dwa lata po to tylko, żeby ktoś mógł zbudować fabrykę spożywczego oleju rzepakowego. Wiemy, co to znaczy. Biznes to czas i pieniądze. Na tej podstawie podejmują decyzje. Życzę, żeby to, co dzisiaj tutaj padło, znalazło się w materiałach Komisji, a następnie w decyzjach rządowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu prezesowi i też zachęcam do przesłania konkretnych propozycji do naszej Komisji. Szanowni państwo, jako kolejny głos zabierze pan Wojciech Kossakowski. Bardzo proszę.

Dyrektor Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Elku Wojciech Kossakowski:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, drodzy posłowie, drodzy samorządowcy, szanowni państwo, bardzo się cieszę, że Komisja Infrastruktury jest dzisiaj w Elku, że możecie państwo zapoznać się z postulatami, jakie mają mieszkańcy, samorządowcy, ponieważ jest to bardzo ważne, ale pozwólcie, że wyrażę też swoje ubolewanie nad faktem, że do naszego miasta przyjechał tak mały skład tej Komisji. Komisja liczy 41 posłów. Jak zobaczyłem na liście, jest sześciu. Żeby było kworum, wymagane jest 14, tak że Komisja nie może nawet podjąć żadnych stanowisk i żadnych dezyderatów bądź czegoś innego, ale wierzę, że zawieziecie ten głos, szanowni państwo, do Warszawy. Mówię to dlatego, iż byłem przez trzy kadencje w Sejmie, sam wielokrotnie uczestniczyłem w posiedzeniach wyjazdowych tam, gdzie byliśmy zapraszani, bo wiem, że dla mieszkańców i dla osób zapraszających bardzo ważne jest to, żeby było bardzo dużo osób, ponieważ jest to ważna sprawa.

Dużo mówiono o kolei, o drogach lokalnych. To bardzo dobrze, ponieważ w ostatnich latach inwestycji w drogi – czy to powiatowe, czy to gminne, czy to miejskie – było bardzo dużo. Polska Wschodnia od wielu lat była zaniedbana. Dokładaliśmy wszelkich starań, aby ta infrastruktura się poprawiała. Cieszę się, że mówimy o Rail Baltice. Cieszę się, że mówimy o Via Baltice. Cieszę się, że są samorządowcy z naszego sąsiedniego samorządu, z Knyszyna, z Grajewa. To jest też ważne i ważne są głosy. To pokazuje, jak ważne są szlaki komunikacyjne na Podlasiu czy na Warmii i Mazurach.

Szanowni państwo, przede wszystkim chciałbym skupić się na drodze krajowej S16, może troszeczkę jako przypomnienie tego i genezy, jak to wszystko się odbywało. Od wielu, wielu lat zabiegam o to, aby S16 była budowana. To jest bardzo ważna droga. Jeżeli spojrzycie państwo na mapę ogólną sieci dróg w Polsce, zobaczycie, że ten kawałek jest białą plamą na mapie. Widać, jakby tego kawałka brakowało. Od wielu lat chcemy, aby ta droga powstała. W 2013 r. finansowanie tej drogi zostało wstrzymane. Te pieniądze zostały po prostu odebrane.

W 2016 r. pierwszą i dość ważną decyzją ówczesnego wiceministra infrastruktury Jerzego Szmita było zapewnienie finansowania w kwocie blisko 31 mln zł na dokumentację tej drogi, która jest ważna dla naszego regionu. Dzięki tym pieniądzom rozpoczęły się przede wszystkim konsultacje odnośnie do możliwości wybudowania tej drogi. Powstało 41 wariantów mówiących o tym, którędy droga ta mogłaby przebiegać. Stanęło na trzech A, B, C, które już były funkcjonujące gdzieś tylko w przestrzeni publicznej. Odnośnie do tych wariantów były przeprowadzane konsultacje w poszczególnych miastach: Mrągowie, Mikołajkach, Elku, Orzyszu, Rynie.

Z tych konsultacji, szanowni państwo, wyszedł taki wniosek, że ta droga jest niepotrzebna. Na tych konsultacjach byli – pozwólcie, że użyję tu dosadnego, mocnego słowa – ekoterrorysty. Byłem i brałem udział we wszystkich tych konsultacjach. Wiem, jak to się odbywało, jaki był schemat działania. Oczywiście wszystkie konsultacje, które były przeprowadzane, dawały taki wydźwięk, że ta droga nie powinna powstać, że ona będzie źle oddziaływała na środowisko.

Pozwólcie państwo, że przytoczę. Już później była przeprowadzona sonda. Burmistrz Orzysza po konsultacjach przeprowadził sondę w Orzyszu, żeby zobaczyć, jak to wygląda. Zwróćcie państwo uwagę, że 73% ankietowanych uznało inwestycję za ogromną szansę na rozwój gospodarczy i turystyczny gminy. 67% mieszkańców wyraziło opinię, że trasa nie wpłynie negatywnie na środowisko naturalne. To pokazuje, że czasem konsultacje przeprowadzone oficjalnie mają się nijak do rzeczywistości.

Cały czas były badane... Nie wiem, czy państwo wiecie, jaką podstawą było to, że właśnie ten... przez Mikołajki był szeroko omawiany, szeroko dyskutowany i, wydawało się, najbardziej optymalny upadł. Było podniesione, że na trasie w okolicach Mikołajek bytuje żółw błotny. Podobno było ich 10 sztuk. Paradoksu sytuacji dodaje to, że tego żółwia nie można było ani fotografować, ani niepokoić. Nie wiadomo, skąd taka informacja się wzięła, skoro nikt go nie widział, ale oczywiście wychodziliśmy naprzeciw, proponowaliśmy regionalnej dyrekcji ochrony środowiska, że można byłoby tego żółwia przenieść, coś z nim zrobić, nawet poprawić jego warunki bytowe po to, aby droga, która jest nam bardzo potrzebna, powstała. Niestety, RDOŚ na czele z panią Agatą Moździerz, którą oczywiście bardzo lubię i szanuję, nie podjęła tej decyzji i te wszystkie decyzje generalnie przeciągała.

No i cóż, szanowni państwo, żeby wyjść do przodu, w 2023 r. podjęliśmy – mogę powiedzieć: podjęliśmy, bo sam w tym brałem udział – ustawę, która wpisywała do budowy dróg krajowych i autostrad drogę o charakterze obronnym. To była droga nazwana rokadową, równoległa do potencjalnej linii frontu, bo mówimy tutaj o obwodzie królewieckim, gdzie zagrożenie w ciągu, myślę, całego przyszłego czasu jest uzasadnione. Stąd w 2023 r. zostały podjęte takie decyzje.

Co się z tym wiąże? Wpisanie trasy S16, zwłaszcza na odcinku łączącym Olsztyn przez Mragowo i Orzysz z Elkiem, jest... o znaczeniu strategicznym, wiąże się z następującymi kwestiami. Tu są takie wystąpienia i podsumowania. Dzisiaj mamy AI, które dużo nam mówi i podpowiada, to cytuję. „Inwestycje obronne. Ze względu na sąsiedztwo z przesmykiem suwalskim i bazami wojsk NATO rząd Zjednoczonej Prawicy (PiS) uznał ten korytarz za kluczowy dla obronności, logistyki wojskowej”. Co z tego wynika? Z tego wynika specjalny typ procedowania. Przepisy dla takich dróg pozwalają na sprawniejsze uzyskiwanie decyzji środowiskowych, warunkowych oraz decyzji ZRID, w zasadzie na pozwolenie na budowę.

Tym, szanowni państwo, chciałbym zakończyć: takim moim osobistym apelem o przyspieszenie tych prac, o ich zintensyfikowanie. Macie do tego narzędzia. Macie do tego zwartych, gotowych samorządowców, którzy chcą w tym pomóc. Podsumowując, kiedyś słyszałem powiedzenie, że drogi nie są ani prawicowe, ani lewicowe, tylko asfaltowe tudzież u nas czasem betonowe. Tym akcentem chciałbym skończyć to moje wystąpienie i prosić o jak najszybszy apel i największe zaangażowanie, bo myślę, że obecność wszystkich samorządowców tak szeroko i tak dużą liczbą pokazuje, jak ważne są drogi na naszym terenie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny zgłosił się pan Krzysztof Kazimierski. Proszę bardzo.

Mieszkaniec Augustowa Krzysztof Kazimierski:

Dzień dobry państwu. Krzysztof Kazimierski, powiedzmy, że sąsiad miasta Elk. Jestem z powiatu suwalskiego, z okolic Suwałk. Kiedy spotkaliśmy się – brakuje mi trochę słowa – z panem prezydentem miasta, wszedłem do urzędu miasta i mówię: „Dzień dobry”. Przedstawiłem się jako rolnik i pan prezydent miasta był zaskoczony tym, co rolnik robi w urzędzie miasta. Dzisiaj zapytałbym: „Panie prezydencie miasta, co robimy tutaj, w mieście Elk?”. Powiedziałbym, że pan przedstawił swoje troski, problemy i naturę transportu, a ja jestem na posiedzeniu Komisji Infrastruktury być może po raz szósty jako rolnik poszkodowany przy budowie obwodnicy Augustowa.

Panie przewodniczący, jakieś pięć miesięcy temu złożyliśmy dezyderat do Komisji Infrastruktury. Chciałbym zapytać, co z tym dalej będzie. Jako strona społeczna odrobiliśmy lekcję za posłów. Siedmiu posłów z Komisji Infrastruktury otrzymało dezyderat. Przedstawiliśmy rozwiązania prawne naszego problemu. Sprawa toczy się od 2012 r. Przed wyborami wszyscy obiecują, że otrzymamy godne odszkodowanie. Tutaj jest stos dokumentów, jakie przesłaliśmy. Są analizy ze stowarzyszeń, gdzie są wykazane błędy. Przez jedną z pań poseł poprosiłem o ruch w Najwyższej Izbie Kontroli... jak to się odbywało. NIK przyznaje, że błędy popełniali rzeczoznawcy, a także urzędnicy. Sprawa leżała w Prokuraturze Okręgowej w Olsztynie. Została umorzona.

Spotkanie z panem Żurkiem, czyli z panem prokuratorem generalnym, było w Suwałkach. Poświęcił mi dosłownie trzy minuty. Rozłożyłem dokumenty, wziął się za głowę i mówi: „Panie Krzysztofie, jak to mogło przejść?”. Tu jest poświadczenie nieprawdy w dokumentach państwowych, są błędy, jest naprawdę bardzo dużo niejasności. Obecnie sprawa z Olsztyna trafiła do Prokuratury Krajowej i leży w prokuraturze w Białymstoku.

Poprosiłem Komisję, zwołajcie może posiedzenie Komisji Sprawiedliwości i Praw Człowieka oraz Komisji Infrastruktury. Bodajże pani Barbara Olejniczak złożyła zapewnienia, że może coś takiego byłoby zorganizowane. Dziś wszyscy odpychają nas do sądów, do sądów, do sądów... Dzięki temu zabezpieczacie sobie czas. Dwa lata temu złożyliśmy wniosek z art. 155 k.p.a. Był procedowany w Ministerstwie Infrastruktury praktycznie przez dwa lata. Bardzo się cieszę, że urzędnicy mnie docenili: decyzję dostałem jako ostatni. Dostałem odmowę, bo Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie widzi nowych wątków. Wyszedłem za panem ministrem, po raz kolejny prosiłem o jakąkolwiek interwencję.

Tutaj w dokumentach są takie fajne rzeczy: GDDKiA uzgadnia z urzędem wojewódzkim, jak mają być wyceniane grunty. Panie przewodniczący, udostępnię panu ten dokument. Po prostu nielegalne jest to, żeby ktoś ustalał warunki wycen gruntów. To po co mamy rzeczoznawcę?

Przecież rzeczoznawca jest świętą krową. Tak nam przez tyle lat mówiono. Będę wdzięczny za kolejne ruchy. Złożę na pańskie ręce dezyderat i mam nadzieję, że w najbliższych dniach jakoś mi pan odpowie. Ślicznie dziękuję za możliwość bycia na tym posiedzeniu Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Przypomnę, że Komisja w pańskiej sprawie procedowała kilka razy. Zwracaliśmy się do Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Rozwoju i Technologii, które – jako kompetentne – bardzo szczegółowo zajmowały się pańskimi sprawami. Przypomnę, że ta sprawa leżała kilkanaście lat, natomiast system prawa powoduje, że w tej sprawie to jest raczej Ministerstwo Sprawiedliwości, tak że zachęcam do tego, żeby tamtą komisję zainteresować tematem. W zakresie ostatecznych rozstrzygnięć decyzje podejmują w Polsce sądy. To jest droga, którą każdy obywatel ma prawo i może stosować wtedy, kiedy ma poczucie, że musi szukać sprawiedliwości.

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, bardzo proszę, jako że nie ma więcej zgłoszonych osób, zapytam teraz państwa posłów, członków Komisji Infrastruktury: Czy ktoś chciałby zabrać głos na tym etapie? Nie widzę zgłoszeń... Zgłasza się jednak pan poseł Łukasz Kmita. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Szanowni państwo, szanując czas wszystkich nas obecnych, nie będę już powtarzał tego, co powtarzaliśmy na dwóch wcześniejszych posiedzeniach dotyczących pilnej prośby do polskiego rządu odnośnie do powrotu Programu Inwestycji Strategicznych dla samorządów, bo za każdym razem, kiedy spotykamy się z samorządowcami, strona rządowa i koalicyjna przekonuje nas, że dzisiaj samorządy mają w Polsce dużo więcej pieniędzy na inwestycje i jest dużo lepiej, a podczas rozmów z samorządowcami uzyskujemy informacje, że dedykowanych środków na inwestycje drogowe, kanalizacyjne czy ogólnie inwestycje samorządowe jednak nie ma, i samorządy diagnozują ogromny problem w tym zakresie. Niebawem ten problem będzie dotyczył nie tylko samorządów, ale także lokalnych firm, które będą musiały podjąć często dramatyczne sytuacje.

Bardzo dziękuję także za przedstawienie informacji dotyczących Rail Baltiki. Z niepokojem patrzymy na to, że ten proces inwestycyjny się przedłuża, że przygotowanie przetargu, potem wybór oferentów, można powiedzieć, trwa już zdecydowanie za długo i tak naprawdę zagraża finansowaniu tej inwestycji ze środków europejskich. Tu chcę poprosić szczególnie Ministerstwo Infrastruktury o to, aby dołożyło wszelkich starań, żeby ta inwestycja ruszyła pełną parą. Bardzo często w Warszawie dyskutujemy na ten temat i mamy przekonanie, że ze strony właściwego resortu nie ma determinacji, żeby tę sprawę zamknąć, a inwestycja ruszyła pełną parą.

Bardzo dziękuję też panu Kossakowskiemu, byłemu posłowi, za przedstawienie pewnej historii, bo takie przekonanie mamy bardzo często. Jako przedstawiciele opozycji bardzo grzecznie słuchamy różnych słów padających ze strony środowisk związanych z obecną władzą o tym, że od 2023 r. nastąpił jakiś przełom inwestycyjny i oto nagle w całej Polsce nastąpił, można powiedzieć, wielki boom inwestycyjny. Nie będę się do tego odnosił, bo myślę, że obecne tu na sali osoby mają swoją opinię, ale absolutnie protestuję – także jako wojewoda – przeciwko takim dyspozycjom politycznym wpływającym na organy administracji państwowej, że prosi się o przyciśnięcie wojewody w zakresie wydawania decyzji ZRID. To jest albo niezrozumienie tematu, albo, powiem szczerze, coś, za co państwo ścigacie dzisiaj opozycję, tzn. korzyść polityczną.

Pracownicy w urzędach wojewódzkich są administracją, służbą cywilną, apolityczną służbą. Wiem, jak wygląda proces przygotowania decyzji ZRID. Bardzo często niestety – mówię „niestety” także na podstawie własnych doświadczeń – wnioski składane czy to przez PKP PLK, czy to przez GDDKiA są niekompletne i to z winy tych instytucji wydłuża się proces inwestycyjny i jakiegokolwiek wpływanie na decyzje niezależnych ekspertów i organów dotyczące poganiania tych osób, pracowników wydziału infrastruktury w moim przekonaniu jest po prostu niedopuszczalne.

Jeśli chce się zapewnić szybsze procedowanie, to apeluję do pana przewodniczącego i członków Komisji, żeby po pierwsze, zwiększyć finansowanie wydziałów infrastruktury w urzędach wojewódzkich, które są niedofinansowane. Pracownicy urzędów wojewódzkich, eksperci zarabiają bardzo często ok. 6, 8, 9 tys. zł brutto, gdy na wolnym rynku zarabialiby 20 tys. zł albo 25 tys. zł. Jeśli nie spojrzymy na wzmocnienie zakresu administracji, szczególnie tej ważnej i krytycznej z punktu widzenia procesów inwestycyjnych, to niezależnie od tego, kto będzie rządził, nie da się pewnych procesów przyspieszyć.

Mój pierwszy apel, wyrażony także poprzez interpelację złożoną do pana premiera, jest o zwiększenie środków dla urzędów wojewódzkich m.in. w zakresie wspierania wydziałów infrastruktury, ale także chociażby do regionalnych dyrekcji ochrony środowiska. Dziękuję za deklarację pana przewodniczącego. Bardzo pozytywnie oceniam to, że pan przewodniczący Suchoń wskazał – nie pamiętam, czy wczoraj, czy przedwczoraj – że będzie wnioskował o dodatkowe środki dla regionalnych dyrekcji ochrony środowiska, bo rzeczywiście bez systemowego wzmocnienia administracji państwowej zajmującej się kwestiami środowiskowymi, inwestycyjnymi, na lata będziemy mieli systemowy problem w zakresie przygotowania inwestycji, uruchomienia programów inwestycyjnych i uruchomienia fizycznego wbicia łopaty. Przecież nie jest tajemnicą fakt, że od decyzji o tym, że będziemy budować, do uzyskania decyzji ZRID lub ULICP w przypadku PKP PLK bardzo często mija czas od sześciu do ośmiu lat, co wykracza poza jedną kadencję polskiego parlamentu.

Na koniec bardzo serdecznie dziękuję samorządowcom za trafne diagnozy, za czasem piękne spojrzenie wynikające z bycia dobrym gospodarzem. Gratuluję też samorządowcom i dziękuję za zorganizowanie posiedzenia Komisji, bo jestem pod wrażeniem tego, jak państwo walczyacie o swoje tematy. Życzę państwu, żebyście dalej w sercu, ale także... mieli przekonanie wsparcia społecznego, żebyście państwo rozwijali nasze piękne Mazury i Podlasie.

Jestem z drugiej części Polski, z Małopolski. Wspólnie z panem posłem Warwasem, który jest z Zagłębia, ze Śląska, jesteśmy pod wrażeniem tego, jak zmieniły się Mazury w przeciągu ostatnich 10 czy 15 lat, a mówię to też prywatnie jako żeglarz, który od 10 lat przyjeżdża tu i patrzy na tę infrastrukturę. Zadziało się dużo dobrego.

Jeszcze wiele zadań inwestycyjnych czeka państwa pod kątem pozyskiwania nowych inwestorów. Myślę, że akurat cała Komisja – przynajmniej nasza strona, ale jestem przekonany, że cała Komisja – jest zdeterminowana do tego, żeby państwa wesprzeć. To prawda, nie jest nas wielu, ale mamy przekonanie, że dobre rozwiązania, które zostały tutaj zaprezentowane, akurat my, jako przedstawiciele Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość, przekazemy naszym członkom klubu parlamentarnego, prosząc także ich o wsparcie i poparcie dla państwa zabiegów, starań i działań. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję za te dobre słowa pod moim adresem ze strony pana posła. Już po posiedzeniu Komisji wyjaśnię, czy mamy przyspieszać, o czym mówił pan poseł w pierwszej części, czy jednak nie przyspieszać, o czym mówił pan w drugiej części.

...To wyjaśnimy sobie już może w rozmowach w drodze powrotnej. Bardzo proszę, pan poseł Rafał Kasprzyk.

Poseł Rafał Kasprzyk (Centrum):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, też przyjechałem z daleka, z województwa świętokrzyskiego. To również piękny region. Widziałem, jadąc tutaj wczoraj... Przyznaję, że jestem pierwszy raz u państwa. Z pewnością będę tu wracał, tak jak państwo zapraszali. Bardzo się cieszę, że to posiedzenie Komisji się odbywa. Dzięki panu przewodniczącemu Mirosławowi Suchoniowi jeździmy zresztą po całym kraju, spotykając się z samorządowcami, z mieszkańcami, żeby u źródeł zapoznać się z problemami i możliwościami rozwiązywania problemów, również systemowych.

Niezmiernie cieszę się... Mój przedmówca pokazał pewne niezrozumienie i cieszę się, że nasza Komisja ma również element edukacyjny, tzn. państwo samorządowcy, mieszkańcy mogą zobaczyć, jak pracuje Komisja Infrastruktury, ministerstwo przyjeżdża. Naprawdę bardzo pozytywne jest to, że te różne szczeble spotykają się w jednym miejscu, tu, gdzie są najważniejsze dla was sprawy, dla nas również. To jest mega ważne i to jest ten edukacyjny wątek, istotny, edukacyjny obywatelsko.

Niezrozumienie kolegi posła, byłego wojewody, wynika z tego, że nikt tutaj nie namawia do łamania prawa. Skracanie, umożliwianie szybkiego wydawania decyzji? Pan powinien wiedzieć najlepiej. Każda instytucja podlega wojewodzie, podlega Ministerstwu Klimatu i Środowiska, tak jak RDOŚ, o którym dużo się mówi, zawsze musi być zgodna z prawem. To po pierwsze.

Po drugie, jest jeden wspólny mianownik dla wszystkich instytucji podległych każdemu ministrowi. Mieliśmy tutaj chociażby informację, że między infrastrukturą a MON-em są jakieś dyskusje, napięcia. One są w ministerstwach, ale jest jeden wspólny mianownik. To jest człowiek. Wszystkie przepisy, wszystkie działania rządu zmierzają do tego, żeby to człowiekowi

żyło się lepiej, żeby mieszkańcy Polski mogli się przemieszczać, korzystać z zielonych terenów, tak pięknych jak te, które państwo tutaj mają. To jest niezaprzeczalne.

Dziękuję wszystkim za to, że realizują swoje zadania zgodnie z tym, do czego zostali powołani. Skracanie terminów naprawdę nie wymaga łamania przepisów, a wymaga dużej dbałości i uważności, o czym tutaj mówiliśmy. Dzisiaj przy projekcie budowy drogi S16 wiemy i w całej Polsce wiemy, jak to jest bardzo ważna inwestycja, z różnych względów. Od kilku lat dochodzi jeszcze bezpośredni wątek bezpieczeństwa. Wszyscy chcemy, żeby ta inwestycja została zrealizowana jak najszybciej, ale to musi się odbyć.

Było tu pokazywane, były trzy różne poziomy: i RDOŚ, i ZRID i wszelkie inne decyzje wodnoprawne. Na każdym poziomie musi być zachowane prawo. Państwo jako samorządowcy z pewnością to wiecie, nie muszę tego tłumaczyć. Można je skracać, można się dogadywać w sensie nieformalnych rozmów, wcześniej pokazywać rozwiązania, tak żeby później te odpowiedzi nie były wymagające, żeby nie było znowu odpowiedzi, tylko żeby były kończące tematy.

Namawiam do tego, żeby ten dialog prowadzić, bo wszystkim nam zależy na tym, żeby to mieszkańcom, przede wszystkim lokalnie, państwu tutaj mieszkającym, żyło się lepiej, żeby rozwijały się biznesy, bo to jest mega ważne, żebyśmy wszyscy byli bezpieczni i żebyśmy z kolei my, z południa kraju, mogli bezpiecznie dojeżdżać na swoje upragnione wakacje do państwa pięknego regionu. Dziękuję, panie prezydencie, dziękuję państwu za przyjęcie nas tutaj.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Bardzo proszę, pan poseł Lucjan Pietrzczyk.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Panie przewodniczący, panie prezydencie, szanowni państwo, pozwolicie, że zacznę troszkę osobiście. Chciałem państwa poinformować, że moje kontakty z Ełkiem są bardzo intensywne i bardzo ważne i mam dużo wiadomości o Ełku, ponieważ moją sąsiadką w ławach poselskich jest pani poseł Anna Wojciechowska. Oczywiście trochę rywalizujemy więc z panem posłem Szewińskim o miejsce obok pani poseł, co świadczy tylko o tym, że ma do powiedzenia o Ełku dużo ważnych rzeczy.

Niech państwa nie jest zwiedzie żartobliwy ton mojej wypowiedzi, bo pozwolę sobie, a nawet zostałem poproszony o to, żeby powtórzyć historię, którą powiedziałem wczoraj. Otóż, proszę państwa, w latach poprzednich bywałem po dwa miesiące tutaj, na Mazurach, pływając, ale też szalejąc, jeśli tak to można określić, cudem polskiej techniki motoryzacyjnej, samochodem marki Żuk: 2,4 l, benzyna, 54 KM, do tego z tyłu przyczepa, powiedzmy, 2 tony. Szalejąc, jeżeli było z górki, dało się jeździć 70 km/h. Mogę powiedzieć, że jeździłem tutaj bardzo dużo. Wczoraj jechałem naszą S16. Proszę państwa, poczułem się o 30 lat młodszy, bo w technice samochodowej nastąpił niezwykle progres, niezwykle postęp. Jechałem, patrzyłem na tę drogę, na domniemaną S16, i ona nic się nie zmieniła. Młodość wróciła. Dziękuję.

Poseł Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. O zabranie głosu proszę pana Roberta Warwas.

Poseł Robert Warwas (PiS):

Panie przewodniczący, państwo parlamentarzysty, panie generale, szanowni samorządowcy, szanując państwa czas, nie chciałem zabierać głosu, bo wszystkie problemy tutaj wybrzmiały, natomiast oczywiście chciałem podziękować samorządowcom, że od trzech dni bardzo dużo rozmawiamy i że walczyacie o tematy dotyczące wykluczenia inwestycji infrastrukturalnych, drogowych, kolejowych. Jest naprawdę bardzo konkretnie i merytorycznie.

Pochodzę z regionu województwa śląskiego, z Zagłębia Dąbrowskiego, gdzie mamy duży przełom. Nie mamy tego typu problemów. Jesteśmy na bieżąco, realizujemy te inwestycje, natomiast przyjechalibyśmy do was, żeby rzeczywiście was wysłuchać i wesprzeć. Jest tutaj garstka parlamentarzystów, ale z naszej strony obiecujemy, że będziemy ambasadorami waszych tematów, bo widzimy tutaj tę przepaść cywilizacyjną i to, że trzeba tutaj doinwestować. Ten region ma duże szanse rozwojowe. Tutaj przyjeżdżamy, wypoczywamy. Tutaj przyjeżdżamy na odpoczynek, ale chodzi też o to, że mieszkańcy i samorządowcy chcą się rozwijać. Była mowa o specjalnej strefie ekonomicznej, o tym, że teraz te uwarunkowania się zmieniły. U nas, w Dąbrowie Górniczej, jest specjalna strefa ekonomiczna w Tucznawie: 11 mld inwestycji zagranicznych. Widzimy, że te proporcje trzeba zmieniać, bo nam chodzi o to, żeby Polska rozwijała się w sposób zrównoważony.

Za te wszystkie głosy, za te wszystkie postulaty bardzo serdecznie dziękuję. Ze swojej strony jako parlamentarzysta dochowamy pełnej staranności, żeby wszystkie uwagi, państwa propozycje były uwzględnione w dezyderatach, które będą przygotowane przez Komisję Infrastruktury i podpisane, przegłosowane przez wszystkich parlamentarzystów. Za tę życzliwość, za konstruktywną współpracę, wymianę informacji bardzo serdecznie dziękuję. Życzę realizacji wszystkich zadań. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Pani sekretarz zwróciła uwagę, że formalnie pod nieobecność przewodniczącego muszę wejść w rolę prowadzącej. Bardzo mnie to cieszy, tym bardziej że teraz chyba moja pora na zabranie głosu.

Szanowni państwo, to trzeci dzień dla Komisji Infrastruktury. Naprawdę nie jest ważne to, że jesteśmy w tak niedużym składzie. Były z nami jeszcze dwie panie posłanki, które dzisiaj nie mogą już uczestniczyć. Mimo tak niedużego składu, co nam tutaj zarzucano, naprawdę wszystkie te problemy spisujemy, zabieramy ze sobą po to, żebyśmy właściwe dezyderaty czy decyzje podejmowali już na posiedzeniach Komisji w Sejmie. Rzeczywiście, procedura jest taka, że żeby cokolwiek podjąć, musimy mieć kworum, ale nigdy na posiedzeniach wyjazdowych nie podejmowaliśmy decyzji, ponieważ to jest w kompetencji całej Komisji.

Niejako podsumowując jednak nasz pobyt tutaj, chcę powiedzieć, że jestem bardzo zbudowana zaangażowaniem wszystkich państwa na wszystkich naszych posiedzeniach Komisji. Rozpoczęliśmy w Elblągu przedwczoraj, wczoraj był Olsztyn, dzisiaj jesteśmy w Ełku. Wszędzie mieliśmy możliwość wysłuchania samorządowców, również strony społecznej. Mieliśmy też przedstawicieli instytucji i samorządowcy mogli na bieżąco usłyszeć pewne rzeczy również od nich. Dzisiaj dzieje się podobnie.

Jestem inżynierem budownictwa, więc wszystkie sprawy związane z... Jeszcze ciekawostka: przez siedem lat pracowałam też jako urzędnik. Patrząc na skład Komisji Infrastruktury i wielu z nas, wiele moich koleżanek i kolegów ma przeszłość samorządową. Wiemy, jak to wszystko wygląda na dole, i myślę, że w nas możecie mieć państwo dużych sojuszników.

Myślę też – to apel do pana posła Kmity – że przyspieszanie nigdy albo bardzo rzadko może oznaczać jakieś naciski i namawianie kogokolwiek do łamania prawa. Wydaje mi się, że właśnie życzliwe podejście i ustawienie odpowiednich priorytetów może spowodować, że to się przyspieszy. Oczywiście odpowiednie terminy muszą być zachowane. Wiecie, ze swojego przypadku urzędniczego znam taki. Ponieważ bardzo zależało nam na przygotowaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i od tego zależał rozwój gminy, nie czekaliśmy, aż te słynne żółte zwrotki przyśle do nas poczta. Po prostu wsiadaliśmy do auta, jechaliśmy do odpowiednich instytucji, odhaczaliśmy. Przyszło, więc te terminy już się skracają. Naprawdę nie trzeba łątać przepisów, żeby przyspieszyć.

Jest z nami pani dyrektor, była również wczoraj. Myślę, że do pani dyrektor trafiło tak dużo argumentów i została wykazana tak duża potrzeba przyspieszenia prac związanych z decyzjami środowiskowymi dla słynnej drogi nr 16, że dzisiaj możemy, a przede wszystkim państwo możecie chyba trochę spokojniej spojrzeć w przyszłość. Zawsze najdłuższe jest przygotowanie inwestycji, a później, jak już wejdzie pierwsza łopata... Za chwilę okaże się, że przyjeździemy na otwarcie S16, czego państwu i nam jako członkom Komisji życzę. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, zanim oddam głos przedstawicielom PKP PLK i GDDKiA, jeżeli tam pojawiły się sprawy możliwe do wyjaśnienia – jeżeli pani dyrektor ochrony środowiska będzie chciała jeszcze zabrać głos, to też udzielię, chociaż wydaje mi się, że pani dyrektor zapowiedziała już pozytywną informację – pozwolę sobie zwrócić uwagę na kilka spraw.

Zdecydowałam, że w najbliższych tygodniach nasza Komisja zajmie się nowym programem inwestycyjnym Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Myślę, że to będzie dla państwa istotne także dlatego, że właśnie u państwa, w województwie warmińsko-mazurskim, ale też w województwie podlaskim jest mnóstwo nowych korytarzy, które w mojej ocenie po realizacji bardzo mocno usprawnią nie tylko komunikację międzynarodową, nie tylko komunikację krajową, ale także komunikację regionalną, dlatego że to jest taki program, który ma realizować różne cele. Nie chcemy, żeby to były cele związane wyłącznie z jednym centrum przesiadkowym w środkowej Polsce, ale chcemy, żeby na tej sieci korzystały regiony, bo tak naprawdę sieć kolejowa może być silnym impulsem do rozwoju. Chcemy, żeby regiony z tego korzystały.

Zachęcam więc do tego, żeby państwo śledzili obrady naszej Komisji. Wtedy, kiedy będziemy rozmawiać o tym programie, zobowiązuje się, że poruszę kwestię, o której tutaj państwo mówili, czyli kwestię dostępu do Gołdapi, dlatego że tam jest nie tylko utrzymany korytarz transportowy, ale przewidywany jest nowy korytarz transportowy Ełk – granica. Mówimy o korytarzach, nie mówimy o konkretnej lokalizacji i konkretnych decyzjach. W ramach tej przebudowy przewidywany jest również nowy mały korytarzyk uzupełniający właśnie na kierunku Ełk – Gołdap, o ile dobrze dekoduję. Mówię, że o to już dopytam, i mam nadzieję, że to pojawi się na posiedzeniu Komisji.

Druga rzecz, o której chcę powiedzieć, to to, że Program Inwestycji Strategicznych jest oczywiście realizowany. Posłużę się tutaj analizą przygotowaną przez jeden z samorządowych think tanków, autorstwa prof. Pawła Swianiewicza, dyrektora Narodowego Instytutu Samorządu Terytorialnego. Szanowni państwo, w 2022 r. zrealizowano 6% z tego programu, w kolejnym roku, czyli w 2023 r., zrealizowano 23% wniosków, natomiast my podjęliśmy decyzję, że będziemy realizować to sprawniej, i w 2024 r. zrealizowano niemal 30% wniosków. To są środki, które trafiają do samorządów z budżetów państwa, które przygotowujemy i przyjmujemy.

Chcę powiedzieć, że te inwestycje, ten Program Inwestycji Strategicznych nadal będzie realizowany, żebyśmy zrealizowali wszystkie inwestycje, które zostały zgłoszone do tego programu. To są konkretne pieniądze, nie tylko informacje na tabliczkach, ale konkretne pieniądze. Pan minister też mówił już, że oprócz decyzji o tym, że będziemy ten program realizować, podjęliśmy decyzję o zmianie udziału samorządów w podatkach. To jest ten krok, który oznacza, że więcej środków trafia do samorządów. Druga rzecz jest taka, że chcemy inwestować w infrastrukturę, bo wiemy, że tam, gdzie jest dobra infrastruktura, rozwija się gospodarka. Dlatego nasza Komisja nie siedzi w Warszawie, tylko przyjeżdża, bo chcemy poznać na miejscu po pierwsze potrzeby, a po drugie różne przeszkody, które powodują, że coś tam nie zadziała i inwestycje się opóźniają. Stąd nasze otwarcie na dyskusję bezpośrednio z państwem.

Bardzo serdecznie dziękuję, że państwo mówią o konkretnych sprawach, czasem nie owijając w bawełnę. Myślę – na przykładzie innych regionów w kraju – że takie rozmowy później przynoszą dobry skutek, a wiadomo, że wszystko zaczyna się na miejscu. Jeżeli jest zgodna wola samorządów... Ja mogę powiedzieć, jak było u nas z Beskidzką Drogą Integracyjną. Ostatnio rozmawiałem z wykonawcą odwiertów, który dziwił się, że wszyscy tak świetnie zapraszają i współpracują. Była zgoda, była decyzja, w związku z tym inwestycja może być realizowana i taką decyzję podjęliśmy. To naprawdę ułatwia. Najlepiej wypracować jednak pewne warunki na miejscu i później wspólnie rozmawiać z tymi, którzy podejmują decyzje, dlatego że to przyspiesza, ułatwia, powoduje, że jeżeli nie ma problemów na inwestycji liniowej, a inwestycja liniowa, wiadomo, to jest wiele samorządów, wielu gestorów itd... Jeżeli nie problemów ma na miejscu, to później, mówiąc zupełnie wprost, szybciej podejmowane są decyzje i realizacja jest sprawniejsza.

Tyle z mojej strony. Teraz pozwolę sobie oddać głos PKP PLK. Panowie dyrektorzy, bardzo proszę.

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie PKP Polskich Linii Kolejowych SA Krzysztof Wałdowski:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, odnosząc się do pytań, które padały, dotyczących Rail Baltiki, czyli tego, czy zostały już wybrane warianty: te warianty oczywiście są opracowywane i wyniki zostaną przedstawione.

Jeżeli chodzi o linię 041, czyli odcinek Ełk – Olecko i dalszy odcinek Olecko – Gołdap, tak jak wspomniała pani dyrektor z urzędu marszałkowskiego, urząd jako organizator przewozów chce uruchomić przewozy od 1 stycznia na odcinku Ełk – Olecko. Oczywiście parametry toru i odcinek pozwalają na uruchomienie przewozów pasażerskich. Jeżeli chodzi o odcinek Olecko – Gołdap, przygotowujemy się do tego odcinka. Są wstępnie przygotowywane prace dotyczące uruchomienia czy też analiz dotyczących wznowienia ruchu.

Na koniec wspomnę tylko o przebudowie tu, w okolicach Ełku, ale i w samym Ełku, czyli o zakończonej inwestycji na stacji Ełk w ramach Rail Baltiki, o zakończonej inwestycji linii nr 219 na odcinku Olsztyn – Szczytno – Ełk oraz, już po odbiorach eksploatacyjnych, a w trakcie odbiorów końcowych, o linii 038 na odcinku Ełk – Giżycko – Korsze, gdzie prędkość pociągów zostanie zwiększona do 160 km/h. Tu należy wspomnieć, że wykonaliśmy elektryfikację na całym odcinku od Olsztyna do Ełku, bez zmiany w stacji Korsze trakcji elektrycznej

na trakcję spalinową. Należy też wspomnieć o uzyskach, jakie zostały wykonane po modernizacji, czyli o czasie przejazdu pociągów Intercity, który przed modernizacją wynosił 2 godz. 20 min. W tej chwili jest to ok. 1,5 godz. To już jest efekt pozwalający na przemieszczanie się w sposób szybki pomiędzy Ełkiem a Olsztynem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Czy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, pan dyrektor?

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Olsztynie Marcin Pokojski:

Szanowni państwo, to trudne zadanie, bo z jednej strony chciałbym, żeby budowało się jak najwięcej, a z drugiej strony, jeżeli miałbym w jakimś stopniu reprezentować pana ministra, entuzjazm trzeba ostudzić. Padły tutaj informacje odnośnie do natężenia ruchu. Sprawdziłem sobie dane historyczne na odcinku Ełk – Grajewo. Ten ruch był na poziomie 10 tys. pojazdów, potem, w kolejnej edycji 2020/2021, był na poziomie 9 tys. Następnie zmienił się układ komunikacyjny, powstała S61, która w istotnym stopniu przeniosła cały ruch. Tak naprawdę łącznie z S8 ten ruch uciekł na S61. W tym momencie ten ruch spadł do poziomu 3 tys. z kawałkiem.

Jak powiedział pan minister, nie jest tak, że decyzje są podejmowane tylko i wyłącznie na podstawie ruchu, który się odbywa, natomiast to nie może być pominięte. Nie chciałbym tutaj wyrokować, ale przy takiej skali natężenia ruchu, jaka jest teraz, jest bardzo mało prawdopodobne, żeby powstały tam dwie jezdnie. Znam przykłady obwodnic, które mają dwukrotnie większy ruch, na poziomie 15 tys., i też nie ma zgody na to, żeby tam była droga klasy S bądź w standardzie 2x2.

Jednocześnie chciałbym pokazać też trochę optymizmu. Nie jest tak, że jedynie natężenie ruchu decyduje o tym, gdzie środki są przyznawane i jakie inwestycje są realizowane. Jak pokusiłem się o pewną analizę, to od 2028 r. do 2024 r. ok. 15 mld zł zostało wydane inwestycje na Warmii i Mazurach. Trochę naciągając, jest to 1 mld zł rocznie. To jest sporo. Trzeba też niestety powiedzieć, że przy poprzednim pomiarze, czyli w poprzedniej perspektywie, jako Warmia i Mazury byliśmy na ostatnim miejscu, jeżeli chodzi o średniodobowy ruch pojazdów na dobę. W zeszłym roku przy pomiarach awansowaliśmy o jedno miejsce. Sąsiadujące województwo podlaskie jest na ostatnim miejscu. Jesteśmy na przedostatnim miejscu. To pokazuje, że pomimo tego, że zajmujemy jedną z ostatnich pozycji, jesteśmy beneficjentem niezłych środków finansowych na infrastrukturę. Na koniec tak trochę pozytywnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, są kategorie konkretnych wyliczeń i one muszą być brane pod uwagę, to jest oczywiste. Czy jeszcze ktoś z państwa? Rozumiem, że na ten moment nie ma żadnych zgłoszeń.

Wobec tego, szanowni państwo, w takim razie bardzo serdecznie podziękuję za tę rozmowę. Jestem przekonany, że jeżeli tylko państwo nam pozwolą i przekażą informacje, nadal i dalej będziemy je oczywiście procedować. Tutaj miałem okazję również porozmawiać o kwestiach związanych z parkingami przy liniach kolejowych. To też jest ważny temat. Będziemy się tym zajmować na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję państwu za aktywny, bardzo merytoryczny udział w dzisiejszym posiedzeniu. Jeszcze raz dziękuję, po pierwsze, naszemu gospodarzowi, panu prezydentowi, który gości nas w progach, a nawet w sali sesyjnej. Jest bardzo dostojna, taka, która, jak sądzę, sprzyja dobrym rozmowom i dobrym decyzjom. Wyjeżdżamy stąd bardzo załadowani informacjami, ale też z bardzo pozytywnymi emocjami związanymi z bardzo otwartą gościnnością i życzliwym przyjęciem, za które jeszcze raz panu prezydentowi i wszystkim państwu, którzy współpracowali z nami w ciągu ostatnich trzech dni, bardzo serdecznie dziękuję.

Jeszcze raz dziękuję panu przewodniczącemu, ministrowi, posłowi Ziejewskiemu. Zbyszek przyciągnął nas także obietnicą wrażeń turystycznych. Powiem zupełnie otwarcie, wrażeń turystycznych nie było, poza tymi związanymi z przejazdami. Warmia i Mazury to naprawdę piękne tereny, które przyciągają nas – troszeczkę żegluję, więc też mnie osobiście – swoim pięknem i otwartą gościnnością. Zabieramy stąd bardzo grubą teczkę spraw, o których rozmawialiśmy. Jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję za to, że zechcieli państwo poświęcić czas, spotkać się z nami i zabrać bardzo konkretny głos. Dziękuję paniom posłankom i panom posłom z Komisji Infrastruktury, którzy tutaj są.

Szanowni państwo, myślę, że to jest historyczne. Wszyscy bierzemy udział w historycznym wydarzeniu, dlatego że jest to pierwsza wizyta Komisji Infrastruktury w województwie warmińsko-mazurskim w takim zakresie, w różnych regionach po to, żeby zobaczyć, jak województwo wygląda w szerokim obrazie. To dla nas bardzo pouczające. Będziemy to kontynuować, dlatego że takie przyjęliśmy założenie. Zdecydowaliśmy o tym, że będziemy prowadzić duże inwestycje. Pan premier Donald Tusk mówił o tym, że będziemy prowadzić duże inwestycje. Tak jak powiedziałem na początku, chcemy, żeby były realizowane sprawnie, stąd potrzeba głębokiej rozmowy o różnych aspektach, żeby to wszystko dobrze zagrało. Chyba już wszystkim podziękowałem, tak? Dobrze.

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

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

Szanowni państwo, na koniec jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję naszemu znakomitemu sekretariatowi, bez którego ani rusz, tak że wielkie brawa, pani Jolanto ze współpracownikami, bo my możemy dużo mówić, ale pewnych rzeczy nie jesteśmy w stanie bez was... Za to bardzo serdecznie dziękuję.