

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY **(NR 270)**

z dnia 15 września 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 270)

15 września 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego, i **Krystyny Sibińskiej (PSL-TD)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat Zintegrowanej Sieci Kolejowej – plan inwestycji kolejowych Port Polska i PKP PLK SA.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Piotr Rachwalski** członek zarządu Portu Polska wraz ze współpracownikami, **Rafał Banaszkiewicz** dyrektor – pełnomocnik zarządu ds. przygotowania inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Jacek Kiczek** główny specjalista w Departamencie Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego, **Marta Stangreciak** starszy inspektor w Departamencie Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Szymon Marciniak** specjalista ds. legislacji, komisji oraz innych struktur Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej oraz **Adam Ostrowski** prawnik ze Związku Miast Polskich.

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

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości, z panem ministrem Piotrem Malepszakiem, podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury, na czele. Witam zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa w tymże ministerstwie, pana Przemysława Sierpnia. Witam przedstawicieli Portu Polska, z panem Piotrem Rachwalskim, członkiem zarządu, na czele. Witam również dyrektora Biura Transportowych Projektów Horyzontalnych i Studialnych, pana Michała Pyzika. Witam panią Magdalenę Olejnik, koordynatora/eksperta ds. projektów studialnych. Witam przedstawicieli PKP Polskie Linie Kolejowe SA, z panem Rafałem Banaszkiewiczem, dyrektorem – pełnomocnikiem zarządu ds. przygotowania inwestycji, na czele. Witam pana Pawła Pleśniara, dyrektora – pełnomocnika zarządu ds. planowania rozwoju i utrzymania infrastruktury kolejowej.

Witam przedstawicieli naszych partnerów społecznych. Jest z nami pan Szymon Marciniak, specjalista ds. legislacji, komisji oraz innych struktur Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej. Witam przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego. Jest z nami główny specjalista w Departamencie Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego, pan Jacek Kiczek. Witam również przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w osobie pani Marty Stangreciak, starszego inspektora w Departamencie Transportu, oraz pana Łukasza Kossobuckiego, podinspektora w Departamencie Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Witam również pana prezesa Adriana Furgalskiego z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Szanowni państwo, przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat Zintegrowanej Sieci Kolejowej – plan inwestycji kolejowych Port Polska i PKP PLK SA. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Przyśpijmy do realizacji.

Bardzo proszę pana ministra Piotra Malepszaka o zaprezentowanie informacji. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, Zintegrowana Sieć Kolejowa to plan dla całej sieci kolejowej, obejmującej istniejące linie kolejowe w wymiarze

niedługo ponad 19 tys. km linii kolejowych i uzupełnienia tej sieci o nowe linie kolejowe wynikające z analiz, wynikające z pasażerskiego modelu transportowego, z potrzeb rozwijania sieci kolejowej o elementy, które wykazują największą zasadność budowy infrastruktury nowej przepustowości, ale też największą zasadność uzupełnienia oczywistych luk w systemie kolejowym, które były wskazywane w ostatnich dziesięcioleciach, bo to nie jest temat zupełnie nowy.

Programy rozwojowe dla infrastruktury kolejowej były wskazywane już w okresie międzywojennym, potem w okresie powojennym i dotyczyły odcinków, które zrealizowano, zbudowano w okresie międzywojennym, potem w okresie powojennym. Proces ten, szczególnie proces budowy nowych linii kolejowych, zakończył się właściwie w latach 80. ubiegłego wieku, potem był już tylko uzupełniany o niewielkie, krótkie odcinki, głównie o łącznice kolejowe o długości 2 km, 3 km, czasem 5 km. Takim dłuższym odcinkiem zrealizowanym – faktycznie nowym, chociaż nie do końca w nowym śladzie – był odcinek Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Mówimy więc o Zintegrowanej Sieci Kolejowej jako całościowym planie dla całej infrastruktury. Nie mówimy o szprychach, chociaż szprychy wpisują się w plan ZSK, bo szprychy stanowiące 5,5 tys. km linii – z czego 3,5 tys. km to linie istniejące, a 2 tys. km to linie nowe – są elementem planu ZSK, który, tak jak powiedziałem, integruje ze sobą nieco ponad 19 tys. km linii istniejących i plan budowy 4,7 tys. km linii nowych.

Na czym polega ZSK? Powiem w krótkich, żołnierskich słowach, chociaż koledzy zarówno z PKP Polskich Linii Kolejowych, jak i Centralnego Portu Komunikacyjnego szczegółowo wyjaśnią założenia tych działań inwestycyjnych. Mamy plan dla całej sieci, tak naprawdę od kilku miesięcy przedstawiony w ramach całościowego zbiorczego planu, chociaż działania, które staram się promować i podkreślać, są działaniami dopasowanymi do potrzeb. To są działania związane z istniejącą infrastrukturą, często działania odtwarzania przewozów, odtwarzania linii na liniach istniejących albo na liniach, na których przewozy zostały zawieszane wiele lat temu, niekiedy 20, 30, a nawet prawie 40 lat temu. To są oczywiście działania poprawiające istniejącą infrastrukturę, poprawiające jej parametry.

Ciekawostka związana z tą poprawą parametrów jest taka, że trzy lata 2024, 2025, 2026 w poprawie parametrów infrastruktury sieci PKP PLK zakończą się lepszym efektem niż lata 2016–2023. Dlaczego? Ponieważ infrastruktura musi służyć przewoźnikom i pasażerom. To jest cel, który mi bardzo mocno przyświeca, i te założenia, zadania staram się bardzo mocno podkreślać. Infrastruktura i parametry infrastruktury są bardzo silnym elementem wzrostu przewozów, a wzrost przewozów, patrząc tylko na ruch pasażerski, mamy w tym roku na poziomie o 100 mln pasażerów wyższym niż w 2023 r. Poprzedni taki skok o 100 mln pasażerów w skali sieci realizowaliśmy w okresie 16 lat, między 2008 a 2023 r.

To pokazuje, jak rozwój naszej kolei przyspieszył, jak różnego rodzaju działania... Infrastruktura, podkreślam, jest jednym z tych elementów, ale drugim bardzo ważnym elementem jest rozwój połączeń, wzrost liczby pociągów, wzrost pracy eksploatacyjnej. Tylko w przypadku przewoźnika PKP Intercity ten wzrost pracy eksploatacyjnej w 2026 r. w porównaniu do 2023 r. jest na poziomie ponad 30%. Pociągi pokonują o 30% więcej kilometrów, niż pokonywały jeszcze w 2023 r. Ten plan w 2023 r. pierwotnie został zamrożony. Plan z 2023 r. miał obowiązywać w kolejnych latach 2024, 2025 i 2026. Podkreślam – zresztą tę kwestię omawialiśmy wielokrotnie – że to zamrożenie zostało na krótko w II kwartale 2024 r. zdjęte i zaczęliśmy bardzo intensywny rozwój siatki połączeń i wzrost pracy eksploatacyjnej.

Były bardzo różne założenia różnych programów inwestycyjnych. Często podkreślam, że takim programem inwestycyjnym dla sieci był program linii lokalnych „Kolej plus”. To był bardzo dobry program o bardzo dobrych założeniach, tylko z kiepską realizacją, ponieważ nie był dopasowany do potrzeb, nie był dopasowany do charakterystyki lokalnych linii i w podstawowym założeniu zakładał bardzo słabą ofertę na poziomie czterech par pociągów na dobę, a to dzisiaj nie jest oferta, która interesuje pasażerów. Dlatego ważne jest, żebyśmy mieli plany, ale jeszcze ważniejsze jest, żebyśmy mieli plany, które w swoich założeniach mają dobrą treść. Ta treść jest realizowana.

Dlatego podkreślam kwestię poprzedniego planu, który był związany z realizacją szprych, który niejako staje się elementem Zintegrowanej Sieci Kolejowej, myślenia o całościowej sieci, tego, co pod Suwałkami i pod Jelenią Górą, tego, co w Człuchowie, i tego, co na węzle warszawskim czy wrocławskim, gdzie ruch jest największy. Patrząc od strony działań dopasowanych do potrzeb, działań na liniach lokalnych – w tym roku przywrócimy połączenia chociażby z Elku do Olecka, w przyszłym roku przywrócimy połączenia do Bytowa, do Nowego Dworu Gdańskiego

i jeszcze do kilku innych miejscowości, gdzie te połączenia nie istniały – ważne jest, żeby ten proces przebiegał równolegle, żeby kolej wracała tam, gdzie już od dawna jej nie było, szczególnie w wydaniu pasażerskim. Ważne jest, żeby duże, kosztowne modernizacje...

Dzisiaj rano pojechałem do Białegostoku, oczywiście pociągiem, wróciłem też pociągiem, dlatego że pociąg jest dzisiaj wyborem numer jeden na trasie Warszawa – Białystok. Więcej pasażerów dzisiaj przemieszcza się pociągami między Warszawą a Białymstokiem niż przemieszcza się samochodami. To się stało w trzy lata: 100-procentowy wzrost liczby pasażerów. Jest infrastruktura, jest oferta i jest pasażer. Zresztą tych przykładów jest znacznie więcej. To jest szprycha CPK, Warszawa – Białystok, która staje się elementem Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Mamy tam inwestycje za 5 mld zł w ramach projektu Rail Baltica. To jest inwestycja cywilizacyjna, ponieważ z jednotorowej 100-kilometrowej linii robi linię dwutorową o zupełnie innych parametrach i ofercie, przede wszystkim przy znaczącym skróceniu czasu przejazdu.

To, co dzisiaj dzieje się w infrastrukturze i co dzieje się w ofercie... Warto podkreślić, bo myślę, że ten wątek bardzo silnie się pojawi, że szprychy były elementem, ale nie zawierały w sobie nawet niektórych podstawowych odcinków linii kolejowych. Bardzo często wskazuję całą bardzo ważną oś południową z Przemysła przez Rzeszów, Kraków, Katowice, Opole, Wrocław do granicy z Niemcami i dalej, w kierunku Poznania czy Szczecina. Cała ta oś południowa nie była elementem szprych kolejowych, a to jest podstawowa linia kolejowa południowej Polski. Na tych liniach, które częściowo nie były ujęte w szprychach, które stanowią część ZSK, notujemy dzisiaj największe przewozy. Notujemy bardzo duże przewozy na liniach, gdzie przez długi okres nie było oferty albo była oferta słabsza i które też nie były ujęte w szprychach. Takie świeże przykłady to chociażby połączenie Bielsko-Biała – Kraków i ogromny sukces tego połączenia, które wydaje się oczywiste, ale może nie do końca i nie dla wszystkich. Dzisiaj tego typu połączenia wydłużamy już do Żywca, żeby można było dotrzeć do kolejnych miejscowości. Poznań – Wrocław to jest dzisiaj pierwsza piątka największych wzrostów w liczbie pasażerów, dlatego że, podkreślam, są parametry infrastruktury, świetny czas przejazdu. Pomimo tego, że równolegle idzie ekspresówka, mamy tam 70-procentowy wzrost liczby pasażerów na tej trasie.

ZSK to narzędzie kształtowania infrastruktury, patrzenia na infrastrukturę z perspektywy dopasowania działań do konkretnych potoków, które wynikają z pasażerskiego modelu transportowego, do tego, co w danym regionie wydarzy się także pod względem demograficznym. Demografia jest istotna w całym planie, a przede wszystkim – podkreślam to wielokrotnie – w poważnym państwie, gdzie rzetelnie patrzy się na wydawanie publicznych pieniędzy, tych liczonych w miliardach i w dziesiątkach miliardów, ale też – a takie przykłady również mamy – tych liczonych w kilkudziesięciu milionach. Cały czas będziemy przywracać połączenia do różnych miejscowości, gdzie nie trzeba wydawać miliardów, nawet setek milionów, a można wydać kilkadziesiąt milionów. Te połączenia do tych miejscowości będą wracać.

Świeżym przykładem będzie w przyszłym roku połączenie chociażby do Nowego Dworu Gdańskiego. W tym roku przykładem dopasowanego działania było przywrócenie połączeń do Łomży. Łomża jest elementem takiego planu, gdzie wykorzystujemy istniejące linie kolejowe i poprawiamy parametry. Wiemy, że w Łomży będą – chcemy, żeby tak było, docelowo widzimy to – przewozy na poziomie 2 tys. pasażerów dobowo. Jednocześnie integrujemy tę infrastrukturę z nowym taborem, z nowymi zakupami, żeby oferta, która pojawi się w przyszłym roku, była jak najlepsza pod względem przewozów.

Mamy długofalowe plany, żeby infrastruktura w tych obszarach była rozbudowywana, jednak podkreślam element niebujania w obłokach, że kiedyś gdzieś tam coś będzie w wysokiej przepustowości, tylko patrzenia na to, by wykonać u podstaw pracę, o której bardzo często mówię, najpierw nad tym, co mamy, co zostało zaniedbane, co wymaga ułamka kosztów budowy całkowicie nowej infrastruktury, której realizacja wymaga najczęściej wielu lat.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeśli można, oddałbym głos kolegom z CPK i PKP PLK, żeby przedstawili założenia ZSK w dwóch horyzontach: do 2035 r. i po 2035 r. Wtedy zobaczymy na mapach, jak to wygląda w działaniach, które prowadzimy bardzo masowo tu i teraz. Patrząc też od strony tego, że PLK chociażby w przyszłym roku ma o 5 mld zł więcej niż w tym roku na utrzymanie i inwestycje, okazuje się, że to też pozwoli przywrócić kolej w wielu miejscach, gdzie jej nie było. Nowy Dwór Gdański jest takim przykładem. W przyszłym roku powrót kolei, której nie było od 1988... W 1989 r. przewozy zostały zawieszone. To tego typu przykłady. Łomża to był przykład po 33 latach. Tych połączeń, tych propozycji, tak jak powiedziałem, często nieoczywistych, ale dla mnie oczywistych, dlatego że jeżdżę pociągami...

Pociągami przejeżdżam, lekko licząc, 50 tys. km rocznie. Dla mnie pociąg jest zdecydowanie pierwszym środkiem transportu. Samochodami nie przekraczam 20 tys. km.

Podkreślam kwestie, które dzisiaj w systemie kolejowym powodują, że wykorzystujemy wszystkie zasoby. Nawet jeśli nie posiadamy swojego taboru – tak jak Intercity – pożyczamy tabor, żeby tworzyć ofertę. Poznań – Gorzów jest tego najlepszym przykładem. Nigdy byśmy tego nie uruchomili, gdybyśmy czekali na swoje pociągi. Nasza własność, nasze pociągi przyjdą w przyszłym roku i zaczną jeździć chociażby na trasie z Warszawy przez Ostrołękę do Łomży.

To suma wielu różnych działań równoległych pokazuje, jakie spektakularne wzrosty można osiągać. Podkreślam raz jeszcze, wzoruję się na tym, co zobaczyłem jako kolejarz na kolejach zachodnioeuropejskich u najlepszych zarządców infrastruktury, którzy są dużo bogatsi od nas, jeśli chodzi o pieniądze kolejowe, chociaż trzeba też przyznać, że powoli równamy do tych najlepszych. Wzoruję się szczególnie na działaniach, które charakteryzują się dopasowaniem do potrzeb. Jeśli trzeba zbudować nową linię kolejową, to znaczy, że jest tam do przemieszczenia 20–30 tys. osób dobowo. Jeśli trzeba przywrócić przewozy na istniejącej linii, to znaczy, że pewnie będzie tam do przewiezienia 500 osób, może 1 tys. osób dobowo i nie zaaplikujemy tam miliardów, tylko zaaplikujemy tam odpowiednie środki w odpowiedniej wysokości.

Podkreślam to wielokrotnie, ponieważ – to jest też moje wewnętrzne przekonanie – pieniądze publiczne muszą być dobrze wydawane. Nie ma miejsca na przeskalowania, nie ma miejsca na rzeczy niedopasowane. To zawsze musi być działanie na dobrych, rzetelnych harmonogramach i z dobrymi zakresami rzeczowymi, żeby te inwestycje realizować w dobrym tempie, szczególnie jeśli przywracamy coś, co funkcjonowało, co zawsze jest procesem znacznie łatwiejszym.

Jeśli można, panie przewodniczący, w pierwszej kolejności oddam głos dyrektorowi Pyzikowi z CPK, następnie kolegom Pleśniarowi i Banaszkiewiczowi z PKP PLK.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

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

Dyrektor Biura Transportowych Projektów Horyzontalnych i Studialnych Portu Polska Michał Pyzik:

Dzień dobry. Szanowni państwo, dzisiaj mam przyjemność zaprezentować efekt naszych blisko dwuletnich prac, efekt współpracy dwóch spółek kolejowych będących pod nadzorem Ministerstwa Infrastruktury. Opowiem o tym, czym jest Zintegrowana Sieć Kolejowa, jak powstawała, jakie są jej założenia, jaka była metodyka, co wzięliśmy pod uwagę i jaki jest efekt tego projektu.

Jeśli chodzi o punkt wyjścia do naszych prac, były nim tzw. regionalne panele eksperckie. Zorganizowaliśmy konsultacje we wszystkich województwach. Metodyka tych konsultacji została zaczerpnięta z urbanistyki. Mamy tam taką metodykę warsztatów charrette, gdzie zbiera się interesariuszy w trakcie takiej pracy warsztatowej nad mapą i dyskutuje nad rozwiązaniami. W taki sposób konsultacje odbyły się we wszystkich województwach. Założenia przy tych konsultacjach były takie, że gospodarzami konsultacji były urzędy marszałkowskie. My, jako pracownicy obydwu spółek, Centralnego Portu Komunikacyjnego i Polskich Linii Kolejowych SA, de facto byliśmy wykonawcami tych warsztatów, zbieraliśmy głos, notowaliśmy, co postulowali lokalni urzędnicy zajmujący się rozwojem infrastruktury, transportu, kolejnictwem, też lokalni naukowcy z lokalnych uczelni czy organizacje, które zajmują się rozwojem sektora transportu czy pracą na rzecz transportu i kolejnictwa.

W taki sposób gromadziliśmy głos lokalny. On był na początku tego procesu. Przyjechalismy do wszystkich samorządów bez żadnej tezy. Chcieliśmy poznać lokalne perspektywy. Z perspektywy rozmów ze wszystkimi województwami te lokalne perspektywy bywały czasami sprzeczne. Różne województwa czy nawet przedstawiciele poszczególnych miast mieli przeciwstawne postulaty. Staraliśmy się wysłuchać wszystkich głosów i wziąć to pod uwagę, poznać motywację. Co istotne, jeśli chodzi o dobór uczestników, to było w całkowitej gestii urzędów marszałkowskich. To one wskazywały, kto w takich dyskusjach powinien brać udział, bo oczywiście nie sposób zgromadzić wszystkich zainteresowanych. To było w gestii urzędów marszałkowskich i to był początek tego procesu.

Później były kolejne etapy konsultacji tego projektu z branżą ruchu towarowego czy obronnością. Za chwilę powiem o tym w szczególności. Kolejnym krokiem były analizy: przestrzenne, popytowe, ekonomiczne, demograficzne itd., itd. Dopiero finał tego całego procesu, jak wspominałem, procesu blisko dwuletniego, to jest finalna mapa, która jest efektem tych prac.

O tym natomiast, dlaczego ona taka jest, świadczy cały ten blisko dwuletni proces i analizy, które zostały wykonane.

Z warsztatów, które przeprowadziliśmy z samorządami, jak i z poszczególnymi branżami, we wstępnych analizach mieliśmy 15 tys. km linii kolejowych. Później zawężaliśmy te rozwiązania. Każdy kolejny etap analiz powodował, że tych rozwiązań mieliśmy mniej, linii kolejowych w analizach było mniej. Tam, gdzie pomysły były rokujące, kontynuowaliśmy analizy, a tam, gdzie okazywało się, że pomysł nie ma ani uzasadnienia popytowego z punktu widzenia pasażerskiego, ani uzasadnienia towarowego, ani znaczenia dla obronności, te elementy nie przechodziły do dalszych etapów analiz.

Finalnie, żeby wybrać jeden wariant Zintegrowanej Sieci Kolejowej, przeanalizowaliśmy 15 całościowych wariantów sieci kolejowej. Dopiero spośród 15 wariantów wybraliśmy jeden. Jednym z nich były też poprzednie plany inwestycyjne, które były w przestrzeni publicznej czy nawet w dokumentach rządowych. Mówimy tutaj o koncepcji CPK, czyli o tzw. szprychach. Mówimy również o projekcie zamierzeń inwestycyjnych do 2040 r. Był to dokument, który obowiązywał w Polskich Liniach Kolejowych. To wszystko były jedne z wariantów. Żaden z nich na wstępie nie był ani lepszy, ani gorszy. Po prostu to analizy i konsultacje miały wykazać, które rozwiązania będą preferowane. Finalnie w procesie konsultacyjnym w regionach spotkał się z ponad 600 ekspertami, a sumarycznie w projekt było zaangażowanych blisko 800 osób, bo to jest kilkadziesiąt osób z zespołu projektowego z obydwu spółek, jak i przedstawiciele wojska, branży towarowej i innych podmiotów.

Co jest ważne i o czym za chwilę powiem nieco więcej, to konsultacje z sektorem bezpieczeństwa kraju. 12 instytucji związanych z bezpieczeństwem kraju od samego początku brało udział w tym projekcie. Każdy kolejny etap był konsultowany z siłami zbrojnymi, żebyśmy dowiedzieli się tego – co nie zawsze jest oczywiste – które potencjalnie nowe linie kolejowe będą istotne również z punktu widzenia obronności kraju.

Oczywiście każdy pasażer, każdy planista patrzy z perspektywy tego, jak funkcjonuje na co dzień. My jesteśmy użytkownikami systemu transportowego, kolej służy przewozom pasażerskim, ale coś, co jest mniej oczywiste, a jest ważniejsze, co nie zawsze jest na froncie, a warto, żeby na to zwracać uwagę, to kwestie ruchu towarowego. Mówi się, że transport jest krwioobiegiem gospodarki. Jeżeli nasz kraj będzie się rozwijał, tym większe będzie miał potrzeby w zakresie przewozu ładunków. Musimy pamiętać, że rozwiązania w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej mają służyć nie wyłącznie przewozom pasażerskim, ale również ruchowi towarowemu, a to jest związane z rozwojem naszego kraju, również ze wzrostem gospodarczym, bo jest to ściśle skorelowane.

Żebyśmy te perspektywy poznali, zorganizowaliśmy też warsztaty towarowe i intermodalne. Były to dwa warsztaty. Jeden był skoncentrowany na tym, żeby poznać, jakie są potrzeby czy też bolączki, jeśli chodzi o infrastrukturę kolejową czy w ogóle organizację, samo otoczenie prawne, legislacyjne i szereg różnych aspektów formalnych, które utrudniają rozwój ruchu towarowego w Polsce, ale osobno patrzyliśmy również na kwestie branży intermodalnej. To jest ten element kolejowego ruchu towarowego, który dynamicznie w ostatnich latach rośnie. Musimy patrzeć szczególnie na niego, patrzeć na polskie porty i to, które rozwiązania będą wspierały to, co jest ewidentnie w trendzie rozwojowym, bo wiemy, że w perspektywie długoterminowej przewozy węgla na sieci kolejowej zmniejszą się i będzie potrzeba rozwoju innych sektorów, żeby ruch towarowy na sieci kolejowej po prostu się rozwijał, a nie zwiżał.

To, o czym też wspominałem, to współpraca z siłami zbrojnymi. Mieliśmy tutaj współpracę z Ośrodkiem Studiów Wschodnich, który był gospodarzem pierwszego warsztatu z siłami zbrojnymi, i kolejne warsztaty organizowane w naszej spółce razem z Polskimi Liniami Kolejowymi. Mieliśmy cztery takie dedykowane warsztaty, blisko 30 godzin moderowanej pracy warsztatowej, gdzie poznawaliśmy tę perspektywę i to, które linie kolejowe są ważne dla ruchu towarowego, które terminale intermodalne mogą być nie tylko zastosowane w ujęciu przede wszystkim gospodarczym, ale również w perspektywie dual-use, żeby rozwiązania, które na finalnej mapie Zintegrowanej Sieci Kolejowej nie zawsze są opisane, bo niektórych rzeczy związanych z obronnością z oczywistych względów nie możemy publikować i ich nie opisujemy... To natomiast, co państwo powinni wiedzieć od nas, to to, że tamte elementy związane z obronnością kraju zostały wzięte pod uwagę, są zaimplementowane i odpowiednio udokumentowane w spółkach. Tak jak mówię, nie wychodzi to na światło dzienne i dostęp do tych informacji jest bardzo mocno ograniczony.

Chcieliśmy, żeby fundamentem ZSK było szerokie porozumienie: po pierwsze z samorządami, po drugie z branżą towarową – o czym nie zawsze się pamięta – po trzecie z siłami zbrojnymi. Wiemy, że dzisiaj nie sposób ocenić, jaką wartość ma kwestia bezpieczeństwa, ale wiemy, że na pewno bardzo dużą, i po prostu musimy to wziąć pod uwagę. To także polska nauka. Mieliliśmy radę naukową, 19 ekspertów z różnych dziedzin: z zakresu rozwoju regionalnego, z zakresu kolejnictwa, z zakresu problematyki małych i średnich miast. Ekspertów różnych dziedzin z całego kraju byli zaangażowani w ten proces. Dzięki temu projekt był na bieżąco weryfikowany, krytycznie oceniany wewnętrznie. Dzięki temu, gdy były jakieś wątpliwości, gdy coś wymagało wyjaśnienia, ci właśnie naukowcy od razu wskazywali nam, na jakie rzeczy powinniśmy zwrócić uwagę. Przez to ten projekt jest lepszy.

Mamy bardzo dużo dobrych naukowców w Polsce, którzy rozwijają poszczególne elementy takiej planistyki i analizują, dlaczego pewne zagadnienia – choćby z problematyki małych i średnich miast – wyglądają, jak wyglądają, i jak możemy pomóc nie tylko największym miastom, bo oczywiście stolica Polski konkuruje z największymi metropoliami świata, największymi metropoliami Europy, jest oczywiste, że ten układ sieci kolejowej musi stolicę wspierać.... Mówimy natomiast o Polsce policentrycznej. Mamy miasta wojewódzkie, mamy miasta małe i średnie. Mówił o tym pan minister Malepszak. W zależności od tego, gdzie jakie mamy potrzeby, prognozy pasażerskie, towarowe, tam dobieramy odpowiednie rozwiązania, żeby projekt ZSK i założenia dotyczące infrastruktury były szyte na miarę. Co podpowiadał tutaj prezes Rachwański i na co warto zwrócić uwagę, byli to eksperci nie tylko z Warszawy, nie tylko z Krakowa. Byli to eksperci z całego kraju, żebyśmy mieli reprezentację nie tylko różnych dziedzin, ale również terytorialną. Wiadomo, lokalne spojrzenie zawsze poszerza perspektywę zespołu projektowego.

Efektom całego procesu jest finalnie Zintegrowana Sieć Kolejowa i ta jedna mapa, którą zaprezentowaliśmy w czerwcu. Efektom prac jest 4,7 tys. km nowych linii kolejowych, 5,6 tys. km linii modernizowanych. Kluczowe parametry? Polska 100 minut. Większość miast wojewódzkich będzie dostępna do Warszawy, do stolicy Polski, w ok. 100 minut. Mówimy tutaj o Wrocławiu, o Poznaniu, o Toruniu w lekko ponad 70 minut, o Bydgoszczy w 100 minut, o Katowicach, Krakowie w 100 minut, o Rzeszowie w 120 minut ze względu na nieco dalszą odległość, o Lublinie w ok. 60 minut, o Białymstoku poniżej 100 minut, o Gdańsku poniżej 100 minut. Naprawdę prawie każde miasto wojewódzkie będzie dostępne poniżej 100 minut. 100 minut będzie przekroczone tylko przy najdalszych odległościach.

W związku z założeniem dla linii magistralnych najwyższej prędkości nawet do 350 km/h ambicją tego projektu jest Polska trzech godzin. Z symulacji, z analiz, które prowadziliśmy dotychczas – a mamy już sporo doświadczenia w prowadzeniu takich prac – wiemy, że w kluczowych relacjach z południa na północ czy ze wschodu na zachód będzie możliwe przejechanie docelowo siecią kolejową w trzy godziny. Jakie to relacje? Na przykład Kraków – Gdańsk w trzy godziny, Warszawa – Szczecin w trzy godziny. Dzięki tym nowym liniom kolejowym skomunikowanie Polski od krańców ze wschodu na zachód czy z południa na północ będzie możliwe.

Docelowo prognozujemy, że to będzie 720 mln pasażerów na kolei. W zeszłym roku polska kolej przywiozła 439 mln pasażerów. To znaczy, że ruch wzrośnie o 64%, w tym ruch dalekobieżny dwukrotnie względem dzisiejszego stanu, bo w zeszłym roku kolej dalekobieżna przewiozła 89 mln pasażerów. Docelowo z analiz pasażerskiego modelu transportowego wynika, że to będzie nawet 180 mln i 540 mln w przewozach regionalnych, wciąż z potencjałem dalszego wzrostu, bo jeżeli w aglomeracjach ta integracja taryfowo-biletowa, nowe przystanki itd. będą powstawały, to liczba pasażerów regionalnych może być jeszcze wyższa. Na pewno chcielibyśmy przekroczyć 700 mln. Jest szansa zbliżyć się nawet do 800, 900 mln, a być może nawet do 1 mld pasażerów.

To także 27 nowych miast. Kluczowe miasta wojewódzkie mamy już skomunikowane albo dobrze, albo nieźle, oczywiście z kilkoma niechłubnymi przypadkami, ale tutaj prace PKP są szykowane m.in. już w najbliższych latach. Takim przykładem jest Gorzów, do dnia dzisiejszego obsługiwany trakcją spalinową. Te połączenia dopiero są przywracane, ale to 27 nowych miast małych i średnich na mapie kolejowej Polski. Były i są w Polsce małe i średnie miasta, które nie mają dostępu do kolei. To, jak rozwijała się infrastruktura kolejowa, wynika ze względów historycznych. To też pokazuje, że Zintegrowana Sieć Kolejowa to nie jest program czy projekt dla największych miast, ale jest to projekt również dla ruchu towarowego czy dla miast małych i średnich.

Rozbudowany proces analityczny... Tak jak wspomniałem, proces przygotowania tego projektu trwał blisko dwa lata. Z perspektywy tego, jak takie procesy robi się w krajach

zachodnich, to było szybko. Takie procesy są wieloletnie. W historii kraju nie mieliśmy wcześniej narzędzi, które mamy dzisiaj, takich jak pasażerski czy towarowy model transportowy. Nie patrzyliśmy też w ten sposób ambitnie na rozwój wszystkich segmentów przewozów kolejowych. Dzisiaj mamy takie możliwości. Mamy rozbudowaną i zaawansowaną analitykę. Dzięki temu można było ten proces przeprowadzić nie wyłącznie z perspektywy analitycznej, ale również uwzględniając konsultacje na pewnych poziomach, co jest oczywiście wstępem do projektu. Później będą też dalsze etapy konsultacji.

W ramach spółki rozwijamy również inne projekty, takie jak horyzontalny rozkład jazdy, gdzie na wiele lat do przodu planowane są przewozy, dzięki czemu jesteśmy w stanie dosyć dokładnie prognozować ruch pasażerski na poszczególnych liniach kolejowych. Analizujemy, czy to będą pociągi dalekobieżne, najwyższych czy może średnich prędkości, czy może będą to pociągi regionalne jadące nieco wolniej. Dzięki temu jesteśmy w stanie uwzględnić to w projekcie.

Na etapie przygotowania projektu szacowaliśmy również nakłady inwestycyjne. Braliśmy pod uwagę efektywność ekonomiczną poszczególnych rozwiązań. Dzięki temu wiemy, czy to, co zaplanowaliśmy dla kraju, jest efektywne z punktu widzenia gospodarczego i czy wspiera kraj, czy jest być może elementem drogich inwestycji, które nie przyniosą zwrotu.

Efektom takich właśnie prac analitycznych są m.in. prognozowane potoki pasażerskie i towarowe. Po lewej stronie na grafice mamy prognozowane potoki pasażerskie w 2050 r. Mapę należy czytać w ten sposób, że im grubsza jest linia, tym więcej pasażerów prognozujemy w danym miejscu. Kolor granatowy to są pociągi najwyższych kategorii high-speed. Kolor pośredni, niebieski, to są, powiedzmy, pociągi segmentu ekonomicznego ze średnimi prędkościami 160–200 km/h, a kolor jasnozielony to pociągi regionalne.

Widać kluczowe elementy przyszłej sieci. Mamy planowaną przez naszą spółkę inwestycję, linię Y (Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław), ale jest też tzw. Centralna Magistrala Kolejowa Północ (tutaj w przybliżeniu do aglomeracji bydgosko-toruńskiej w kierunku Trójmiasta) czy linie silnie obciążone w kierunku Katowic czy Krakowa. To też to, o czym wspominał dzisiaj minister Malepszak: nowa infrastruktura kolei dużych prędkości w rejonie południowym, czyli korytarz dzisiejszej autostrady A4, choćby Wrocław – Opole – Katowice – Kraków, aż do Rzeszowa i Przemyśla. Tam na wybranych odcinkach planowana jest dodatkowa para torów, ponieważ widzimy, że są tam potrzeby pasażerskie i trzeba będzie rozwijać tę infrastrukturę.

Patrzemy również z perspektywy międzynarodowej na rozwój takich połączeń, na których zyskają również polskie miasta, jak linia Poznań – Gorzów – Szczecin. W Gorzowie zaplanowane jest rozgałęzienie w kierunku krajów zachodnich. To także rozwój w kierunku wschodnim, takie właśnie wyjście z Warszawy w kierunku Lublina przez Zamość i w kierunku Lwowa. Trzeba mieć takie plany długoterminowe. To, kiedy będzie ich realność, kiedy będzie też możliwa współpraca w zakresie transgranicznym i budowa infrastruktury po stronie krajów sąsiednich, to jest oczywiście efekt przyszłej współpracy, ale takie rzeczy powinniśmy długoterminowo planować.

Po prawej stronie widzimy obciążenie ruchem towarowym. Widać, że ten ruch towarowy będzie rozwijał się w kierunku polskich portów, czyli zespołem portów Gdańsk i Gdynia, ale też Portem Szczecin-Świnoujście. Tam obciążone są linie kolejowe choćby w kierunku tzw. magistrali węglowej. Dzisiaj mówimy już, że to jest magistrala portowa, bo wszystkie kluczowe ładunki idą właśnie linią kolejową nr 131 z centrum kraju w kierunku polskich portów ze Śląska, ale również z Czech czy Słowacji.

W tych prognozach widać też rozwój ruchu towarowego w kierunku zachodnim. Jest to związane z tym, że polska gospodarka jest dosyć silnie zintegrowana w zakresie Unii Europejskiej. Jeżeli polska gospodarka będzie rosła, to będą też rosły potrzeby przewozowe w kierunku krajów zachodnich. Musimy myśleć o rozwoju tej infrastruktury w tamtą stronę. Wiemy, że na rozwój w kierunku wschodnim wpływ ma geopolityka. Mamy kilka scenariuszy prognoz towarowych, ale musimy wiedzieć, że tutaj geopolityka mocniej wpływa na perspektywy wzrostu. Dzisiaj, jak spojrzeć się na ścianę wschodnią, te liczby są nieco niższe niż na ścianie zachodniej. To może wyglądać bardziej optymistycznie w przyszłości, jeżeli sytuacja geopolityczna się odmieni i będzie faktycznie bardziej optymistyczna z perspektywy rozwoju Polski z krajami na wschodzie.

To porównanie dotychczasowej koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego ze Zintegrowaną Siecią Kolejową i kluczowe różnice. Jeśli chodzi o korytarze kolejowe, mieliśmy 10 takich głównych korytarzy, tzw. szprych, które były dość silnie skoncentrowane na rozwoju z krańcami Polski w kierunku lotniska i Warszawy, zawierały natomiast mniej elementów obwodowych. To właśnie choćby magistrala południowa Kraków – Opole, Katowice – Kraków – Rzeszów

czy po stronie północnej łączącej na przykład Szczecin z Gdańskiem. Sumarycznie mieliśmy tam zaproponowane 2 tys. km nowych linii kolejowych i prędkość maksymalną 250 km/h. W ZSK mamy 19 przecinających się magistrali łączących wszystkie regiony kraju. Nie będę już opowiadał o nich wszystkich. W razie czego można zapoznać się z takimi informacjami na stronie zsk.gov.pl.

To 4,7 tys. km nowych linii kolejowych. W wybranych miejscach, gdzie przewozy będą na najdalsze odległości, rozważana jest prędkość nawet do 350 km/h, bo z kalkulacji, z szacunków wynika, że będzie to miało sens w szczególności w takich przejazdach jak na przykład Warszawa – Poznań – Szczecin. To są duże odległości i tam myślenie o najwyższych prędkościach ma sens.

Jeśli chodzi o to, w jaki sposób sieć kolejowa powinna być zaprojektowana, analizujemy wiele danych i patrzymy na to, co jest istotne, gdzie są ciężenia, jakie są powiązania między regionami, ale też na to, jakie są potrzeby lotniska. Dzisiaj lotniskiem krajowym, centralnym jest Lotnisko Chopina. Mamy dostęp do badań i tego, skąd ludzie dojeżdżają, jeśli chodzi o Lotnisko Chopina. Zgodnie z badaniem z 2023 r. blisko 56% osób dociera z regionu województwa mazowieckiego. To znaczy, że potrzeby lotniska krajowego, centralnego są dosyć mocno skoncentrowane lokalnie. To jest wysokie PKB. Tutaj rozwój lotnictwa to nie są wyłącznie przewozy turystyczne, ale rozwój przewozów biznesowych. Tutaj ma to znaczenie lokalne.

Zgodnie z prognozami, które przeprowadziliśmy, udział województwa mazowieckiego nieco spadnie. Sieć kolejowa będzie umożliwiała to, że będzie można w krótszym czasie przejechać dalej, w ok. 100 minut m.in. do Gdańska, Poznania czy Szczecina, tak że lotnisko centralne będzie powiększało swój zasięg oddziaływania z perspektywy całego kraju, ale nie jest tak, że ono zastąpi lotniska regionalne. Raczej będzie synergia, jeśli chodzi o współpracę lotniska krajowego i lotnisk regionalnych. To, co jest ważne, to to, żeby pokazać, że sieć kolejowa musi dobrze komunikować stolicę z resztą kraju i lotnisko centralne z resztą kraju, ale nie są to dominujące przewozy, bo mamy szereg przewozów, choćby między Krakowem a Wrocławiem, Poznaniem a Wrocławiem i między regionami. Musimy patrzeć całościowo na perspektywę obsługi wielu różnych połączeń, a nie tylko do lotniska i do stolicy.

Po spojrzeniu na największe relacje dojazdu do nowego lotniska krajowego zobaczymy, że ok. jednej trzeciej to będzie Warszawa. Gdy doda się jeszcze okolice, to wzrasta to nawet do ponad 50%, ale w przyszłości duże przewozy – też ze względu na perspektywy demograficzne – to m.in. Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk, największe miasta. Im krócej będziemy dowozić tych pasażerów do tego lotniska, tym większa szansa, że lotnisko krajowe będzie wykorzystane również przez mieszkańców innych części kraju.

Na początku powiedziałem o tym, że Zintegrowana Sieć Kolejowa została wybrana z kilkunastu wariantów. Prowadziliśmy analizę wielokryterialną, mieliśmy radę naukową, która nadzorowała nasze prace. Tutaj jest przykład punktacji. Dotychczasowa koncepcja CPK według tej punktacji zdobyła 11 punktów. Rekomendowany wariant, który wybraliśmy i wskazaliśmy, zyskał 26 punktów, ale spójrzmy, jak według kryteriów, które zostały wypracowane we współpracy z radą naukową, ale też w konsultacjach z samorządami, te obydwa projekty się plasują.

Co jest ważne? Widać, że było jeszcze kilkanaście innych wariantów rozwoju sieci kolejowej, które plasowały się lepiej. Widać, że najsłabszy wariant – to był akurat wariant W9 – uzyskał niecałe 9 punktów.... koncepcja CPK 11, a było szereg projektów, które mają 16, 17, 18, 20 punktów. Rekomendowany wariant to było 26 punktów. W ramach kryteriów, które braliśmy pod uwagę, pod uwagę brane było nie tylko powiązanie z lotniskiem centralnym, ale również na przykład to, jak małe ośrodki wokół aglomeracji są podłączane do miast wojewódzkich, które są lokalnymi silnymi ośrodkami i miejscami pracy.

Mówiłem też o Polsce policentrycznej czy o wieloośrodkowej strukturze kraju. Wzięliśmy pod uwagę właśnie tę wieloośrodkową Polskę. Jednym z kluczowych założeń dla całej Zintegrowanej Sieci Kolejowej było to, żeby nikogo nie wykluczać. Często pojawiają się postulaty, że chcielibyśmy pojechać tutaj szybko, ale wtedy zwracaliśmy uwagę na to, czy przypadkiem, jak pojedziemy tutaj szybko, nie wykluczymy jakiegoś innego ośrodka. Ideą ZSK było włączanie jak największej liczby tych ośrodków w obsługę sieci kolejowej. Czasami okazywało się, że nadrabiamy pewną odległość, dlatego też w analizach rekomendowaliśmy wyższe prędkości – nie tylko 160 km/h, ale czasami 250 i 350 km/h – po to, żeby nadrobić. Jeżeli chcemy włączać ośrodki w sieć kolejową, czasami pojedziemy nieco naokoło. Wtedy możemy przyspieszyć, żeby nikogo nie wykluczać.

Wśród małych i średnich miast, które włączamy w sieć kolejową, jest 27 nowych miast. Większość z tych miast, jak widzą państwo na mapie, jest na wschodzie Polski. Wynika to ze względów

historycznych, z tego, jak sieć kolejowa rozwijała się w tamtej części kraju pod zaborami. Niestety dla Polski Wschodniej gęstość sieci kolejowej po stronie wschodniej jest dużo niższa. W związku z tym nowe miasta, które włączamy w sieć kolejową, są w dużej mierze w Polsce Wschodniej. To takie miasta jak Przasnysz, Maków Mazowiecki, Pułtusk, Kolno, Zambrów, Wysokie Mazowieckie, Tomaszów Lubelski czy na przykład Kock, czy takie miasta w Małopolsce jak Proszowice czy Kazimierza Wielka.

Posel Łukasz Kmita (RozwojPlus):

Kazimierza Wielka jest w świętokrzyskim.

Dyrektor biura Portu Polska Michał Pyzik:

Tak, na granicy, zgadza się.

Jeśli chodzi o dostęp do powiatów, było takie założenie i staraliśmy się, żeby włączyć wszystkie powiaty w obsługę kolejową, ale w niektórych miejscach nie miało to zasadności. Mamy kilka powiatów, które zostały zaproponowane do obsługi i integracji z koleją, z transportem autobusowym, tak żeby dobierać te rozwiązania do prognozowanych potoków pasażerskich, też do realności, bo problemy wykluczenia komunikacyjnego czy wykluczenia transportowego są tu i teraz, a nie w perspektywie 30, 40 lat. Czasami czekanie 40 lat na to, że doprowadzimy gdzieś linię kolejową... Może się okazać, że za 40 lat pewne problemy zabrną tak daleko, że nie będzie już zasadności podejmowania interwencji. Te interwencje trzeba podejmować wcześniej.

Terminale intermodalne to jedno z rozwiązań, które ma pobudzić rozwój kolejowego ruchu towarowego. Mamy zaproponowanych kilkadziesiąt terminali – niektóre już w fazie zaawansowanego przygotowania po stronie naszej spółki – które mają to hasło, o którym mówiło się wiele lat: „Tiry na tory”. Ono nigdy się nie wydarzyło, kolej jest w stagnacji, a nawet w negatywnym trendzie spadkowym. Jednym z remediów na to będzie poprawa jakości infrastruktury przeładunkowej. Mówiłem o intermodalu, że jest ważny dla polskich portów, dla rozwoju ruchu towarowego. To jest rzecz, na którą powinniśmy postawić, żeby wyrwać kolejowy ruch towarowy z tej stagnacji.

Polskie porty morskie to kluczowe bramy transportowe Polski. Po lewej stronie widzicie państwo kluczowe korytarze towarowe dla zespołu portów Szczecin i Świnoujście, po prawej dla zespołu portów Gdańsk i Gdynia. Co wyszło nam w konsultacjach? Są wąskie gardła na polskiej sieci kolejowej. Nie mamy zapewnionych standardów: 750 metrów na kluczowych korytarzach dla polskich portów. Te konsultacje posłużyły temu, żeby dowiedzieć się, jakie są bolączki rozwoju ruchu towarowego, które linie kolejowe są ważne z perspektywy rozwoju ruchu towarowego, żeby poprawiać dostęp do polskich portów. Polskie porty to wpływy do polskiego budżetu, m. in. z cła. Ważne jest więc to, żeby rozwijać i patrzeć na biznesowy element kolei, bo kolej na ruchu towarowym zarabia. Jeżeli zarobimy dużo na ruchu towarowym, więcej pieniędzy zostanie nam na to, żeby rozwijać transport pasażerski. Transport publiczny z założenia jest deficytowy, tak że w wielu miejscach będzie wymagał dopłat. Dobrze jest, żeby biznesowa gałąź kolei też była wspierana. Tutaj jest postawienie również na ruch towarowy.

Z pewnymi ambicjami patrzymy na to, w jaki sposób polska sieć kolejowa powinna stanowić kręgosłup transportowy Europy Środkowo-Wschodniej i w jaki sposób jesteśmy w stanie komunikować się również z zachodem czy z południem Europy. Patrzymy z perspektywy tego, co mamy dzisiaj wpisane do transeuropejskiej sieci transportowej, tzw. sieci TEN-T, ale mamy postulaty wynikające ze Zintegrowanej Sieci Kolejowej dotyczące tego, o co Polska jako kraj powinna wnioskować, na co powinna pozyskiwać fundusze unijne, żeby rozwijać infrastrukturę kolejową. To jest też kwestia obronności i rozwoju infrastruktury kolejowej jako zaplecza logistycznego wschodniej flanki NATO. Tutaj ze strony wojska mieliśmy naprawdę dokładne informacje, w jaki sposób rozwijać infrastrukturę kolejową, żeby wspierała potencjalne manewry wojsk w przypadku sytuacji zagrożenia.

Oto finalne efekty dla całego programu. Już mówiłem, to wzrost do 64% ruchu pasażerskiego, blisko dwukrotny wzrost prędkości pociągów towarowych. Jeżeli ta kolej ma być konkurencyjna, te pociągi muszą jeździć szybko. Czas to pieniądz, zwłaszcza w ruchu intermodalnym. Tam się przewozi towary wysokowartościowe i tam nie ma czasu na to, żeby pociąg – zamiast przez kilka godzin – jechał przez cały kraj dwa dni, a do takich absurdalnych sytuacji czasami dochodzi. Musimy więc rozwijać również ruch towarowy i kolej z perspektywy ruchu towarowego.

To także 1 tys. km we wspólnym przygotowaniu przez naszą spółkę i spółkę Polskie Linie Kolejowe. Niektóre projekty są w realizacji, niektóre są w przetargach, tak żeby do ok. 2035 r. było 1 tys. km nowych linii kolejowych, a docelowo ma być 4,7 tys. km nowych linii kolejowych.

To też pewne parametry skrócenia czasu przejazdu pomiędzy ośrodkami subregionalnymi i ponadlokalnymi do aglomeracji średnio o ponad 20% i skrócenie czasu pomiędzy metropoliami i aglomeracjami o 30%. Między innymi takie mamy wskaźniki rezultatu dla ZSK.

Większość rzeczy już pokazałem. Z tych 4,7 tys. km nowych linii kolejowych 2,7 tys. km to są linie w standardzie KDP. Przypominam definicję linii KDP: nowa linia kolejowa zaczyna się od 250 km/h, a linia modernizowana od 200 km/h. Takie mamy najbardziej powszechnie używane definicje, takie też przyjmujemy w kalkulacjach.

Jeśli chodzi o całą mapę, myślę, że państwo dosyć dobrze ją zna, ale pokrótce jeszcze ją omówię. Mamy linię Y z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i Poznania. Linia z Poznania jest przedłużona przez Gorzów w kierunku Szczecina. W Gorzowie jest wyjście w kierunku Berlina i krajów zachodnich. Linia do Wrocławia jest przedłużona również w kierunku czeskiej Pragi. Nowa linia kolejowa, Magistrała Południowa, jest przez Wrocław, Opole, Katowice, Kraków aż do Tarnowa. Tam widzimy potrzebę poprawy przepustowości, w związku z tym nowa infrastruktura jest aż do Tarnowa. Dalej jest modernizacja. Mamy Magistralę Wschodnią od Rzeszowa przez Lublin i dalej w kierunku Siedlec. Na wysokości Siedlec..., w kierunku Warszawy i dalej w kierunku projektu Rail Baltica. Dzisiaj chyba ma być podpisana umowa na odcinku Białystok – Elk. W przyszłości to również będzie wspierało Magistralę Wschodnią aż od Suwałk przez Białystok, Siedlce, dalej w kierunku Lublina, aż po Rzeszów. Mamy linię w kierunku Lwowa. Mamy taką trochę jak autostrada A1 od Ostrawy przez Katowice, przez Częstochowę, dalej przez Łódź, Kutno, Płock i dalej powiązanie do CMK Północ. Mamy też tzw. Magistralę Bałtyk – Czechy, czyli z Trójmiasta przez Toruń i Bydgoszcz. Nowa linia kolejowa idzie przez Żnin w kierunku Poznania, nowa linia Poznań – Wrocław i dalej w kierunku czeskiej Pragi.

Jest też szereg nowych linii kolejowych, takich jak obwodnica towarowa Warszawy przez Płock, Ciechanów, Przasnysz, tutaj od strony północy, i nowe linie kolejowe m.in. przez Łomżę, Ostrołękę, przez Kolno w kierunku Grajewa i powiązanie do Rail Baltiki. Zagęszczenie tych linii kolejowych jest istotne dla polskich portów, ale również dla obronności w rejonie północno-wschodnim przez Gdańsk, Nowy Dwór Gdański, Elbląg w kierunku Ornety, Olsztyna, również w kierunku Bartoszcza czy w kierunku Mławy. Tych elementów w tym rejonie jest więc dosyć sporo.

Myślę, że w zakresie naszej prezentacji to tyle. Bardzo dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Szanowna pani przewodnicząca...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak, tak. Przepraszam bardzo, zapatrzyłam się.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

A liczba pociągów do Gorzowa od grudnia znowu rośnie.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak, właśnie, Gorzów przewinął się przez prezentację, więc cała jestem skupiona. Bardzo dziękuję. Panie ministrze, rozumiem, że panowie...

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Mamy uzupełnienie dotyczące tego, co mamy dzisiaj, istniejącej sieci kolejowej, kilka slajdów kolegów z PLK. W dużej mierze to będzie pokazanie tego, jak ona dzisiaj wygląda, ale tak naprawdę działań, na których dzisiaj bardzo mocno się koncentrujemy. Zawsze moje ulubione słowa w rozmowie z ministrem Adamczykiem to „sztafeta działań”, bo to nie są nowe tematy. To są tematy – szczególnie dotyczące wąskich gardeł – które często zostały określone pięć, siedem lat temu, które dzisiaj wchodzą już na etap realizacyjny. Dotyczą one głównie odbudowy mijanek, elementów poprawiających przepustowość, bo największym wyzwaniem naszej istniejącej sieci kolejowej jest liczba pociągów, która wzrosła o 30%, a w 10 lat o 100% tylko w ruchu pasażerskim. Już zaczynamy mieć poważne problemy z przepustowością tej infrastruktury. Dlatego oddaję głos kolegom z PLK.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Mam nadzieję, że pan minister Adamczyk to doceni. Przekazuję, oddaję głos panom dyrektorom. Bardzo proszę.

Głos z sali:

Pan doceni!

Poseł Łukasz Kmita (RozwojPlus):

Docenie, docenie!

Poseł Rafał Weber (PiS):

Czy minister Adamczyk docenia?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu ds. planowania rozwoju i utrzymania infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe SA Paweł Pleśniar:

Dobrze, to w tych niepowtarzalnych okolicznościach poprosilibyśmy o część prezentacji PKP PLK. Polskie Linie Kolejowe jako zarządca infrastruktury w tej chwili przygotowuje i prowadzi duże zadania inwestycyjne, tak jak powiedział minister, realizowane oczywiście na zasadach sztafety, czyli przygotowywane wcześniej, a realizowane obecnie, oraz zadania, które są zadaniami realizowanymi w ramach umowy utrzymaniowej, zadania krótkie, jednoroczne, które mają co do zasady poprawić stan infrastruktury i przepustowość, parametry na liniach, na których prowadzimy ruch.

Jak to zadanie, czyli prowadzenie ruchu pociągów, obsługa pasażerów, realizacja kontraktów dużych, ale też krótkich, jednorocznych, powiązane jest z ZSK? Widzimy to na zasadzie grafu referencyjnego, który pokazuje nam 2035 r., czyli wszystkie elementy, które chcielibyśmy wykonać do 2035 r., stanowiącego właściwie bazę, kamień milowy, odbicie do projektów, o których przed chwilą mówił dyrektor Michał Pyzik, czyli tych planów, które widzimy w ramach kolejnych kroków w kolejnych latach. Podzieliliśmy to na kilka najważniejszych etapów. Wspólnie z dyrektorem Rafałem Banaszkiewiczem pokrótce przedstawimy państwu te elementy, które uważamy za kluczowe, które dzisiaj mają największy wpływ na prowadzenie ruchu, na obsługę pasażerów i na efekty, o których powiedział pan minister, których oczekują mieszkańcy, których oczekuje biznes, które oczekiwane są również przez samorządy. To elementy potrzebne do tego, aby kolej stała się i coraz częściej stawiała się pierwszym wyborem w planowaniu podróży.

Integracja, modernizacja, obsługa działań sieciowych, czyli punktowych, to są te elementy, które dzisiaj realizujemy w ramach dużych zadań, jakie możemy zaobserwować w Katowicach czy w aglomeracji śląskiej, jakie za chwilę będziemy obserwować na terenie Warszawy przy okazji przebudowy stacji Warszawa Wschodnia, o czym za chwilę powie dyrektor Rafał. To też jednak te małe zadania, czasami finansowo duże, ale realizowane bardzo szybko w ramach umów utrzymaniowych w powiązaniu z pracami inwestycyjnymi, środkami inwestycyjnymi, takie, które realnie docierają do miast powiatowych, gminnych, poprawiają funkcjonowanie kolei w rejonie węzłów i w rejonie najbardziej obciążonych linii plus 100, plus 150.

Pierwszy element to poprawa dostępności kolei lokalnych. Tak jak już powiedział pan minister, każdy kolejny rok, 2026, 2027, to są lata, w których na mapę sieci kolejowej wracają nowe miejscowości, często przez dekady nieobsługiwane pociągami pasażerskimi. W tym roku mieliśmy Łomżę, która dostanie dodatkowe zasilanie po zakończeniu prac modernizacyjnych, utrzymaniowych na linii Ostrołęka – Tłuszcz. Tutaj nastąpi kolejne skrócenie czasu przejazdu i poprawa przepustowości, czyli więcej pociągów regionalnych Kolei Mazowieckich, pociągów spółki Intercity będzie mogło w dobrym czasie pokonać trasę Łomża – Ostrołęka – Warszawa, plus oczywiście pociągi Intercity, które już są realizowane, które już łączą Olsztyn z Białymstokiem.

Takich zadań w latach 2026, 2027 będzie więcej. Na mapę kolejowego świata wrócą miejscowości takie jak Bytów, Nowy Dwór, Mrągowo, Lubsko, czyli te miejsca, które... omawiając czy realizując wspólnie z samorządami zadania w zakresie infrastruktury – my w zakresie infrastruktury, a samorządy w zakresie oferty – będą za chwilę dawały efekt pasażerski dla naszych małych ojczyzn, ale również pozwolą zasilić duże linie komunikacyjne dopływami z mniejszych miejscowości. W naszych planach, które realizujemy, to także działania w ramach poprawy przepustowości na liniach kolejowych, które tworzą nam ciągi komunikacyjne, jak linia nr 131, o których była już mowa, czyli poprawa obsługi cargo, jak kolejowa S10 czy S3, czyli połączenie Szczecin – Bydgoszcz przez Piłę, czy Zielona Góra – Szczecin, Gorzów – Zielona Góra – Wrocław. To są zadania, które już częściowo realizujemy, aby można było powiedzieć,

że każdy kolejny rozkład jazdy, który uruchamiamy w korekcie czerwcowej czy grudniowej, pozwalał przekazać przewoźnikom nową infrastrukturę w nowych parametrach.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu do spraw przygotowania inwestycji w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Rafał Banaszkiewicz:

Szanowni państwo, tak jak Paweł wspomniał, mapa przedstawia plan sieci w 2035 r. Kolorami zaznaczone są odcinki sieci, na których zamierzamy poprawić infrastrukturę kolejową. Uwzględniając to, co mówił pan minister i pan dyrektor Pyzik, patrzymy na to, że nawet 2035 r. i ta mapa po modernizacji... Już wiemy, że liczba pasażerów wzrośnie, ponieważ ten plan został wniesiony do pasażerskiego modelu transportowego. Notujemy zwiększenie.

Trzeci punkt tej prezentacji: rozbudowa kluczowych węzłów kolejowych, jest bardzo ważnym aspektem. Mówimy tutaj o węzłach kolejowych Warszawa, skończona została Warszawa Zachodnia, już za chwilę zaczynamy przebudowę stacji Warszawa Wschodnia. Oprócz tego projektujemy już przebudowę poznańskiego węzła. Zamierzamy jeszcze w tym roku ogłosić postępowanie przetargowe na dokumentację projektową dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Część prac dla Trójmiasta jest już realizowana. Rozwój i liczba pasażerów muszą więc pogodzić również możliwość obsługi tego w węzłach kolejowych. To jest ważny element dla zarządcy infrastruktury Polskich Linii Kolejowych, aby do 2035 r. kluczowe węzły, które już dzisiaj przebudowujemy w województwie śląskim, warszawskim, realizować w tej perspektywie czasu, ponieważ wzrost liczby pasażerów, szczególnie w ruchu aglomeracyjnym, regionalnym, w Małopolsce, na Dolnym Śląsku, w Trójmieście czy w województwie mazowieckim oraz w Wielkopolsce, który notujemy, zmusza nas do podjęcia działań w tym aspekcie.

Kolejnym punktem jest wzmocnienie kolejowego dostępu do portów. Dyrektor Michał wspominał o tym fakcie, że porty są dla nas ważne. Jako Polskie Linie Kolejowe prowadzimy bieżący dialog z zarządcami portów, tj. portem w Gdańsku, Portem Szczecin-Świnoujście czy portem w Gdyni. W najbliższych miesiącach kolejne dokumentacje projektowe będą uruchamiane celem zwiększenia możliwości i przepustowości tych portów, ale tu należy wspomnieć, że już w ramach KPO, które się skończyło, poprawiliśmy parametry na tzw. Nadodrzańce w zakresie nośności. W najbliższym czasie uruchamiamy dokumentację projektową na przebudowę stacji kolejowych, które umożliwią obsługę pociągów o długości 750 metrów. Tak samo robimy w rejonie Portu Gdańsk i Portu Gdynia, nie mówiąc już o linii nr 201, której modernizacja już trwa, czy o Pszczółki – Pruszcz Gdański. Ta dokumentacja i realizacja prac niedługo nastąpią. W najbliższym czasie uruchamiamy dokumentację przedprojektową dla zaprojektowania alternatywnego dojazdu do portu w Gdańsku.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Kolejnym elementem, na który zgłaszają nam uwagę samorządy czy przewoźnicy, są tzw. dziury elektryfikacyjne, czyli odcinki linii, które od wielu dekad nie miały szczęścia załapać się do tego ostatniego elementu elektryfikacyjnego lat 90. Definiujemy te odcinki w kilku aspektach, biorąc pod uwagę również to, jak one wpływają na rozwój ruchu regionalnego Intercity oraz ruchu towarowego. Oczywiście pierwszym krokiem w tym działaniu będzie przygotowanie analizy zasilania. To jest cały proces, od którego musimy rozpocząć prace studialne.

Te odcinki są tutaj opisane kolorem zielonym. Te projekty elektryfikacyjne będziemy planować w najbliższym czasie, w pierwszym rzucie. Mamy tutaj Suwałki – Sokółka, mamy Kołobrzeg – Goleniów, mamy Gorzów Wielkopolski już rozpięty między Poznaniem a Krzyżem. Mamy Luban – Zgorzelec, 25 km odcinka linii. Gdyby go zelektryfikować, to w Sudetach pojawiałby się wyłącznie ruch pociągami elektrycznymi, czyli ten prawdziwie ekologiczny. Mamy Piotrków – Wieluń – Bełchatów, jest Zamość. Oczywiście jest też nasza elektrownia atomowa, czyli połączenie Łeba – Gdynia. To jest to połączenie, które pozwoli zupełnie zmienić obszar i oddać nowy impuls w rejonie Choczewa, Stilo, czyli w tych obszarach, które są niezwykle piękne, ale dzisiaj trudno dostępne.

Widzimy te elementy, pracujemy nad nimi. Proces zaczyna się od analizy zasilania. Mamy nadzieję, że wspólnie z samorządami i podmiotami, z którymi w tej chwili prowadzimy rozmowy, uda nam się ten proces maksymalnie skrócić i zaoferować rozwiązania, które wdrożą kolejne kroki, czyli budowę sieci.

Warto tutaj zauważyć, że pojawia się bardzo ciekawe czy ważne rozwiązanie dla samorządów i dla transportu, czyli południowa obwodnica Wrocławia. Ona spina w sobie kilka funkcji. Łączy Legnicę z Opolem przez Dzierżoniów Śląski, przez Nyse, przez miejscowości, które

w ramach Magistrali Podsudeckiej czy w ramach odciążenia węzła Wrocław w ruchu towarowym są niezbędne. Jak popatrzymy również na komunikację międzynarodową, tzn. obsługę połączenia korytarzowego w kierunku Czech, zauważymy, że jednym z wyzwań jest wydłużenie możliwości prowadzenia ruchu pociągami o długości 750 metrów. Nie zawsze jest to możliwe. Nie zawsze jest to możliwe od ręki. Czasami musimy dokonać wyboru, czy faktycznie jest to warte tego, abyśmy mocno zmieniali krajobraz miejscowości leżących na trasie takiego korytarza, czy czasem łatwiej jest zmodyfikować korytarz i dostosować funkcje linii, które jesteśmy w stanie wyposażyć w taką długość, i jednocześnie obsłużyć ruch pociągów. W tym przypadku spełniamy kilka tych parametrów. Ruch aglomeracyjny wokół Wrocławia, o którym powiedział dyrektor Banaszkiewicz, wciąż rośnie. Chcemy wyprowadzić i wyprowadzimy tym ruchem ruch pociągów towarowych, przede wszystkim obsługę naszych kopalni i kruszyw, które dowożą ładunki na budowę naszych dróg, na budowę naszych kolei w kolejnych latach.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu w PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Kolejnym bardzo ważnym elementem, o którym wspominał już pan minister Malepszak, jest poprawa przepustowości w związku ze zwiększoną liczbą. Tutaj próbujemy działać w synergii programu utrzymaniowego oraz programów inwestycyjnych, a więc dostosować istniejące ciągi komunikacyjne poprzez budowę dodatkowych mijanek, budowę dodatkowych torów. Przykłady będą na pewno na linii nr 9 Wrocław – Warszawa. Identyfikujemy tzw. wąskie gardła, na których już w najbliższym czasie będziemy chcieli podjąć działania inwestycyjne, aby poprawić tę przepustowość, czy na linii nr 3, gdzie w szczególności myślimy o rozbudowie wybranych stacji kolejowych celem poprawy przepustowości, nie mówiąc o odcinku na Dolnym Śląsku: Rudna – Gwizdanów – Legnica, czyli rozbudowie jednotorowej linii do dwóch torów, czy o linii nr 275, jednej z najbardziej obciążonych linii pomiędzy Legnicą a Wrocławiem. Planujemy też rozbudowę dodatkowych torów, aby pociągi aglomeracyjne mogły być wyprzedzane przez pociągi dalekobieżne, szczególnie w tych długich relacjach.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Dokładnie tak. Największym wyzwaniem jest tutaj to, o czym zawsze mówi pan minister. Takie wyzwania i taki cel stawia nam jako punkt pierwszy: prowadzenie działań inwestycyjnych w taki sposób, abyśmy minimalnie oddziaływali na istniejący ruch pasażerski. Generalnie wiemy o tym, że w rejonie Poznania, Wrocławia, Krakowa ilość pociągów to już 160–180 par. To oznacza, że nie ma możliwości zamknięcia tej infrastruktury na długi czas. Możemy oczywiście próbować i to staramy się robić, tak organizując prace, aby minimalnie wpływały, czyli były wykonywane w pracach nocnych, w pełnym zakresie godzin czy po jednym torze, natomiast dzisiaj intensyfikujemy i zmieniamy nasze reguły obsługi inwestycyjnej, tak stawiając cel, że ta przepustowość i zachowanie możliwości prowadzenia ruchu pociągów jest punktem numer jeden.

Ostatni element, na który chcielibyśmy zwrócić uwagę, to dual-use. To jest element, który jest dzisiaj bardzo ważny. On również niestety nie miał szczęścia w poprzednich dekadach. Był traktowany trochę per noga, trochę tak: „Właściwie to przecież wszystko działa i jest nam potrzebne”. Dzisiaj – mówił o tym dyrektor Pyzik – komunikacja z Ministerstwem Obrony Narodowej czy z zainteresowanymi jest na zupełnie innym poziomie. Realizujemy zadania w oparciu o wyniki analiz i wspólnych uzgodnień, oczywiście w ramach podpisanych porozumień i uruchomionych programów. Celem jest dostosowanie infrastruktury w taki sposób, abyśmy byli gotowi udostępnić ją w tych obszarach i punktach do maksymalnie szybkiej obsługi przez naszego głównego partnera, czyli MON. Często są to miejsca, w których jeszcze niedawno rósł las. Dzisiaj przywracamy funkcjonalność tych odcinków.

Oczywiście nie da się wszystkiego zrobić od razu. Jest to rozłożone w czasie. Widzimy, że tego czasu jest niewiele, stąd też intensyfikujemy te prace. Mamy już duże sukcesy w rejonie województwa dolnośląskiego, lubuskiego, zachodniopomorskiego. Przechodzimy przez pomorskie w kierunku warmińsko-mazurskiego. To też obsługa województwa podkarpackiego, czyli tej części SWR, czyli Stalowa Wola, Tarnobrzeg, Rzeszów. To wszystko są elementy infrastruktury, które w tej chwili dostosowujemy, również z myślą o potrzebach naszych partnerów w ramach działania dual-use.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu w PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Ja tylko jedną moją omyłkę odnośnie do poprawy przepustowości... Dyrektor Sierpień mi powiedział. Powiedziałem: linia nr 9. To oczywiście jest między Warszawą a Gdańskiem, a nie Wrocławiem.

Podsumowując, szanowni państwo, mapa, którą prezentujemy, to jest mapa, która była stworzona pomiędzy III a IV kwartałem poprzedniego roku. Tak jak powiedziałem, to był wariant referencyjny do przygotowania rozwiązań w ramach Zintegrowanej Sieci Kolejowej, czyli jest dzisiaj łączność pomiędzy planami naszych spółek na najbliższą dekadę do 2035 r. oraz po 2035 r., tak żeby efekt finalny, który przedstawił dyrektor Pyzik, mógł być osiągnięty w większym czasie horyzontalnym. Dziękujemy bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan minister Piotr Malepszak.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Oto podsumowanie, też pewna ciekawostka. Niedawno pojawiła się analiza dotycząca zasadności budowy metra w Polsce w różnych miastach, bo takie pomysły wcześniej się pojawiły. Chodzi o to – i to jest cel naszego działania – żeby pomysły mogły się pojawiać. Pomysłów jest bardzo wiele, ale ważne jest, żeby te pomysły, mówiąc wprost, zweryfikować, mówiąc trochę bardziej dosadnie: szybko sprowadzić na ziemię, jeśli są dalekie od dopasowania do potrzeb. Pojawia się pomysł, czy to jest koncepcja szprych, czy to jest koncepcja ZSK, czy to jest koncepcja budowy metra w 12 miastach, która jest poddawana weryfikacji przez specjalistów, ludzi, którzy znają się na tym, którzy znają się na ekonomicznych aspektach, znają się na technicznych, eksploatacyjnych, społecznych aspektach. Ważne jest, żebyśmy – podkreślam raz jeszcze – w poważnym państwie o poważnych aspiracjach poważnie realizowali inwestycje, biorąc pod uwagę, że są one realizowane za bardzo duże, poważne, publiczne pieniądze.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Jako pierwsza głos zabierze pani posłanka Barbara Oliwiecka. Bardzo proszę.

Posel Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie, panie przewodniczący. Panie ministrze, bardzo dziękuję za tę prezentację. Powiem szczerze, że jestem pod szczególnym wrażeniem metodyki przygotowywania całej koncepcji Zintegrowanej Sieci Kolejowej. To robi wrażenie. Rada naukowa, eksperci, konsultacje, analiza potrzeb... Tych aspektów, jak widzimy, jest bardzo dużo zarówno ze strony PKP, ze strony Portu Polska, jak i ze strony Polskich Linii Kolejowych. Poprawa przepustowości przy każdej korekcie rozkładu jazdy to bardzo ambitne wyzwanie. Na to liczymy. Odczytuję to jako bardzo realistyczne założenia oparte o analizę potrzeb. Docelowa perspektywa czasowa ZSK jest właściwą perspektywą, bo tak powinniśmy podchodzić do inwestycji. To nie jest na kadencję, nawet nie na dwie. To są inwestycje na pokolenia.

To wszystko brzmi jak sukces, ale do tej beczki miodu muszę dorzucić trochę dziegiu. Są mianowicie dwie kluczowe rzeczy. Pierwszą rzecz pan minister już wspomniał: sztafeta. Ta sztafeta jest. Jako politycy bardzo często o niej zapominamy. Myślę, że eksperci, urzędnicy nie tyle doskonale ją pamiętają, co ją praktykują. Gorzej jest z warstwą polityczną. Mam nadzieję, że wszyscy tu mamy świadomość, jak to jest ważne. O to jestem nawet trochę spokojna.

Chodzi jednak o aspekty finansowe. Nic nie zadzieje się bez finansów. W jaki sposób – i czy w ogóle – rozważaliście państwo zabezpieczenie finansowe tej inwestycji? Jakie są mechanizmy? Oczywiście nie mówię o konkretnych środkach w budżecie, tylko bardziej interesują mnie mechanizmy, narzędzia, bo to jest kluczowe w przypadku sztafety, również sztafety politycznej, a tutaj mamy do czynienia jeszcze ze sztafetą pokoleń.

Od razu też uprzedzę, że jeżeli nie zdążę odsłuchać odpowiedzi i już nie będzie mnie na posiedzeniu Komisji, bo mam inne obowiązki, to odsłucham odpowiedzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Bartosz Zawieja.

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Szanowny panie ministrze, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, na wstępie wypada mi podziękować PKP PLK, również panu ministrowi Malepszakowi za całokształt realizacji, co tu dużo mówić, marzeń, które dzieją się w Poznaniu. Przynajmniej teraz tak to wygląda. Jak nie będzie wyglądać, to oczywiście będziemy działać w innej formie.

Ale ogólnie: Dopiewiec, powstaje nowy przystanek w gminie Dopiewo, Luboń, przejście podziemne, tunel ma być zrealizowany w Luboniu w połowie przyszłego roku. Ma też powstać tunel w Puszczykowie. Powstaje towarowa obwodnica miasta Poznania. Tak samo Poznań: węzeł Sucholeska na styku miasta Poznania i gminy Suchy Las.

Żeby nie było, że wszystko jest cacy, są jeszcze rzeczy, na które warto zwrócić uwagę. Szósty co do wielkości węzeł kolejowy Poznań – Starołęka... Wiem, że miasto starało się tam o dotację, która, delikatnie mówiąc, z różnych przyczyn, głównie inżynierskich, nie mogła znacząco wpłynąć na to, aby być zadowolonym, aby ewentualnie starać się, aby ten przejazd na Starołękę zrealizować. Pytanie jest takie: Kiedy ewentualnie – podkreślam: ewentualnie – możemy spodziewać się zwiększenia tej dotacji?

Jeżeli chodzi o inne newralgiczne punkty, bez wątpienia takim punktem są przejazdy w ramach węzłów Poznań Wola i Poznań Umultowo, ale z jeszcze innych rzeczy chciałbym ogólnie dopytać o to, co jest tutaj największym wyzwaniem, które już trwa, a do czego przez wszystkie lata po transformacji nie udało się doprowadzić, a więc o budowę poznańskiego węzła przesiadkowego. Wiem, że przetarg, a potem umowa zakładała budowę trzeciego i czwartego toru na wybranych odcinkach, czyli przykładowo: Poznań Główny – Poznań Wschód, czyli w kierunkach Wągrowiec, Gdańsk, Warszawa, Poznań Główny, Poznań Starołęka, czyli Ostrów, Katowice, Śląsk oraz KDP do Warszawy, oraz w kierunku Wola, czyli trasy na Szczecin i Piłę oraz w kierunku Lubonia, czyli Leszno i Wrocław.

Pytanie jest takie: Czy te prace projektowe idą zgodnie z harmonogramem i czy jest szansa na to, aby zakres tej inwestycji został zwiększony o, jak mi się wydaje, bardzo ważną rzecz? Mam tu na myśli linię nr 363 i to, aby od Rokietnicy poprowadzić ten tor do Tarnowa Podgórnego. Wiem, że były zapowiedzi, aby zakres tej inwestycji zwiększyć chociażby w formie aneksu z głównym wykonawcą. To pytanie o to, czy to ma szansę się ziścić. Tylko przypomnę, że gmina Tarnowo Podgórne to jest praktycznie zagłębie logistyczne, przemysłowe, jedno z większych w środkowo-zachodniej Polsce. Tam chociażby jest cały Lidl Polska, wiele innych, British Imperial Tobacco. W samej tej gminie jest 80 tys. miejsc pracy, a gmina ma jedną trzecią liczby mieszkańców. Jeżeli chodzi o ten aspekt, wydaje mi się, że to jest jak najbardziej wskazane.

Tyle pytań. Za całokształt władzom spółki bardzo dziękuję. Przede wszystkim dziękuję panu ministrowi Malepszakowi za to, że nie zapomina, skąd pochodzi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Jako kolejny głos zabierze pan przewodniczący Stanisław Lamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, trzeba powiedzieć, że pan minister jest fachowcem. To widać po całych założeniach, po wizji, po analizach, po doborze ekspertów, po wszystkich rozmowach, po dwóch latach wszystkich spotkań. Oczywiście trzeba mieć nie tylko wizję, trzeba mieć też pokorę, żeby to wszystko ułożyć. Chcę powiedzieć, że w Komisji Infrastruktury jestem od 20 lat i po raz pierwszy mamy tak dokładną, tak zintegrowaną sieć kolejową.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Andrzej, mówię prawdę. Mówię prawdę, Andrzej. Tak jest, bo niekiedy nawet nie można było doczekać się celów, jak zadawałem pytania, i tych celów nie otrzymałem. Dlatego jestem wdzięczny, że zrobiono tutaj doskonałą analizę, i to wielokryterialną, z nakładami, wzrostem gospodarczym itp. Oczywiście środki KPO są tutaj motorem, one dużo pomogły. Jakby ich nie było, trudno byłoby rozmawiać o nakładach, o inwestycjach. Tutaj jednak cele zostały określone.

Mam natomiast kilka pytań do pana ministra. Kiedyś były plany transportowe. Co z tymi planami transportowymi? Czy one będą realizowane? Chociaż na Pomorzu najwięcej jeździ się

pociągami, to raport NIK o tym, że brak było integracji z autobusami, dał nam trochę do myślenia o tym, że jednak nie jest tak dobrze, chociaż najwięcej ludzi jeździ na Pomorzu, bo za ubiegły rok to 35 osób... każda osoba przejechała. Ta polityka marszałka jest stabilna. On wie, czego chce. Trzeba to tutaj powiedzieć. Wiem natomiast, że od 30 lat, jak się remontowało tory, to były mapy wstydu, były zamknięte bocznice, dworce, pociągi, które gdzieś tam stały. Mówimy szczególnie o pociągach towarowych, bo tych dużo stało.

Mam też pytanie o pociągi dodatkowe, które są z tych kopert, które wybiera Komisja Europejska. Czy one pojadą przez Polskę? Teraz jakoś omijały Polskę.

Mam też pytanie o to, co ze sterowaniem kolejowym, z którym, jak wiadomo, były problemy. Jak to jest daleko? W jakim stopniu to będzie wykonane? Ostatnio mówi się o tym, że Zachód zaczyna wyposażać pociągi w radary antydronowe. To radary, które potrafią to rozbroić. To jest też dla bezpieczeństwa, przynajmniej te szybkie pociągi. Jak patrzy się na tę sprawę? Miałbym tyle w pierwszym... tak że dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Teraz z pewnością kilka miłych słów ze strony pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo przepraszam za głos, ale jest taki, jaki jest, i to nie jest pochodna hulaszczego trybu życia, bardziej przeciągów. Bardzo państwa przepraszam. Będę ograniczał swoją wypowiedź. Jestem przekonany, że pan poseł Mariusz Krystian, ale także moje koleżanki i koledzy posłowie nawiążą do informacji, która dzisiaj została przedstawiona.

Panie ministrze, bardzo ważna jest sztafeta, bardzo ważne jest to, żeby nie upuścić pałeczki, bo pamiętamy, jak było chociażby między pierwszym a drugim rządem Donalda Tuska, kiedy niestety zarzucono realizację nie tylko Centralnego Portu Lotniczego, ale komponentu kolejowego, ku rozpaczy części polityków obozu wówczas rządzącego. Stało się to w 2012 r. Bardzo cieszę się, że pomimo wielu turbulencji, debat, dyskusji, które nie zawsze dawały nadzieję na realizację tych przedsięwzięć, te przedsięwzięcia są realizowane, ale naszym celem nie jest tutaj poklepywanie się po ramieniu. Naszym celem jest to, żeby pobudzić się nawzajem do aktywności. Proszę tak odbierać moje pytania, z którymi zwrócę się do pana ministra, do rządu.

W 2013 r. stało się bardzo źle. Polski rząd kilka lat wcześniej nie wykonał żadnych działań, aby wpisać w sieć europejską, o której tutaj była mowa, korytarz komunikacyjny biegnący wzdłuż wschodniej granicy Unii Europejskiej. Nie zrobiono nic. Przypomnę słowa pana byłego premiera Buzka, wówczas europoła, który w 2013 r. powiedział bardzo wyraźnie, że to jest nie tylko skandal, ale i zaniedbanie, które bardzo mocno uderza w naszą gospodarkę i budowę odporności i potencjału gospodarczego.

W wyniku wieloletnich starań udało się wpisać korytarz Trójmorza, korytarz komunikacyjny Via Carpatii do sieci TEN-T. Teraz pytanie jest takie. Dlaczego państwo – być może tego nie zauważyłem – nie uwzględniście w swoim opracowaniu tego korytarza? Na pewno nie uwzględniście, bo wyrzuciliście chociażby jedną jego część, część biegnącą z Fronołowa przez Białą Podlaską, dalej w kierunku północnym. To był element Rail Carpatii. Tego elementu nie ma.

Na kanwie tego właśnie państwa działania bardzo proszę o informację, na jakim etapie są uzgodnienia co do wspólnych realizacji inwestycji z partnerami ze Słowacji, Węgier, Rumunii, Bułgarii, bo co do Rail Baltiki mamy mniej więcej wiedzę, jaki jest stan realizacji chociażby na Litwie, Łotwie i w Estonii. Bardzo proszę o informację, kiedy ostatni raz państwo czy Ministerstwo Infrastruktury prowadziło rozmowy w tej sprawie ze swoimi odpowiednikami w państwach, które wymieniłem. Czy – a jeżeli tak, to kiedy – problem był podniesiony na Grupie Wyszehradzkiej? Ile razy dyskutowaliście państwo i mieliście w agendzie na Grupie Wyszehradzkiej Rail Carpatię? To jest jeden z elementów.

Padło pytanie o źródła finansowania przedsięwzięcia, jakim jest Zintegrowana Sieć Kolejowa. Zwróćcie państwo uwagę na jedną rzecz. Nie chcę tutaj nikogo obrażać. Otóż komponent kolejowy CPK został zmniejszony o 75%. Rząd wyrzucił strategicznego inwestora – ale to po drodze – następnie ogłaszacie państwo program kolejowy, który jest ponad dwukrotnie większy od tego pierwotnego komponentu kolejowego CPK. Przypomnę, że tam szacuje się 1,8 tys. km. Państwo mówicie o 4,7 tys. km linii kolejowych. Kilka tygodni temu minister finansów powiedział, że nie da ani złotówki, i odmówił ministrowi infrastruktury jego wniosku o finansowanie pieniędzy. Będzie mniej aniżeli na ten okrojony 25-procentowy komponent kolejowy CPK w chwili obecnej.

Przecież to jest sen wariata. Tak mówi się w środowisku inwestycyjnym, w środowisku eksperckim. Eksperci tak to nazywają, nie urażając nikogo. To minister finansów wprowadza zamieszanie, które, można by powiedzieć, są himalajami złego zarządzania. W takim razie proszę o odpowiedź na pytanie. Jakie są źródła finansowania i jakie będą źródła finansowania przedsięwzięcia ZSK? Jak w latach kolejnych przewidujecie państwo wydatki? Jakie są konieczne wydatki, żeby ten program zrealizować?

Muszę jeszcze zadać pytanie dotyczące Węzła Małopolsko-Śląskiego. Ten węzeł miał być sposobem na wyprowadzenie ruchu z Krakowa na północ w kierunku CMK, a także na szybkie połączenie z Krakowa i Katowic. Pozwala się przemieszczać szybszą linią niż dzisiaj linia E30. Dlaczego w zamian proponujecie państwo drogę równoległą do autostrady A4? Dlaczego dzisiaj proponowana przez państwa linia kolejowa zamiast dwóch ma tylko jedną funkcję? Nasuwa się pytanie, na które oczekuję od państwa odpowiedzi. Dlaczego pomija się w tym projekcie subregion olkuski? Zostawiacie go państwo jak wyspę nietkniętą żadnym elementem inwestycyjnym.

Jeszcze raz przepraszam za głos. Bardzo proszę, panie ministrze, o odpowiedź na piśmie na te pytania. Proszę o odpowiedź na piśmie. Rozumiem, że dzisiaj może pan nie być do tego przygotowany. Proszę o pełną, szczegółową odpowiedź na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę panią przewodniczącą Krystynę Sibińską o to, żeby zabrała głos. Bardzo proszę.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, nie po raz pierwszy usłyszy państwo ode mnie o województwie lubuskim i o problemach związanych z komunikacją w województwie lubuskim, ale trudno się dziwić, ponieważ sprawy kolei są pod szczególnym społecznym nadzorem, jeśli chodzi o województwo lubuskie, a Gorzów Wielkopolski w szczególności. Trudno się dziwić przez kłopoty spowodowane przede wszystkim niewydolnością Polregio, ale też brakiem zelektryfikowanej linii kolejowej, brakiem dobrych połączeń. Sprawa rozwiązania tych problemów jest sprawą priorytetową i, śmiem twierdzić, najważniejszą, jeśli chodzi o województwo lubuskie i Gorzów Wielkopolski. Stąd kilka pytań.

Oczywiście to, że nie mamy elektryfikacji linii nr 203, martwi nas wszystkich. Będę ponawiała prośby o to, żeby analizować dalej i przesunąć ten projekt bliżej realizacji, ponieważ ze względów strategicznych, obronności, bezpieczeństwa linia ta robi się coraz ważniejsza i coraz bardziej potrzebna.

Szczegółowo chciałabym dopytać o to, co się dzieje z inwestycją, która jest w trakcie realizacji – może na razie jeszcze na papierze, ale jednak jest, są podpisane stosowne umowy itd. – czyli linią Gorzów – Poznań przez Międzychód i Skwierzynę, ponieważ ostatnio pojawiły się niepokojące informacje. Pozwoliłam sobie przesłać zarówno panu ministrowi, jak i panu dyrektorowi artykuły, które ukazują się na ten temat. Proszę o uspokojenie mieszkańców i o dobre informacje. Czy ta inwestycja rzeczywiście się odsuwa? Czy rzeczywiście sprawy związane z pozwoleniami, z papierami trwają tak długo, że rozpoczęcie robót będzie przesunięte w czasie? Czy prawdą jest to, że sprawy związane z elektryfikacją tego odcinka utknęły i nie będą realizowane? Tu są informacje, że właśnie na odcinku Międzychód – Szamotuły zrezygnowano, że cała trasa pochłonie olbrzymie pieniądze itd., itd.

Pytam o to dlatego, że jestem na pierwszej linii frontu, jeśli chodzi o sprawy kolejowe w województwie lubuskim, ponieważ jako posłanka z tamtego regionu, ale też jako wiceprzewodnicząca Komisji Infrastruktury nieustaję mam w tym temacie zapytania. Proszę więc o rzetelną informację i o to, żeby w tych wszystkich planach... Nie wiem, czy potrzeba więcej sił... Tego naprawdę nie wolno lekceważyć. Po prostu musi być tak, jak zostało to obiecane przez pana ministra, niejednokrotnie przez pana dyrektora. Padają obietnice na sesjach rad miasta i publicznie na konferencjach. Była też nasza konferencja.

Mam tu pretensje do pana ministra Adamczyka. W zasadzie co zrobiliście przez te osiem lat? No, kurczę, nic, naprawdę. Skończyliście estakadę, którą została wywalczona jeszcze za naszych czasów, poprzednich. Taka jest prawda, więc muszę się o to upominać. Stąd też prośba o rzetelne, konkretne informacje, ale też, jeśli cokolwiek ma się przesunąć... Za chwilę miał być most przez kanał, przez Wartę itd., itd. To już nie są żarty. To już są sprawy na ostrzu noża. Bardzo proszę o mocne baczenie, jeśli chodzi o tę inwestycję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Teraz głos zabierze pani posłanka Magdalena Kołodziejczak. Bardzo proszę.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Dane, które tutaj mieliśmy okazję zobaczyć, oczywiście niezwykle cieszą. Widzimy zresztą, jak ogromne jest zainteresowanie korzystaniem z połączeń kolejowych. Widzimy to na co dzień, jeżdżąc pociągami, widząc, że jeżdżą pełne składy. Za to naprawdę bardzo, bardzo dziękuję. Ostatnio byłam w Ciechocinku. Jak już mówiłam, wszyscy pana ministra tam uwielbiają, bo po kilkunastu latach wróciło połączenie, ale nie tylko...

Panie ministrze, mam pytanie. Ogromne znaczenie mają oczywiście połączenia dalekobieżne, łączenia miast wojewódzkich, natomiast chciałam zapytać o temat drobny w skali kraju, ale dla moich mieszkańców niezwykle ważny: o rewitalizację linii nr 229 Pruszcz Gdański – Straszyn. Kilkanaście lat temu miałam przyjemność zlecenia prestudium. Prestudium pokazało ogromne zainteresowanie tą linią i powiem szczerze, że w rejonie południowego Gdańska i gminy Pruszcz Gdański jest to rozwiązanie, które da nam wreszcie szansę niestania w kolejkach, żeby dojechać kilkanaście kilometrów do Gdańska. Wiem, że coś się zaczyna dziać, ale jeśli mogę, bardzo proszę o informację. Przypomnę tylko, że ta linia na szczęście jest zawieszona, nie uległa likwidacji, a 34 lata temu pojechał tamtędy ostatni pociąg. Myślę, że pan jest znakomitym rekonstruktorem tego wszystkiego, co nie funkcjonowało. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję pani posłance. Umówimy się tutaj, by porozmawiać o Ciechocinku, bo zabrzmiało to bardzo interesująco.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Chętnie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

W gronie prezydium uznaliśmy, że to jest dobra okoliczność na jakieś spotkanie przy kawie, a może...

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Mogę być przewodnikiem, bo tam się urodziłam i tam mieszkałam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To tym bardziej z chęcią z panią posłanką na ten temat porozmawiamy, ale teraz głos zabierze pan poseł Weber.

Posel Rafał Weber (PiS):

Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo przedstawiciele spółek kolejowych, wszystko byłoby dobrze, szanowni państwo, gdyby w informacji przedstawionej przez pana ministra zostały podane kwoty, które są zapewnione na realizację tych potrzebnych i wskazanych na mapkach inwestycji. Tego natomiast nie usłyszeliśmy. Nie usłyszeliśmy żadnych planów odnośnie do finansowania tych inwestycji. Zresztą przez ostatnie dwa i pół roku praktycznie nic się nie zmieniło, jeżeli chodzi o finansowanie inwestycji kolejowych. Jest program Centralnego Portu Komunikacyjnego, jest „Krajowy program kolejowy”, jest program dworcowy, któremu zmieniono nazwę i ograniczono go od strony zakresu, zresztą kolejowy program CPK też. Nie ma natomiast żadnych nowych instrumentów finansowych, które spowodowałyby, że przedstawione tutaj – co niektóre być może potrzebne – inwestycje mogłyby wejść chociażby w fazę przygotowania, nie mówiąc o fazie budowy, czyli o fazie najbardziej kosztochłonnej. To jest ten podstawowy mankament Zintegrowanej Sieci Kolejowej, tego materiału, który został przygotowany.

Druga kwestia... Na nią też trzeba bardzo mocno wskazać. Ten materiał nie ma charakteru formalnego. To nie jest dokument rządowy, to nie jest dokument przyjęty uchwałą rządu, to nie jest program Ministerstwa Infrastruktury, ba, to nawet nie jest program którejś ze spółek kolejowych. To są zebrane zapotrzebowania, które są wynikiem pracy – jej nie kwestionuję – przez ostatnie kilkadziesiąt miesięcy, natomiast póki nie zostanie to sformalizowane, póki nie zostaną zapewnione na to środki finansowe, będzie to tylko lista pobożnych życzeń na przyszłość, którą należy wypełnić właśnie wtedy, kiedy środki finansowe zostaną zapewnione.

Dla przykładu zapytam. Kiedy można mieszkańcom Pilzna... To miasteczko było wskazane jako jedno z 27, do których kolej ma dotrzeć. Na który rok dotrze tam kolej? Jak mieszkańcy Pilzna zapytają: „Dobrze, fajnie, jesteśmy na tej mapce, ale kiedy możemy spodziewać się połączeń kolejowych w naszym mieście?”, to co w tej chwili odpowie Ministerstwo Infrastruktury? To jest drobny przykład. Za chwileczkę przejdę do kolejnych, dużo poważniejszych tematów kolejowych, ale ten przykład pokazuje, że konkretnych planów inwestycyjnych, jeżeli chodzi o Pilzno, nie ma.

Druga sprawa. Czy naprawdę, szanowni państwo, z analiz wyszło, że w Polsce nie jest potrzebny korytarz bazowy na osi północ-południe po wschodniej stronie Warszawy? Czy naprawdę z analiz wyszło, że taki korytarz nie ma uzasadnienia? Jeżeli tak, to równie dobrze mogłoby wyjść, że nie jest potrzebna Via Carpatia. Takie były analizy w 2010 r., w 2012 r., kiedy państwo rządziła. Via Carpatia też wtedy nie była w agendzie realizacyjnej. Ona całe szczęście już jest realizowana, z opóźnieniami, bo z opóźnieniami, ale jest to temat konkretnie zaadresowany. Pan minister potwierdza – tak rozumiem reakcję – że ten korytarz jest, natomiast jeżeli dobrze przypatrzeć się tej mapce, nie ma uciągniętego korytarza bazowego, który obsługiwałby północ naszej ojczyzny, okolic przejścia granicznego z Litwą, do okolic nawet nie Rzeszowa, tylko Krosna czy Sanoka, bo takie były nasze plany. Proszę tutaj o wyjaśnienie, czy na pewno z tych analiz nie wyszło, że takowy korytarz bazowy jest niezbędny.

Druga kwestia. Po pewnym czasie przyznali państwo, że jednak linia kolejowa L58 – to jest nowy odcinek, który ma być częścią szprychy nr 6 – jest potrzebna. Na początku nie chcieliście pracować nad tym tematem. Chyba dopiero po roku czy po półtora roku spółka Centralny Port Komunikacyjny złożyła wniosek o wydanie decyzji środowiskowej, wniosek, który był przygotowany już za naszych rządów – jest pan minister Marcin Horała, myślę, że to potwierdzi – z tym że, drodzy państwo, przed chwileczką zakończyliśmy posiedzenie Komisji Infrastruktury, na którym omawialiśmy projekt ustawy skracającej proces inwestycyjny właśnie w przypadku tego typu inwestycji, czyli inwestycji kolejowych, które docierają do lotnisk uznanych za kluczowe. Tam lotnisko Rzeszów-Jasionka jest wskazane jako lotnisko kluczowe. Jest nawet wymieniona konkretna inwestycja, która na tym obiekcie lotniskowym ma być zrealizowana. Logika wskazuje, że linia kolejowa, która w przyszłości ma być budowana – a ta linia kolejowa zarówno przez nas, jak i po czasie przez was została wskazana jako potrzebna – również powinna być w tym projekcie ustawy zawarta właśnie po to, żeby przyspieszyć skomplikowany proces uzyskiwania decyzji środowiskowej.

Poddaję pod rozważenie, panie ministrze, aby jeszcze w trakcie procesu legislacyjnego zaproponować poprawkę posłom – czy to mniejszości, czy to większości, bo kto tołoży, nie ma już znaczenia – żeby odcinek ten dołożyć do tego projektu ustawy, do katalogu wymienionego w ramach inwestycji kolejowych. Skoro zostało powiedziane słowo, powiedziana została litera A, to trzeba powiedzieć również B, czyli iść za ciosem, pokazać, że faktycznie ma się konkretny, logiczny pomysł na realizację takich inwestycji. Powinny mieć one priorytet, jeżeli chodzi o skrócenie kwestii administracyjnych.

Sprawa trzecia. Jeden z zarzutów do szprych kolejowych wysuwanych przez pana ministra Malepszaka był taki, że ta mapa w ogóle nie pokazywała połączeń na osi wschód-zachód. Nie pokazywała, bo nie miała pokazywać. Szprychy kolejowe pokazywały połączenia tylko i wyłącznie do Warszawy albo do CPK. Nie było ani jednego połączenia na osi wschód-zachód, ale OK, skoro pan minister mówi, że te połączenia na osi wschód-zachód są potrzebne, to mam pytanie o konkretne połączenie, które zostało przez państwa, przez spółkę PKP Intercity wycofane w grudniu 2024 r. i do tej pory nie zostało przywrócone, czyli o połączenie bezpośredniego pociągu z północy Podkarpacia z Wrocławiem.

Poruszałem ten temat na niejednym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Przed nami grudzień, czyli ponowna korekta, ponowna zmiana rozkładu jazdy. Słyszymy, że połączeń ma być więcej, więc jest pytanie. Skoro, panie ministrze, ten korytarz wschód-zachód idący południową częścią Polski jest ważny, to co stoi na przeszkodzie, żeby przywrócić chociażby jedno bezpośrednie połączenie północy Podkarpacia z Wrocławiem? Takie połączenie było do grudnia 2024 r., natomiast zostało usunięte z rozkładu jazdy. Od tego czasu upominam się o to, żeby wróciło. Pytanie jest konkretne. Czy – skoro ten korytarz jest tak ważny – powróci połączenie między chociażby Stalową Wolą, Tarnobrzegiem, Mielcem czy w drugą stronę, między Stalową Wolą, Niskiem, Rudnikami nad Sanem, Leżajskiem, Nową Sarzyną, Rzeszowem, a dalej przez Małopolskę i Śląsk do stolicy Dolnego Śląska?

Sprawa kolejna wzbudza duże zainteresowanie szczególnie środowisk samorządowych. Myślę, że do Ministerstwa Infrastruktury trafiają monity. Jak to się stało, że korytarzem bazowym łączącym Podkarpacie z Warszawą jest korytarz nie pełnej szprychy nr 6, czyli przez województwo świętokrzyskie i później mazowieckie, tylko przez województwo lubelskie, i nie obecną linią kolejową nr 7 z Lublina przez Nałęczów, Puławę, Dęblin, Otwock do Warszawy, tylko tak jakby objazdem bodajże przez Parczew i Siedlce? Przecież tamtędy będzie się jechało dłużej. Nawet jeżeli inwestycja, która tam została wskazana, została pokazana jako budowa nowego szlaku kolejowego, zostałaby zrealizowana. Już w tej chwili po dużym zakresie inwestycji na linii kolejowej nr 7 czas przejazdu między Lublinem a Warszawą został skrócony. Jeżeli zostanie dopełniona inwestycja przy Otwocku i zostanie dopełniona inwestycja przy Warszawie Wschodniej, to on też zostanie zmniejszony. Po co pokazywać korytarz inny, który jest już gotowy?

Tutaj też są duże znaki zapytania. Pytam natomiast o korytarz, który został wskazany jako szprycha nr 6, czyli idący przez województwo świętokrzyskie i mazowieckie. On zapewniłby też dostęp do kolei zarówno mieszkańcom – mówię tutaj o tej sieci bazowej – Tarnobrzega, Sandomierza, Ostrowca, Starachowic i później w kierunku Radomia i Warszawy. Proszę o podanie argumentów, które państwa zdaniem przemawiały za tym, żeby korytarz podkarpacki poprowadzić przez Lublin, a nie przez województwo świętokrzyskie i mazowieckie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

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

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo dyrektorzy, Wysoka Komisjo, tytułem komentarza do tych zachwyków nad panem ministrem powiem, że jest ich tyle, że chyba w Karpaczu, panie ministrze, ktoś się pomylił i tytuł człowieka roku powinien dostać pan minister Malepszak, a nie pan minister Klimczak. Być może jak zrobią kolejne forum w Ciechocinku, to tak się stanie, czego panu, panie ministrze, serdecznie życzę. Nie ma mojej złośliwości w tym względzie.

Tytułem wstępu bardzo proszę, aby odpowiedzi na zadane przeze mnie pytania były udzielone na piśmie, ponieważ dotyczą bardzo wielu problemów, które mają istotne znaczenie dla rozwoju sieci kolejowej w Polsce. Chciałbym, aby te odpowiedzi stanowiły również pewien przyczynek do dalszej debaty, bo obserwując wiele państwa działań w temacie rozwoju sieci kolejowej w Polsce, sądzę, że ona będzie się rozwijała.

Po kolei. Rozpocznę od tematu Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Panie ministrze, na początek takie pytanie: Kto jest autorem ZSK? Kto przyznaje się do autorstwa? Czy jest to spółka CPK, czy to jest biuro pełnomocnika, departament, PKP PLK? Kto konkretnie jest autorem tego projektu? Kolejne pytanie: Z jakich analiz wynika propozycja ZSK? Jakie są dane wejściowe do przeprowadzenia tych analiz i skąd pomysł na sieć taką, a nie inną? Konkretnie skąd pomysł, który pan przedstawił?

Panie ministrze, dlaczego w tej koncepcji pomija się ważne ośrodki subregionalne i tym samym pozbawia się je szans na dobre skomunikowanie? Dlaczego priorytetem w tej sieci są połączenia dalekobieżne realizowane kosztem małych ośrodków? To samo przez się wynika z koncepcji, którą pan przedstawił, i taki to ma skutek. Dlaczego pomijacie ośrodki subregionalne i pozbawiacie je szans na dobre skomunikowanie?

Czego konkretnie brakuje? O to chcę zapytać. Brakuje tu m.in. linii Milanów – Biała Podlaska – Fronów. Przypomnę, że linia ta miała łączyć województwo lubelskie i podlaskie i być linią rękodową. Przypomnę, że to taka linia, która przebiega zawsze albo równolegle, albo ukośnie do linii frontu, czyli ma element bezpieczeństwa. Linia ta była też elementem szlaku Rail Carpatia. W zamian proponujecie państwo linię dłuższą od istniejącej z Lublina do Warszawy. Ta linia omija i Białą Podlaską, i Siedlce.

Moje kolejne pytanie dotyczy odgięcia szprychy nr 3, czyli linii nr 29 Ostrołęka – Łomża – Pisz – Orzysz – Giżycko w kierunku Ełku i Grajewa. Ten pomysł osłabia możliwość skomunikowania poligonu w Orzyszu i praktycznie uniemożliwia sprawną komunikację między Ostrołęką i Łomżą a Mazurami. Chcę zapytać, który z polskich wojskowych podpisał się pod zgodą na takie trasowanie linii. Kto w Ministerstwie Obrony Narodowej dał zgodę na takie trasowanie? Konkretnie kto? Czy było to konsultowane również z prezydentem Łomży, ze starostą kolneńskim, z burmistrzem Kolna, starostą piskim, burmistrzem Orzysza i burmistrzem Giżycka? Jakże wydal w tym względzie opinie?

Proszę również pokazać w temacie magistrali świętokrzyskiej wyliczenia i grafiki, na podstawie których trasa z Krakowa do Warszawy przez Proszowice, Kielce i Radom będzie szybsza niż Węzeł Małopolsko-Śląski i Centralna Magistrala Kolejowa. Proszę o porównanie kosztów tych inwestycji, które doprowadzą do tego stanu, jeśli tak będzie.

To są pytania kluczowe, które dotyczą Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Proszę, aby odpowiedzi na te pytania były przedstawione na piśmie, bo – już teraz informuję – te odpowiedzi i te pytania będą przyczynkiem do dalszej dyskusji w tym temacie. To oczywiście nie koniec moich pytań w temacie prezentacji przedstawionej na tym posiedzeniu Komisji.

Przechodząc już do realizowanych inwestycji remontów liniowych, odniosę się do samego początku, który pan minister przedstawił, ładnie chwalać się rosnącą frekwencją na trasach kolejowych. Przedstawił pan temat realizacji programu „Kolej plus” i powiedział pan, że te siatki połączeń były niedostosowane do potrzeb pasażerów. Wskazał pan tam bodaj cztery pary połączeń, tak? Wie pan, panie ministrze, że minął się pan z prawdą, ponieważ cztery pary połączeń to było wymaganie minimalne, a w postępowaniach ofertowych przewoźnicy regionalni byli premiowani za zwiększanie liczby połączeń na poszczególnych trasach i tak się działo. Te rekordy są stąd, że znaczący udział w tych rekordach przewozowych posiadają przewoźnicy regionalni i samorządy wojewódzkie, tak jak to się odbywa choćby w Małopolsce. Doskonale pan wie, że to nie było trasowane na cztery pary połączeń, tylko to było minimum, które również wynikało z przepisów, które nakładała w tym względzie Komisja Europejska. To było minimum, ale premiowane w postępowaniach ofertowych były połączenia, które wykraczały poza to minimum, i tak najczęściej było, tak jak na linii, którą często przywołuję, czyli linii kolejowej nr 94, gdzie mamy 19 par połączeń, nie cztery. Nie wiem, czy przez przypadek, czy celowo minął się pan z prawdą, ale chciałem na to zwrócić uwagę.

Panie ministrze, w ciągu ostatnich miesięcy wielokrotnie pisałem do pana z interpelacjami poselskimi dotyczącymi części przeprowadzanych prac. Na niektóre pan odpowiedział, na niektóre pan nie odpowiedział, a na niektóre odpowiedział pan w taki sposób, że ta odpowiedź zupełnie mija się z rzeczywistością.

Rozpocznę od rzeczonyj przeze mnie linii kolejowej nr 94. Panie ministrze, w ciągu tej trasy od Skawiny do Oświęcimia samorządy przeprowadzają szereg inwestycji infrastrukturalnych. Tak dzieje się choćby w gminie Spytkowice. Od dwóch lat proszę pana o przedstawienie harmonogramu remontu przystanków w Spytkowicach i Ryczowie. W przypadku Ryczowa odpowiedział mi pan, że w 2025 r. zostaną tam przeprowadzone remonty doraźne i że zostały przeprowadzone na ponowioną przeze mnie interpelację. Panie ministrze, żadne prace nie zostały tam przeprowadzone: ani te, które dotyczą bezpieczeństwa podróżnych, ani te, które mają choćby doraźnie poprawić stan infrastruktury. Nic nie zostało tam zrobione. Informuję pana o tym, ponieważ napisał pan, że zostały przeprowadzone. Nic nie zostało tam zrobione. Oczywiście mówimy tutaj o stacjach kolejowych również w Spytkowicach czy choćby w Przeciszowie, gdzie mamy już infrastrukturę parkingową, mamy parkingi typu „Parkuj i jedź”, mamy całą infrastrukturę, natomiast perony absolutnie odstają od tej rzeczywistości.

Komu perony odjechały, to odjechały. Wiemy, komu odjechały perony, tak że tutaj proszę nie silić się na złośliwości, panie pośle, bo jakoś dzisiaj panu wybitnie one nie wychodzą.

Kwestia linii nr 94 i doprowadzenia tej linii do stanu, do którego ona w znacznej mierze była już doprowadzona, dotyczy również linii kolejowej nr 103, bo ona krzyżuje się w osi północ-południe. Ona krzyżuje się z linią nr 94. Na posiedzeniu Komisji mieliśmy temat związany z włączeniem tej linii do opracowania w temacie rozwoju Krakowskiego Węzła Kolejowego. Ten temat został włączony do opracowania jeszcze w czasie urzędowania pana ministra Andrzeja Adamczyka. Wiemy, że prace toczyły się i toczą. Pan minister informował na posiedzeniach Komisji i Parlamentarnego Zespołu ss. Rozwoju Małopolski, że zostały tam wdrożone nowe komponenty i został opracowany aneks. Termin na realizację tego projektu minął w sierpniu. Mamy wrzesień, stąd moje pytanie: Czy temat związany z opracowaniem studium dla tej linii jest zakończony? Jeśli tak, to kiedy i gdzie zostaną przedstawione wnioski lub czy już można uzyskać wgląd do tego opracowania?

Jesteśmy tym tematem bardzo mocno zainteresowani, ponieważ ta linia ma strategicznie ważne zadanie dotyczące bezpieczeństwa państwa polskiego, łączy i może pomagać również w transporcie wojskowym, jak i w transporcie produktów z zakładów, które mają strategiczne znaczenie w zakresie bezpieczeństwa państwa polskiego. Mówimy tutaj o rafinerii w Trzebini, mówimy tutaj o zakładach chemicznych w Alwerni i mówimy choćby o zakładzie PONAR

w Wadowicach, który produkuje elementy uzbrojenia, jak i o zakładach spożywczych Maspex, które w sytuacji kryzysu również mogą wykorzystywać tę linię do transportu towarów. Dlatego pytam o tę kwestię.

W dalszym ciągu, panie ministrze, idą prace w zakresie budowy połączenia kolejowego Oświęcim – Tychy i widać postęp projektowy nie tylko na odcinku Bieruń Stary – Tychy, natomiast plan dotyczący odcinka Oświęcim – Bieruń cały czas jest tylko w komunikacji werbalnej. Naprawdę trzeba byłoby w tym temacie podjąć jakieś konkretne, zdecydowane działania i przyspieszyć te prace, ponieważ to może być znaczący element na pograniczu Małopolski i Śląska, który wpłynie na zwiększenie liczby pasażerów i usprawni komunikację pasażerską i towarową w tym rejonie.

Panie ministrze, ostatnie z moich pytań dotyczy linii kolejowej nr 117. Tam zamarł cały cykl remontowy, panie ministrze. W zasadzie od dwóch lat na tej trasie nie dzieje się inwestycyjnie nic, a jeśli nie nic, to prawie nic. Albo inaczej: nie dzieje się nic istotnego, co wpływałoby na bezpieczeństwo i przepustowość tej linii oraz zwiększenie prędkości docelowych składów pasażerskich. Jest bardzo duża konieczność kontynuacji tych prac remontowych, które odbywały się tam kilka lat temu, aby na całej długości od Bielska-Białej aż do Kalwarii Zebrzydowskiej uzyskać możliwe prędkości docelowe, które na tej linii są możliwe do uzyskania, bo wiemy, że nie wszystkie są możliwe do uzyskania. Naprawdę trzeba tutaj bardzo dużej intensyfikacji, jeśli chodzi o prace remontowe.

Bardzo proszę o odniesienie się do tych pytań, panie ministrze, na piśmie, ponieważ, tak jak mówię, jest i będzie to przyczynek do dalszej dyskusji w tych tematach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Łukasz Kmita. Proszę bardzo.

Poseł Łukasz Kmita (RozwojPlus):

Dzień dobry wszystkim. W związku z tym, że byliśmy w Małopolsce, teraz na chwilę przenieśmy się w inny region. Wrócimy jeszcze do Małopolski, bo tematów małopolskich jest sporo.

Na prezentacji dotyczącej Zintegrowanej Sieci Kolejowej pojawiła się informacja dotycząca dedykowania nowych linii autobusowych tam, gdzie mają nie docierać pociągi. Chciałem zapytać o to, czy ta formuła będzie wyglądała tak jak w przypadku linii z Turku do Konina, gdzie zrezygnowano z programu „Kolej plus”. To jest natomiast dość wygodne dla ministerstwa, bo zrzuca ciężar budowy infrastruktury kolejowej z siebie, a ciężar uruchomienia połączeń bierze na siebie samorząd, w tym wypadku samorząd województwa wielkopolskiego.

7 września Koleje Wielkopolskie uruchomiły nowe regularne połączenia autobusowe na trasie Konin – Turek. Nowa usługa Kolej na Bus uzupełnia istniejącą ofertę. Rzekłbym, dobre rozwiązanie. Oczywiście budowa linii kolejowych to jest spory nakład. Oprócz finansów, to także spory czas. Zwracam natomiast uwagę na to, że, jak rozumiem, docelowym modelem jest obarczenie bez finansowania samorządów koniecznością uruchomienia linii autobusowych według modelu Kolei Wielkopolskich. Samo rozwiązanie jest dobre, tak jak mówię, ale wydaje mi się, że jeśli rezygnujemy z jakiejś trasy czy z jakiegoś połączenia kolejowego, to zasadne byłoby, żeby to państwo, a nie samorząd, uruchamiało zastępcze połączenia autobusowe.

Zwracam też uwagę na fakt, iż w przypadku Konina i Turku samorząd województwa i Koleje Wielkopolskie chwalą się tym, że to połączenie umożliwia także integrację transportu kolejowego i autobusowego, z tym że – uwaga, bo to mnie dość mocno zaskoczyło – nie ma wspólnego biletu na autobus i kolej, tylko jest, uwaga, 10-procentowa ulga, jeśli ktoś kupuje bilet z Turku, a chce jechać do Poznania Kolejami Wielkopolskimi. Myślę, że zasadne byłoby, żeby także w pracach – a słyszeliśmy, że pan minister infrastruktury zapewniał, że toczą się prace nad uporządkowaniem systemu ulg – tam, gdzie pojawiają się zintegrowane połączenia autobusowo-kolejowe, był jeden bilet. Jest jeden przewoźnik, ale de facto są dwa bilety i okazuje się, że są dwie taryfy, a połączenie autobusu i kolei na jednym bilecie daje tylko 10% ulgi na przejazd autobusowy i 10% ulgi na przejazd kolejowy. To tyle, jeśli chodzi o tę część kraju.

Mam bardzo konkretne pytanie do pana ministra. Też proszę odpowiedzieć na piśmie. Kiedy ruszą pierwsze linie autobusowe finansowane czy rekomendowane ze zintegrowanego projektu, który został nam tutaj przedstawiony? Wydaje się, że takie linie autobusowe mogłyby ruszyć w ciągu trzech miesięcy i nic nie stoi na przeszkodzie, żeby rozwiązania, które państwo zaproponowaliście, były wdrożone w trybie natychmiastowym.

Szanowni państwo, jestem trochę zdziwiony tym, że nie prezentowaliście w ramach Zintegrowanej Sieci Kolejowej konkretnych czasów. Sprawdziłem sobie. Jeszcze w lipcu Port Polska prezentował konkretne czasy przejazdów pomiędzy poszczególnymi miastami. Muszę państwu powiedzieć, że w sumie to dobrze, że państwo tego nie prezentowaliście, bo wiele rzeczy się państwu nie spina. Mówię tutaj o Porcie Polska. Otóż – to są państwa dane – czas przejazdu pociągu z Krakowa do Warszawy przez Kielce ma wynieść 90 minut, z Kielc do Warszawy ma wynieść 65 minut, natomiast z Krakowa do Kielc – bo $A + B = C$ – ma wynieść 25 minut. Nie ma takiej możliwości.

Informacje, które państwo prezentowaliście wcześniej już w ramach zintegrowanej sieci, są nieprawdziwe albo nieprecyzyjne. Umieszczenie Magistrali Świętokrzysko-Małopolskiej po wschodniej części i poprowadzenie jej przez Busko – Proszowice jest dobrym rozwiązaniem, ale dla ruchu regionalnego, natomiast podobnie jak pan poseł Krystian uważam, że uruchomienie tam głównego ciągu komunikacyjnego z Krakowa i z południa kraju w kierunku Warszawy po pierwsze jest niecelowe, po drugie wygeneruje ogromne koszty finansowe, a po trzecie nie przyniesie wymiernych efektów w postaci dużej liczby pasażerów. My, pochodzący z Małopolski, bardzo szanujemy ziemię proszowicką, ziemię buską – to już u sąsiadów – natomiast tam nie ma takiej liczby mieszkańców, która zapewniłaby duży potencjał potoków pasażerskich. Jeśli jeszcze mówicie państwo o perspektywie 2050 r., to niestety dramatyczne dane demograficzne wskazują, że wytrasowanie tamtędy połączenia będzie na pewno nieekonomiczne. Jak mówię, to dyskusyjna sprawa. Chciałbym prosić o pisemne wyjaśnienie.

Teraz chciałbym uzyskać dwa słowa od pana ministra w formie pisemnej, ale być może w formie krótkiej informacji, o nowej linii kolejowej Kraków – Katowice. Jaka jest przewidywana prędkość? Czy na tej trasie będzie – tak jak jest na prezentacji multimedialnej – stacja Chrzanów? Pytam w związku z tym, że państwo wykreśliliście – żeby nie powiedzieć: wygumkowaliście – dwie z punktu widzenia mieszkańców Małopolski i Śląska strategiczne linie kolejowe. Pierwsza linia to linia nr 111: Biała Błotna do Węzła Małopolsko-Śląskiego. Druga linia to linia nr 113, która miała prowadzić z Katowic przez Węzeł Małopolsko-Śląski do Krakowa. Tam prędkość eksploatacyjna miała wynosić 250 km/h z geometrią dostosowaną do 350 km/h. Wynikało to konkretnie ze szprych kolejowych. Nie dość, że te linie kolejowe dawały szybki czas przejazdu i połączenie do CMK, to jeszcze umożliwiały mieszkańcom zachodniej Małopolski, konkretnie Olkusza, możliwość szybkiego przemieszczania się do Krakowa, do Katowic i do Warszawy.

Szanowni państwo, dla mnie niezrozumiały jest fakt wyłączenia – żeby nie powiedzieć: wygumkowania – dwóch linii kolejowych: 111 i 113, i wyrzucenia całkowicie Węzła Małopolsko-Śląskiego, i to jeszcze na obszarze, gdzie liczba ludności jest około pięć razy większa niż w obszarze węzła świętokrzysko-małopolskiego. Mam wrażenie, że to jest decyzja wyłącznie polityczna i wiązana z faktem, gdzie kto mieszka. Pan minister tam nie mieszka, ale wiemy, kto mieszka w Małopolsce i kto może za tym lobbować. Moim zdaniem to bardzo zła decyzja. Tak jak mówię, linia do Buska, do Proszowic powinna powstać jako linia regionalna, natomiast wyrzucenie Węzła Małopolsko-Śląskiego z obsługą Olkusza to jest jedna z najbardziej złych decyzji kolejowych tego rządu. Chcę to bardzo wyraźnie podkreślić.

Chciałbym także zapytać o kwestię linii do Szczucina, ponieważ to też jest linia zapowiadana przez pana premiera Kosiniaka-Kamysza, gdzie nie wychodziły żadne duże ilości potoków pasażerskich. Czy państwo będziecie ją realizowali? Czy ta linia kolejowa będzie miała zapewnioną obsługę? Czy samorząd województwa małopolskiego zadeklarował, ile par pociągów będzie po tej linii kursowało? Jestem zdania takiego jak pan minister, że trzeba dostosowywać linie kolejowe do rzeczywistych potoków pasażerskich.

Na koniec powiem, że jestem trochę zdziwiony dyskusją dotyczącą elektryfikacji na linii Gorzów Wielkopolski – Krzyż. To pani przewodnicząca Sibińska. Jak miałem honor i zaszczyt uczestniczyć w posiedzeniu Komisji Infrastruktury w województwie lubuskim, to wszyscy doceniali – dzisiaj jak gdyby o tym zapomnieli – fakt, że pan minister Malepszak we współpracy z PKP Intercity uruchomił szybkie i sprawne połączenia z Gorzowa Wielkopolskiego do Poznania. To niewątpliwie podniosło skomunikowanie tego terenu. Wtedy padły takie słowa, że nie trzeba elektryfikować linii, żeby pociągi mogły jeździć szybko i sprawnie. PKP Intercity – to był projekt rozpoczęty jeszcze za poprzedniego rządu – przygotowało zakup pociągów hybrydowych, które, można powiedzieć, są aż dedykowane na tę linię. Częściowo mogą jeździć po trakcji elektrycznej, częściowo po trakcji spalinowej.

Nie rozumiem więc teraz, czemu państwo – tu mówię akurat do moich kolegów i koleżanek z tej części – nie chcecie wykorzystać tego potencjału, który PKP Intercity kupiło, który zapewnia też szybkie, sprawne i w czasie do tej pory nieosiągalnym połączenia Gorzowa, tylko niektórzy na siłę forsują pomysł elektryfikacji, przy czym to jest zmiana stanowiska z posiedzenia Komisji Infrastruktury, w którym uczestniczyłem na terenie województwa lubuskiego. Czy to wynika z wyborów, które się zbliżają? Chyba lepszą kwestią jest zapewnienie dobrej, szybkiej, sprawnej oferty z Gorzowa Wielkopolskiego do Poznania czy nawet do Warszawy pociągami hybrydowymi niż budowanie czy wymuszanie inwestycji w elektryfikację, jeśli pojawiają się pewne problemy.

Na razie to tyle... Przepraszam, ostatnia rzecz to linia kolejowa nr 62. Od lat o to zabiegam, niestety bez skutku: o poprowadzenie tą linią pociągów kategorii Intercity. Linia jest praktycznie w całości wyremontowana. W ostatnim czasie także przebudowana została stacja Olkusz. Do przebudowy została stacja Bukowno. Mam nadzieję, że w ramach oszczędności, które pojawiły się na wymianie sieci – sprawdzam to na bieżąco w ramach przetargów – będzie możliwa częściowa przebudowa peronów i torów w Bukownie, natomiast muszę powiedzieć, że w propozycji przebiegu nowych pociągów od 2030 r. planujecie państwo uruchomienie połączenia przez Olkusz łączącego Śląsk i Lublin. W moim przekonaniu – a przetestujemy to w ciągu najbliższych dwóch miesięcy – brakuje połączenia Śląska przez Jaworzno, Bukowno, Olkusz, Kozłów Centralą Magistralą Kolejową do Warszawy. Takie połączenie powróciłoby po niemal 18 latach. Ostatni pociąg Intercity jechał tą trasą w 2009 r. i nazywał się Francesco Nullo. Mamy dobry czas przejazdu, mamy potoki pasażerskie, które z pewnością będą gwarantowały rentowność, i nie mamy decyzji politycznej, żeby tamtędy te pociągi uruchomić. Mamy przebudowę linii kolejowej z Katowic w kierunku Sosnowca i Będzina, mamy pociągi, które jeżdżą objazdami po torach towarowych, i nie ma chęci do tego, żeby uruchomić połączenia kolejowe linią nr 62 przez Bukowno, Olkusz i Wolbrom.

Panie ministrze, gorąco proszę, żeby po wycięciu Węzła Małopolsko-Śląskiego przynajmniej taki ogryzek trafił do mieszkańców zachodniej Małopolski, ziemi olkuskiej, wolbromskiej, Charsznicy, Kozłowa, Bukowna, Jaworzna w postaci bezpośrednich pociągów do Warszawy, które kiedyś jeździły. Gdyby wróciły one do rozkładu jazdy, z pewnością miałyby świetne obłożenie i dobry czas przejazdu, a dobry czas przejazdu... mówię o tym m.in. dlatego, że PKP Intercity uruchamia trzy połączenia pociągiem niespiesznym i czas przejazdu z Olkusza do Warszawy wynosiłby niewiele ponad 2 godz. 20 min., a z Katowic do Warszawy przez Olkusz 3 godz., więc w kategorii ekonomicznej jest to bardzo dobre rozwiązanie także dla mieszkańców ziemi żywieckiej, ziemi bielskiej czy całej aglomeracji górnośląskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejna głos zabierze pani posłanka Matysiak. Bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję. Mam trzy, może cztery pytania. Pierwsze pytanie... Chciałabym dowiedzieć się, jak wyglądają kwestie stanu prawnego samego dokumentu Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Czy to jest dokument rządowy? Jeżeli nie, to kiedy zostanie przyjęty? Z tym pytaniem łączą się też kwestie związane z harmonogramem. Te kwestie pojawiały się już we wcześniejszych wypowiedziach posłów. O to chciałabym dopytać. Jak szczegółowo zostało to zapisane?

Chciałabym także dopytać o kwestie finansowania. Jak są zabezpieczone środki na budowę planowanych linii kolejowych? To jest niezwykle istotne pytanie także w kontekście braku środków na realizację programu CPK. Tylko przypomnę, że jeszcze kilka tygodni temu opinia publiczna dowiedziała się o tym, że tych środków nie ma. Inwestycje CPK są wykluczone z pozyskiwania środków z FEnIKS z tego względu, że nie są wpisane do „Krajowego programu kolejowego”. O to dopytywali członkowie zarządu CPK, pan Marcin Michalski, pan Piotr Rachwański. Panowie są tutaj na sali. Być może na linii z ministerstwem ta kwestia została już rozstrzygnięta, ale chyba warto, żeby posłowie, którzy pracują w Komisji Infrastruktury, także dowiedzieli się, jak wygląda ta kwestia finansowa.

Drugie pytanie jest szersze. W prezentacji, która była przedstawiona, dowiedzieliśmy się, że do 27 nowych miast zostaną zbudowane nowe linie kolejowe, pojawią się w sieci kolejowej. Mamy je wypisane, pokazane na mapie kolejowej. Chciałabym dopytać, czy te 27 miast zawiera się także w słynnej liczbie 63 miast, którą rząd chwalił się jeszcze przed wakacjami, zapowiadając, że do tylu miast kolej wróciła i wróci. To nie zostało dosyć doprecyzowane, ale zarówno rzecznik rządu, pan Szlępka, jak i politycy koalicji rządzącej o tym opowiadali. Mamy na sali

pana ministra Malepszaka, może pan minister Malepszak nam wyjaśni, jak ta kwestia wygląda, do ilu miast kolej faktycznie wróciła, w jakim horyzoncie czasowym, czy wróciła, czy wróci, jak to jest planowane. Ciągłe czekam na odpowiedź na interpelacje w tym zakresie. Termin przedłużenia interpelacji to 10 lipca. Minęły już ponad dwa miesiące, a ministerstwo ciągle nie może doliczyć się tych 63 miast. Korzystając z tej okazji, że pan minister jest na sali, może pan minister przedstawi posłom, opinii publicznej, jak to wygląda.

Kwestia trzecia też jest niezwykle istotna. To mianowicie finansowanie Funduszu Kolejowego. Jakie działania podejmuje Ministerstwo Infrastruktury, jakie działania podejmuje pan minister Malepszak, pan minister Klimczak, żeby zapewnić finansowanie już od przyszłego roku? Jest to interesujące, zwłaszcza biorąc pod uwagę dzisiejsze zapowiedzi pana premiera Tuska o tym, że będzie chciał wprowadzić kolejne rozwiązania, które obniżają ceny paliwa. Jak na premiera rządu, który ponoć stawia na kolej, są to działania co najmniej zaskakujące. Myślę, że bez dobrego Funduszu Kolejowego, bez zapewnienia finansowania nie będzie ani Zintegrowanej Sieci Kolejowej, ani Centralnego Portu Komunikacyjnego i tych inwestycji kolejowych, ani horyzontalnego rozkładu jazdy. Myślę, że ta kwestia jest kluczowa. Usłyszeliśmy ostatnio, że termin wejścia w życie zmian, jeśli chodzi o Fundusz Kolejowy, jest przesunięty na czas po wyborach, na 2028 r. Można postawić tezę, że pewnie jest odsunięty na wieczne nigdy. Kiedy doczekamy się dobrego finansowania inwestycji kolejowych w Polsce? Pytam o to w imieniu tysięcy pasażerów, którzy chcą podróżować dobrą, szybką koleją. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Zbigniew Ziejewski. Bardzo proszę.

Poseł Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, mam kilka strategicznych pytań odnośnie do rozwoju kolei na terenie Warmii i Mazur. Byliśmy we wszystkich województwach, a najmniej jednak rozmawialiśmy na temat Warmii i Mazur. Konkretnie chodzi mi o miasto Orneta. Miasto Orneta nie ma dzisiaj peronów, bo te perony są wysypane piaskiem, nie ma dworca, bo jest zamknięte, i nie ma żadnych zadaszeń. Jakie są perspektywy? Pani burmistrz robi 23 września radę z burmistrzami Bartoszyce, Lidzbarka, Ornety, będzie tam marszałek województwa i chcieliby się dowiedzieć, jakie są ewentualnie plany odnośnie do miasta Ornety, rozwoju tam kolei i obiektów, które wymieniałem, czyli peronów, i ewentualnego otwarcia dworca, żeby w czasie zimy lub deszczów mieszkańcy po prostu mieli gdzie się schować.

Kolejną rzeczą, którą chciałbym poruszyć, jest to, na jakim etapie jest modernizacja linii Malbork – Elbląg – Braniewo. Już kilkakrotnie pytałem o modernizację dworca w Elblągu. Chodzi mi głównie o osoby niepełnosprawne, o matki z dziećmi, z wózkami. Te perony nie są dostosowane do wymienionych osób. W jakim czasie planuje się modernizację dworca w Elblągu i kiedy to ewentualnie nastąpi?

Chciałbym jeszcze powiedzieć, że rozbudowujemy port w Elblągu. Ten port docelowo ma przeładowywać 1,5–2 mln ton surowców. Będzie to taki czwarty port w Polsce. Czy ministerstwo myśli więc o połączeniach, o modernizacji linii kolejowej do portu w Elblągu?

Kolejną rzecz, o którą chciałbym zapytać pana ministra, to modernizacja linii, która wiedzie przez Korsze. Mianowicie na Warmii i Mazurach mamy kilka lewarów, pięćdziesięcioletnich. To są Bartoszyce, Pieniężno, Braniewo. Mamy tam zmagazynowane zboże. Chcemy je wywieźć do portów. Niestety trasy, które biegną przez Korsze, na dzień dzisiejszy są bardzo powolne. Kiedy ewentualnie doczekamy się modernizacji tych linii kolejowych?

Kolejną rzeczą, o którą chciałbym spytać pana ministra... Cały czas wracam do Morąga, bo w Morągu zostało już podpisane porozumienie o wykonanie inwestycji kładki, tylko że ta inwestycja cały czas jest w ziemi, nie może wyjść. Śmiem wątpić w to, że terminy, które zostały zawarte w porozumieniu, zostaną dotrzymane. Miasto jest podzielone na pół. Z drugiej strony są jednostki wojskowe, żołnierze wysiadają na dworcu i nie mogą przejść, bo pozostają tory i nie ma kładki. Na tę kładkę mieszkańcy Morąga czekają 20 lat. 20 lat to długo. Czy mógłbym dowiedzieć się od pana ministra, czy wykonawca zdąży z tym zadaniem w tym roku, czy to zadanie w tym roku będzie niewykonalne?

To są takie kluczowe pytania. Mam jeszcze jedną rzecz, bardzo istotną. Mówiliśmy tutaj o tworzeniu linii do Nowego Dworu Gdańskiego. Nie wiem, czy jest to prawdziwe, czy nie, ale ponoć rolnicy, którzy będą mieli pola po jednej i po drugiej stronie torów, będą musieli płacić opłaty dla kolei za to, że będą korzystali z tych przejść kolejowych. Czy to jest prawdziwe, czy nie?

Nie chce mi się w to wierzyć, ale taką informację otrzymałem od izb rolniczych z tamtego rejonu. Czy jest, czy nie jest prawdą to, że PKP występuje z takimi pismami, że rolnicy, którzy będą korzystać z przejazdów kolejowych na nowo otwartej trasie, będą płacić opłaty? Czy to jest prawda, czy to jest tylko jakaś fałszywa informacja? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, jako kolejny głos zabierze pan poseł Lucjan Pietrzczyk. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, mam pytanie o sprawy, które już tutaj wybrzmiały. Było pytanie o kolejowy korytarz centralny. Najbardziej chodzi mi o perspektywę, o planowane rozwiązania związane z zapowiadaną w którymś momencie linią kolejową nr 84. Chodzi o Kunów, Radom, okolice Skaryczewa. Pytał o to i prosił, żeby o to zapytać, pan poseł Frysztak: o fragment szprychy nr 6, o obecnie postulowany kolejowy korytarz centralny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Jako kolejny głos zabierze pan prezes Adrian Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, przyznaję się, że w czerwcu dostałem to opracowanie książkowe, ale nie udało mi się przeczytać całego. Tutaj na slajdach nie było natomiast kilku rzeczy. Podejrzewam, że nie ma tego też w opracowaniach, a myślę, że to są rzeczy ważne z punktu widzenia tego, co Zintegrowana Sieć Kolejowa ma nam przynieść.

Po pierwsze, rośnie liczba pasażerów. Jakiś czas temu mówiliśmy o tym, że będziemy docelowo poruszać się gdzieś w okolicach 500 mln. Teraz to jest ponad 700 mln. Pytanie, jak ta rozbudowa sieci – co oczywiście jest integralnie związane z horyzontalnym rozkładem jazdy, z częstotliwością określonych rodzajów pociągów – wpłynie na ruch na autostradach i drogach ekspresowych. Jak to będzie wyglądało w konsekwencji? Jak rozumiem, nie jest to sztuka dla sztuki, tylko rozbudowujemy to też po to, żeby czasem przejazdu konkurować z drogami o najlepszych parametrach. Mam więc nadzieję, że w konsekwencji będziemy też mieli zmniejszenie ruchu na tych drogach. Jak to wygląda?

Druga rzecz. Bardzo się cieszę, że dużo było rozmów z przedstawicielami szeroko pojętej branży TSL, bo przewozy towarowe musimy ratować, musimy także zalepiać białe plamy, jeśli idzie o terminale, chociażby świętokrzyskie, gdzie ostatnio podpisywany był list intencyjny. Na slajdzie było pokazane, jak nam wzrośnie średnia prędkość dla pociągów towarowych. Uwolni się oczywiście przepustowość na dzisiejszych liniach. Jest natomiast pytanie. Pasażerowie to jest 720 mln, a jak docelowo ma wyglądać przewóz towarów? Jaki rząd wielkości, ile milionów państwo przewidujecie?

Pytania dotyczące następnych kroków zadała już pani posłanka Matysiak. Rozumiem, że teraz będzie praca nad tym, żeby uporządkować to, jaka linia ma jaki priorytet. W jakich latach będzie więc przewidziana do budowy i jakie koszty są z tym związane?

Druga rzecz. Jeżeli to będzie, to, jak rozumiem, rząd przyjmie to jako swój kierunek działań. Często mówimy o sztafecie, że kolejne rządy będą z tego czerpać, tak jak oczywiście w mocno okrojonej formie, ale wiemy, dokąd zmierzamy, jeśli idzie o sieć autostrad i dróg ekspresowych. Jaka będzie formuła tego? Rozumiem, że jako pewnik powinniśmy przyjąć, że to będzie dokument rządowy, ale czy to będzie rozporządzenie, czy uchwała rządu, oczywiście nie taka wielka objętościowo jak ten dokument?

Ostatnia rzecz, ale najważniejsza, to jest właśnie kwestia finansowania, bo bez tego to możemy rysować różne plany. Kiedy w czerwcu pokazała się ta wartość, czyli 4,7 tys. km linii do budowy i 5,6 tys. km do modernizacji, oczywiście było niedowierzanie, bo przez 36 lat przyzwyczailiśmy ludzi do tego, że raczej zamykamy linie kolejowe, a dorobek w budowaniu jest niewielki, 50 km. Jak zaczynaliśmy 36 lat temu zmiany – oczywiście nie na samym początku – rozpoczął się proces budowy autostrad, ale mieliśmy 250 km tych dróg o najlepszych parametrach, chociaż to były wyroby autostradopodobne – jedna, druga to jeszcze spadek po Hitlerze – i jakoś się udało. Dzisiaj jesteśmy piątą siecią w Europie. Za cztery lata przeskoczmy Włochy, wskoczymy na czwartą pozycję. Środki unijne też oczywiście były ważne. One odgrywają coraz mniejszą rolę i w kolejnym budżecie unijnym ich rola jeszcze się zmniejszy. Dzisiaj są one dodatkiem do budowy infrastruktury drogowej. Gdyby nie Krajowy Fundusz Drogowy, na pewno nie

osiągnęlibyśmy tego, co osiągnęliśmy, czyli stabilizacji finansowania bez patrzenia na przejście między perspektywami, bez fundowania sobie gór i dołków. To koniecznie musi być wprowadzone, jeżeli idzie o kolej.

Padła już tutaj nazwa Funduszu Kolejowego, o który cały czas walczymy. Ostatnio branża publikowała listy do premiera. Wczoraj czy przedwczoraj mieliśmy konferencję prasową pod kancelarią. Jak popatrzymy, to nie jest duży wydatek: 610 mln zł. Oczywiście nie można tego równo podzielić, ale gdyby rozpocząć realizację ZSK od przyszłego roku do 2025 r., to jest 26 mld zł rocznie. Tegoroczny budżet Krajowego Funduszu Drogowego to 30 mld zł. Rozumiem, że jest trudna sytuacja finansów, ale chyba nie dla dróg, bo na przyszły rok budżet KFD rośnie do ponad 32 mld zł. Kwota, która jest podana jako całość, 610 mld zł, może szokować, ale to absolutnie jest do osiągnięcia, tylko że, jak mówię, musi to być krajowy mechanizm, który stabilizuje, daje jasne wskazówki na przyszłość, w jakich latach jakie kwoty rzeczywiście mogą być do pozyskania i zrealizowania tych inwestycji. Fundusz Kolejowy jak najszybciej, ani miesiąca dłużej. Kolej nie może już być w gorszej sytuacji niż branża drogowa i rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Więcej osób nie mam zapisanych, ale pozwolę sobie też na kilka myśli dotyczących linii kolejowych, inwestycji i tego, co jeszcze ewentualnie można rozważyć.

Myślę, że to jest pierwsze tak kompleksowe podejście do rozwoju linii kolejowych, które uwzględnia różne perspektywy różnych inwestorów, ale patrzy na problem szeroko. Wydaje mi się, że tego do tej pory brakowało i plan Zintegrowanej Sieci Kolejowej jest elementem, który po raz pierwszy, jak mówię, patrzy kompleksowo na rozwój sieci kolejowej. To trzeba docenić i trzeba panu ministrowi podziękować, bo z pewnością przyczyni się to do lepszego planowania, ale też zrozumienia, w jaki sposób kształtują się korytarze transportowe, jak można podejść do tego kompleksowo w zakresie planowania przewozów pasażerskich, ale i – co nie mniej ważne, a w niektórych elementach może nawet ważniejsze – przewozów towarowych. O ile przewozy pasażerskie rozwijają się bardzo dynamicznie, o tyle brakuje nam strategicznego podejścia w przewozach towarowych. Program, który został zaprezentowany, daje szansę na rozmowę już o konkretnych rozwiązaniach, łącznie z elementami, które w przewozach muszą występować, czy są to bocznice, czy centra logistyczne, czy też mijanki i tory odstawcze, których z pewnością na wielu liniach brakuje. Przewoźnicy też mówią o tym, że to jest bariera we wzmacnianiu przewozów towarowych.

Myślę, że dużo tutaj zostało powiedziane. Panie ministrze, zaproponowałbym może nowy temat, ponieważ nasza Komisja bardzo intensywnie podróżuje po Polsce po to, żeby słuchać lokalnych społeczności, weryfikować na miejscu, jak wyglądają inwestycje, jak są realizowane i co jest potrzebne. Będąc w Krakowie, ewidentnie wybrzmiewa potrzeba, żeby usprawnić ruch kolejowy w okolicach lotniska Balice. Tam mamy do czynienia z linią, która przebiega naziemnie. Ona koliduje z bardzo ważnym korytarzem transportowym, drogowym korytarzem w ramach aglomeracji małopolskiej. Jest to zarazem – mówię o stacji Kraków Balice – stacja czółowa, co oznacza, że nie może w pełni wykorzystać potencjału, który posiada.

Dlatego zachęcam i niejako proponuję taki temat, aby na linii kolejowej nr 133 rozważyć bajpas lotniskowy mniej więcej na wysokości stacji Rudawa w stronę autostrady i dalej przez port lotniczy, żeby osiągnąć efekt synergii, który polegałby na wykorzystaniu kolejowego ruchu pasażerskiego i możliwości dotarcia do lotniska i dalej realizacji... Chcę powiedzieć, że widziałem projektowaną szybką linię kolejową Katowice – Kraków, natomiast biorąc pod uwagę, ile jest w Polsce priorytetów związanych z budową szybkich linii, z remontami itd., trudno powiedzieć, czy taka nowa szybka linia Kraków – Katowice będzie realizowana dosyć szybko. Jeżeli natomiast taki bajpas mógłby powstać... Jeszcze raz powiem, że nie wiem, czy mógłby powstać. Nie znam usytuowania terenu itd. Nie wiem, czy to jest możliwe, biorąc pod uwagę warunki techniczne, natomiast uważam, że z punktu widzenia układu komunikacyjnego w Krakowie, w Małopolsce, dotyczącego lotniska Balice i dostępu do małopolskiego rynku osób, mieszkańców zachodniej Małopolski – mówię także o Śląsku Cieszyńskim, mówię o Podbeskidziu, mówię o mieszkańcach Oświęcimia, Chełmka itd., o miejscach, gdzie mamy z kolei linię Czechowice, tę, którą jeździ pociąg z Bielska-Białej, a za chwilę z Żywca bezpośredni do Krakowa – wydaje się, że to nam rozwiązuje kilka różnych problemów.

Po pierwsze, to problem szybkiego dotarcia do lotniska. Myślę, że dzisiaj mieszkańcy tracą przynajmniej 40, jeżeli nie 50 minut, jadąc przez Kraków, bo muszą dojechać do Krakowa i później wracać i robią takie kółeczko zupełnie niepotrzebnie. Po drugie, to rozwiązuje czy może troszeczkę poszerza ten korytarz transportowy na bezpośrednim dojeździe do Krakowa, bo tworzy się dodatkowe obejście. Jak mówię, to wymagałoby jednak przebudowy układu na Balicach, bo sytuacja, w której korek stoi na autostradzie ze względu na zamknięty przejazd i wyjeżdża już na autostradę w kierunku bramek, jest bardzo, ale to bardzo niebezpieczna. Widzą to wszyscy, którzy tam jeżdżą. Oczywiście czeka nas przebudowa itd., natomiast jest pytanie o to, czy nie warto od razu zweryfikować, czy to jest możliwe.

Bardzo więc proszę. Jeżeli jest możliwość nadania temu projektowi wymiaru formalnego i przeprowadzenia analizy, czy to jest w ogóle możliwe... przez PKP PLK, bo służby w PKP mamy znakomite i wiem, że oni to sprawdzą i wyrysują. Myślę, że to byłby element, który z punktu widzenia skomunikowania, dotarcia do lotniska, osiągnięcia efektu synergii, ale też obniżenia natężenia ruchu samochodowego... Jeżeli ktoś będzie miał perspektywę dojazdu do lotniska bezproblemowo dobrym połączeniem w 30 minut, 40 minut, bo tyle pewnie będzie docelowo – może w 45 minut będzie można dotrzeć z Bielska-Białej do lotniska, tak sądzę – to myślę, że to jest coś, o co warto powalczyć. Tu będziemy mieli potężny efekt czasowy.

Jestem przekonany, że też dla mieszkańców będzie to bardzo interesujący sposób podróży, co potwierdzają wyniki połączeń bezpośrednich Bielsko-Biała – Kraków, a tu jeszcze dochodzi dodatkowo komponent związany z lotniskiem. Wydaje się, że warto o to powalczyć, a przynajmniej sprawdzić, czy to jest możliwe, dlatego proszę. Jeżeli jest to możliwe, panie ministrze, to bardzo prosiłbym o to, żeby nadać temu jakieś formalne sprawdzenie. Wiadomo, że to jest teren, to są koszty, to wszystko wymaga jakiejś analizy, ale stosunkowo niewielki odcinek chyba 10 km to jest coś, co moim zdaniem może znacząco przyczynić się do poprawy warunków transportowych w rejonie Krakowa, Małopolski, a nawet Śląska, bo Kraków generuje potężny ruch pasażerski ze Śląska. Wielu mieszkańców jeździ samochodem, bo nie ma alternatywy albo ta alternatywa jest zbyt wymagająca, a w sytuacji, w której byłby ten wygodny bajpas lotniskowy, pewnie tutaj też można byłoby liczyć na plusy.

Chciałbym też pana ministra zapytać czy raczej prosić o potwierdzenie, czy rzeczywiście prace dotyczące linii nr 190 przebiegają optymistycznie. To jest moje ostatnie pytanie. Dziękuję bardzo.

Pan przewodniczący Adamczyk, tak?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Do tego, co powiedział pan przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Krytyka? Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Poparcie?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To tym bardziej bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, to już propozycja zamknięcia ringu dla lotniskowca – popularnie tak nazywa się pociąg jeżdżący z Krakowa na lotnisko Jana Pawła w Balicach – jest bardzo interesująca, ale wydaje się technicznie bardzo trudna do wykonania, bo Rudawę, miejscowość przy stacji kolejowej, a w zasadzie przystanek Rudawa z lotniskiem dzieli Garb Tenczyński, trudny pod względem wysokościowym, ale i przyrodniczym. Tam będzie duży kłopot.

Sama idea jest bardzo dobra, natomiast pragnę zwrócić uwagę, że były prowadzone prace koncepcyjne – bo „prace studialne” to jest chyba za dużo powiedziane – dotyczące domknięcia tego ringu przez linię nr 97, czyli ze Skawiny. Z linii nr 97 jedziemy na lotnisko i tutaj mamy

domknięty ring, czyli pociąg nie dojeżdża do stacji, do przystanku na lotnisku i wraca z powrotem, zmienia czoło, tylko jedzie w ruchu okrężnym. To też daje spory efekt komunikacyjny.

Gdyby Polskie Linie Kolejowe zechciały zrobić przebicie tunelowe, bo wydaje się, że tylko to jest możliwe przez Garb Tenczyński, to byłby znakomity projekt. Warto wziąć to pod uwagę. Dlatego pozwoliłem sobie zabrać głos, aby zwrócić na to uwagę. Warto wziąć pod uwagę ten wariant linii nr 97 Kraków – Skawina – Oświęcim z koncepcją połączenia z linią lotniskową. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, teraz pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi z prośbą o odniesienie się do pytań, wniosków i myśli, które zostały przedstawione. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję bardzo. Na początek, szanowni państwo, wyjaśnienie interpelacji, o których wspominał pan poseł Krystian. Mam fragmenty tych interpelacji, gdzie wyraźnie wskazywałem na kwestie dotyczące linii nr 94. Padł tutaj temat przystanku Ryczów. Wyraźnie wskazałem, że to były tylko drobne prace utrzymaniowe.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Nie było żadnych.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

„Usunięto ubytki w nawierzchni peronu na przystanku osobowym Ryczów”. Takie pada zdanie.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Nie usunięto. Przesłałem panu dokumentację fotograficzną w tym względzie.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Bardzo dziękuję. Sprawdzę to, bo jeżeli ktoś poświadcza nieprawdę, to tym bardziej trzeba spojrzeć szczególnie na to, tak że jest prośba do PLK: przystanek Ryczów. W interpelacji było jasno napisane, że pewne prace utrzymaniowe na tym przystanku wykonano. To jest jedna kwestia celem wyjaśnienia.

Teraz przechodzę do spraw kluczowych. Obszary dużych miast – Kraków jest chyba najlepszym tego przykładem – to obszary, gdzie najtrudniej będzie inwestować w infrastrukturę wysokiej przepustowości. Najbardziej przekonują się o tym drogowcy w temacie S7. Znam temat dotyczący Balic. Uważam, że bardzo poważnym elementem do rozważenia jest uzyskanie przelotowej linii kolejowej przez Balice, bo Balice w perspektywie pięciu, najdalej siedmiu lat będą lotniskiem, które będzie obsługiwało 20 mln pasażerów. Wszystko na to wskazuje, jeśli chodzi o wzrost ruchu. Balice świetnie pracują w ruchu kolejowym, ale mogłyby znacznie lepiej, gdyby były przelotowe.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Myślę, że w tym roku stuknie nam 15 mln.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Tak, tak. Dlatego mówię bardzo ostrożnościowo, że w perspektywie pięciu lat będzie to 20 mln. Prawdopodobnie będzie więcej. Jeśli koledzy z PLK mają coś do powiedzenia w kwestii Balic i nowej linii kolejowej, to proszę później o uzupełnienie.

Chciałbym poruszyć jeden aspekt, ten najbardziej istotny, czyli finansowy. Proszę też dyrektora Sierpnia o uzupełnienie w kwestii tego, jak procedujemy ZSK. Faktycznie, w różnego rodzaju dokumentach, papierach można zapisywać różne liczby, bo papier wszystko przyjmie. Dążę do tego, żeby jednak te liczby stały się liczbami, które można faktycznie uzyskać w finansowaniu inwestycji, bo na przykładzie finansowania pierwszego programu wieloletniego CPK mieliśmy 131 mld zł. Mieliśmy tam formułę PPP dla niektórych projektów i mieliśmy środki unijne na poziomie 33 mld zł. Dzisiaj już wiemy, że uzyskanie tak dużych funduszy unijnych na tę inwestycję ze środków unijnych graniczy z cudem. To trzeba sobie jasno powiedzieć. Nie ma szans, żebyśmy w perspektywie 2028–2034 uzyskali 33 mld zł, odnosząc to do pieniędzy, jakie dostawaliśmy ze środków europejskich, bo łącznie z tym, co teraz skończymy, czyli KPO, na całą istniejącą infrastrukturę, właściwie na cały transport, dostaliśmy kwoty zbliżające się do 20 mld euro. Te kwoty zapisywane w programach muszą stawać się kwotami realnymi.

Najistotniejsza kwestia w tych tematach to to, czy kwoty te będą kwestiami realnymi. Tak, Fundusz Kolejowy jest tą szansą, którą wykorzystali drogowcy w ramach Krajowego Funduszu Drogowego, tworząc 34 lata temu swój plan drogowy 8 tys. km ekspresówek i autostrad. Chcielibyśmy uniknąć tego scenariusza. Drogowcy zrobili to 34 lata temu i realnie zaczęli budować, gdy weszliśmy do Unii Europejskiej. Wtedy, po 2004 r., czyli ze sporym poślizgiem w stosunku do planów, zaczęliśmy realnie rozpędzać plan drogowy. Zakładamy, że tego typu sytuacji nie będzie, że zaczniemy realnie robić za 10 lat, bo roboty związane z CPK, od których zaczynamy, a właściwie już zaczęliśmy, już wchodzi w realizację robót na gruncie. To to, co dzieje się w Łodzi, to, co dzieje się w ramach CPK, węzła kolejowego, i to, co zaraz będzie w ramach ogłaszanych przetargów na roboty budowlane, jednak ten strumień założony w programie finansowym, zakładający pewne elementy finansowania, po prostu nie będzie w takiej wysokości. Chciałbym jasno zaznaczyć tę kwestię, bo wątek finansowania pojawiał się w wypowiedziach najczęściej.

Dyrektora Sierpnia poproszę o uzupełnienie później samego ZSK. Jeśli chodzi o kwestię korytarzy, wyświetlmy sobie jeszcze tę mapę, która się pojawiła, szczególnie wątek Magistrali Wschodniej.

Posel Rafał Weber (PiS):

Bazowej.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Magistrali Wschodniej czy bazowej. Kolega Pyzik podkreślił, że były uzgodnienia z MON-em, i właściwie na tym zakończę, jeśli chodzi o Magistralę Wschodnią, bo tutaj więcej nie powinniśmy mówić. MON widział te propozycje, widział Milanów, widział Fronolów, bardzo jasno odnieśli się do tego, jak oni widzą przeprowadzenie tego typu linii kolejowej, stąd to, co tutaj zaproponowaliśmy. Na tym ekranie bliżej mnie nie mamy jeszcze tego wyświetlonego, ale tam jest bardzo jasno pokazane, jak przebiega Magistrala Wschodnia z wykorzystaniem nowych elementów od Lublina w kierunku północnym i jak wykorzystujemy istniejące linie kolejowe, m. in. przywracając to połączenie z Siedlec przez Sokołów do Małkini i dalej z wykorzystaniem magistrali nr 6 lub z wykorzystaniem linii nr 31, która od Siedlec idzie w kierunku Czeremchy i dalej w kierunku Hajnówki. Ta kwestia została więc zaopiekowana, została jasno określona. Przebiega ona częściowo z wykorzystaniem linii nowych, częściowo z wykorzystaniem linii istniejących.

Posel Rafał Weber (PiS):

Nie w całości bazowej?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

To prawda, ale podkreślam raz jeszcze aspekt szerokich konsultacji, które się odbyły, bo – powiedzmy jeszcze, jak to wyglądało wcześniej – szprychy nie były konsultowane z MON-em. Ten element odrobiliśmy, ten aspekt został bardzo istotnie poruszony.

Jeszcze w kwestiach strategicznych, bo pan minister Weber poruszał kwestie korytarzy z zachodu na wschód czy korytarzy z północy na południe. W koncepcji szprych też mieliśmy korytarze ze wschodu na zachód. Taka podstawowa linia to istniejąca linia z Warszawy przez Kutno, Konin do Poznania. Ona też jest ujęta jako szprycha CPK, istniejąca linia kolejowa. Te linie...

Posel Rafał Weber (PiS):

Ponieważ łączy z Warszawą?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Ponieważ łączy z Warszawą, ale mamy też nowy element, czyli Warszawa – CPK – Łódź – Poznań/Wrocław jako szprycha związana z całkowicie nową infrastrukturą. Ponieważ, co wielokrotnie podkreślaliśmy, odnosimy się do liczb, które wskazują, jakie będą przemieszczenia, w jakich kierunkach, to nie możemy dzisiaj powiedzieć, że linie w układzie wschód-zachód tracą na znaczeniu, bo one przenoszą bardzo konkretny ruch.

Wskazywaliśmy też, że ta Magistrala Południowa, najmocniejsza Magistrala Południowa idąca z Przemysła przez Rzeszów, Kraków, Katowice, to jest coś, co dzisiaj tylko w ruchu dalekobieżnym, tylko w relacji Kraków – Tarnów, tylko w relacji Kraków – Rzeszów czy Kraków – Przemysł ma wzrost rok do roku na poziomie od 20 do 30% w liczbie pasażerów w ruchu dalekobieżnym, nie mówiąc nawet o tym, co dzieje się w Kolejach Małopolskich, bo tam wzrosty

są na poziomie powyżej 30%, całościowo patrząc na to, jak wygląda wzrost liczby pasażerów u tego przewoźnika, który dzisiaj rozwija się najszybciej ze wszystkich przewoźników regionalnych.

Stąd w tych elementach wschód-zachód, północ-południe oddzielamy kwestie, czy ktoś coś lubi, czy czegoś nie lubi. Patrzymy na to, jak przemieszczają się towary. Dzisiaj wchodzimy na aspekt modernizacyjny na magistralach towarowych. Magistrala węglowa zwana portową jest takim elementem ze Śląska przez centralną Polskę w kierunku portów Trójmiasta, bo porty Trójmiasta to nasza szansa na pozyskiwanie dużej masy na tory, a porty Trójmiasta to jest dzisiaj ponad 40 mld zł do budżetu państwa.

Dlatego w tej układance różnych działań mamy cały czas jeszcze zapisane duże modernizacje, tak jak magistrala portowa na odcinku od Bydgoszczy do Tczewa, ale... bo to też była charakterystyka naszych działań w infrastrukturze jeszcze 20 lat temu: „Jak coś idzie do modernizacji, to już nic z tym nie robimy i traci parametry”. Dzisiaj mówimy: „Idzie do modernizacji, ale nie może tracić parametrów, które dzisiaj są”, a są one przyzwoite: 120–160 km/h w ruchu pasażerskim. Chcemy, żeby był parametr 200 km/h dla ruchu pasażerskiego. To jest bardzo ważny aspekt tej układanki, żeby to, co chcemy i tak zmodernizować do jeszcze wyższych parametrów, dzisiaj tych parametrów nie traciło. Nawet jeśli musimy wyłożyć kwoty na poziomie 100–200 mln zł w jakieś działania utrzymaniowe na jednej linii w ciągu jednego roku, to dzisiaj musi to być zrobione. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że nas na to już stać. Powiedziałbym nawet, że nie może nas na to nie stać, biorąc pod uwagę, że po jednej linii przejeżdża 50 mln ton towarów w ruchu towarowym.

Taka jest charakterystyka tej linii z Bydgoszczy do Tczewa. To podaję jako przykład linii idącej w układzie północ-południe. Mówiliśmy też o Nadodrzanca. Cały układ komunikacyjny ruchu towarowego intermodalnego ze Świnoujścia przez Szczecin i dalej w kierunku Zielonej Góry, Wrocławia, na południe kraju do granicy z Czechami to są nasze atuty, które chcemy lepiej wykorzystać w ruchu towarowym.

Tutaj zgoda co do masy, która nie pojawia się w tym materiale. Nie pojawia się masa przewożonych towarów, ale pojawia się praca przewoźowa. Ona rośnie w ruchu towarowym o ok. 40%. Takie jest założenie wzrostu pracy przewoźowej planowanej do 2050 r. i udział kolei towarowej, który od wielu lat oscyluje na poziomie ok. 10%. Jestem realistą pod tym względem. Kolej europejska w wydaniu towarowym naprawdę nie ma lekko, to pokazuje większość krajów, ale widzimy szansę wejścia na poziom 20% udziału w rynku. To jest ambitne zadanie, powiedziałbym nawet: bardzo ambitne, biorąc pod uwagę, jak silnych mamy przewoźników drogowych, ale przyzwoity 20-procentowy poziom w naszej ocenie, według naszych analiz jest do uzyskania. To jest dzisiaj poziom nie najlepszych krajów w Europie, bo najlepsi – Austriacy czy Szwajcarzy – mają powyżej 30%, ale to jest poziom niemiecki, który utrzymuje się w okolicach 19–20% udziału przewoźów towarowych w całościowym ruchu towarowym.

Idąc jeszcze dalej po kwestiach strategicznych, podkreślam jeszcze raz, że najważniejsze jest finansowanie, i to finansowanie, zaczynając od tego pełnego Y: Katowice – Ostrawa, CMK Północ, bo to są nasze najsilniejsze elementy... Nie mniej istotne jest finansowanie istniejących linii kolejowych, które cały czas będziemy modernizować, tych elementów, które są elementami ZSK, jak korytarze międzynarodowe Rail Baltica. Przykład dzisiejszy to 5 mld zł na 100-kilometrowy odcinek modernizacji z głęboką rozbudową.

Patrząc jeszcze na kwestie szczegółowe, które się pojawiły, odpowiem na niektóre z pytań. Pan minister Weber pytał o kwestie dotyczące linii nr 58 Łętownia... Pytał też o kwestie dotyczące Hrubieszowa. Hrubieszów już od grudnia będzie naprawdę bardzo dobrze zaopiekowany, bo z jednego pociągu, który przez 20 lat jeździł w relacji Hrubieszów – Kraków, od grudnia będziemy mieli już pięć par takich pociągów: Hrubieszów, dalej przez Biłgoraj w kierunku magistrali E30, kończących bieg w Krakowie. Obszar Lubelszczyzny, Zamojszczyzny w kierunku Podkarpacia i Małopolski to oferta od grudnia, której tam nigdy nie było. Podkreślam: nigdy nie było tam takiej oferty.

Wrocław i kolejne elementy związane z Wrocławiem... Podkreślałem to już na wcześniejszych spotkaniach. Jak przebijemy się z przepustowością przez węzeł katowicki, przynajmniej jedna para wróci w relacji do Wrocławia. Co warto powiedzieć, mieszkańcy tej części Polski w zdecydowanej większości przemieszczają się na całym odcinku od Krakowa przez Tarnów i dalej w kierunku miejscowości takich jak Biłgoraj, Zamość czy Hrubieszów. 90% pasażerów tego obszaru kończy swoją podróż na odcinku przed Krakowem lub na samym Krakowie.

To też jest ważny element całej układanki tworzenia rozkładu jazdy, bo nigdy nie stworzymy systemu, w którym wszędzie dojedziemy pociągiem bezpośrednim. Ten system przesiadkowy...

O tym nie powiedzieliśmy, ale ZSK jest pewnym wzorowaniem się na tym, co stworzyli najlepsi w Europie, a kolejowo najlepsi w Europie są od zawsze Szwajcarzy. Szwajcarzy mieli swój plan „Kolej 2000”, później rozszerzyli go na swój plan „Kolej 2030”. To jest plan infrastruktury i rozkładu jazdy. Warto uczyć się od tych, którzy tworzą najlepszą kolej na świecie z wykorzystaniem 65 podróży na mieszkańca kolejną rocznie, bo takie to są liczby.

Idę jeszcze do kwestii dotyczących połączeń, bo tu pojawiły się pewne wątki. Pan poseł Kmita wspominał o czasach przejazdu. Kraków – Kielce – Warszawa to 90 minut. 25 plus 65 daje 90 minut. To jest 90. 25 plus 65 sumuje się do 90, tak że tutaj mamy zgodność, jeśli chodzi o liczby i o to, jak ta oferta ma wyglądać. Podkreślam ten aspekt, bo pan poseł Kmita powiedział, że jemu się wydaje. Mnie też czasami coś się wydaje w światku kolejowym i wolę, by zweryfikowali to ci, którzy mają liczby i potrafią powiedzieć: „Wydaje ci się” albo „Jesteś w błędzie i lepiej, żebyś szybko z tego błędu się wydostał”. Stąd nie wydaje nam się. Zostało to policzone, zostało sprawdzone, że ta oś komunikacyjna jest warta już poważnych analiz na etapie studialnym i projektowym, bo jest to naturalna oś komunikacyjna łącząca Warszawę z Krakowem, nie tak jak Centralna Magistrala Kolejowa, która łączy duże ośrodki, ale po drodze ma mniejsze miejscowości. Tutaj mamy naturalną oś komunikacyjną dwóch podstawowych ośrodków na trasie między Warszawą a Krakowem: dla Radomia ponad 200 tys., dla Kielc prawie 200 tys. Ponieważ przepustowość tego – dzisiaj dojazdowego – odcinka do Krakowa jest ograniczona, trzeba szukać innych korytarzy wpisujących się w inne plany obsługi aglomeracji na krótszych odcinkach.

Ogólnie rzecz biorąc, jeśli chodzi o podejście dotyczące wykorzystania istniejących linii kolejowych i nowych linii kolejowych, to w wątku Węzła Małopolsko-Śląskiego powiem, że był on ciekawą koncepcją, jeśli chodzi o zjazd z CMK w okolice Olkusza i rozgałęzienie na Kraków i Katowice czy, patrząc szerzej, na Śląsk, tylko że tutaj pojawiły się bardzo poważne przeszkody możliwości realizacji linii kolejowej w obszarze Jury Krakowsko-Częstochowskiej. To zresztą nie jest temat nowy. Swego czasu, dobrych siedem, osiem lat temu pan minister Adamczyk wskazywał – i to jest całkowicie twarde stąpanie po ziemi – że bardzo ciężko będzie podejść do Krakowa od strony zachodniej nową linią kolejową, która prowadziłaby z okolic Krzeszowic i Zabierzowa. To jest obszar silnie zabudowany.

Dzisiaj w takich obszarach musimy bardziej szukać możliwości, analizować przede wszystkim możliwość rozbudowy istniejących linii, co nie będzie łatwe, bo zabudowa już wiele lat temu bardzo silnie podeszła pod linie kolejowe. Te linie, nawet jeśli są dwutorowe, ciężko będzie rozbudowywać do układów trzy-, a najlepiej czterotorowych. Teraz taki mały element będziemy testować w obszarze pod Gdańskiem, ale on jest bardzo prosty, ponieważ nie ruszamy żadnego domu, budując czwarty tor na odcinku Pruszcz – Pszczółki. To jest odcinek 9 km, niedotykający żadnego domu, bo potem pas blisko torów, na szczęście... Przepraszam, jeden dom ruszymy. Tak, jest taki dom, który tam ruszymy. Nie da się ruszyć żadnego.

To pokazuje tę trudność dzisiaj, co powiedziałem na początku, realizacji dużych inwestycji w obszarach aglomeracyjnych, gdzie wiele osób przez wiele lat budowało się albo cały czas się buduje, żeby mieć trochę spokoju w weekendy i po południu. Będą silne protesty, żeby cokolwiek zabudowywać, stąd drogowcy, mówiąc o S7 na obszarze od Krakowa w kierunku Myślenic, mówią o tunelu wielokilometrowym, który – wiadomo, jak to inwestycje tunelowe – jest najdroższym elementem infrastruktury.

O uzupełnienie poproszę dyrektora Sierpnia w ważnym aspekcie procedowania ZSK, jeśli chodzi o kwestie legislacyjne. Pana przewodniczącego Suchonia, też kolegów proszę o uzupełnienie pomysłu dotyczącego obsługi Balic. Pojawiały się aspekty w ramach ZSK, które warto tutaj poruszyć.

Pani posłanka Matysiak wspomniała o bardzo istotnej kwestii, trochę o bałaganie przy tym, ile miast faktycznie wróci do obsługi kolejowej. Obiecuję, że mam to podsumowane i odpowiem na tę interpelację. Tak, pojawił się trochę mętlik, czy to są miasta, do których kolej wraca i jej nie było, czy może do których wraca ruch dalekobieżny, bo go nie było od lat. Wspomnę tylko o niektórych. Jeszcze w tym roku na mapę z powiatowych miast wracają: Poddębice i Olecko, w przyszłym roku Bytów, Nowy Dwór Gdański... Wymienię miasta: Bytów, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Limanowa na razie od strony Nowego Sącza, bo jeszcze nie od strony Krakowa, Lubsko, Sokołów Podlaski, Ostrów Mazowiecka, Mrągowo, Staszów, Połaniec. W tych powrota jest znacznie więcej miejscowości, które nie są miastami. Kcynia jest takim przykładem...

Członek zarządu Portu Polska Piotr Rachwalski:

Kcynia jest miastem.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Kcynia jest miastem? O, to przepraszam. Przepraszam Kcynię. Jest znacznie więcej miejscowości w ramach przywracania linii kolejowych, które łączą miasta, które od dawna mają kolej, ale łączą jeszcze nowym śladem. Rogoźno, Wagrowiec są tego typu elementami. Kolegów poproszę o uszczegółowienie, kiedy będzie przetarg na linię nr 190 Bielsko-Biała – Skoczów, bo to będzie powrót kolei nie do tych miast, tylko przywrócenie linii kolejowej, która od lat jest zarośnięta, gdzie nie mamy połączenia kolejowego pomiędzy tymi miastami.

Przemku, mam prośbę o kwestię dotyczącą legislacji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

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

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Przemysław Sierpień:

Dzień dobry. Szanowni państwo, uzupełniając słowa pana ministra, w tej chwili w zakresie programów wieloletnich, które są realizowane na kolei, mamy „Krajowy program kolejowy”, „Program utrzymaniowy...”, program „Kolej plus”, kończymy program przystankowy, mamy jeszcze część kolejową w infrastrukturze towarzyszącej elektrowni jądrowej i część kolejową dotyczącą portu Port Polska.

W zeszłym roku na programy kolejowe, nie licząc Portu Polska, wydaliśmy ponad 22 mld zł. Plan na ten rok to jest prawie 30 mld zł. W ZSK na końcu jest podana symulacja tego, jakie są potrzebne nakłady w zależności od tego, przez ile lat będzie realizowane ZSK. Już w tej chwili wydatki na kolej to jest przedział między 20 a 30 mld zł rocznie. Te programy wieloletnie obowiązują. One są dalej realizowane.

Jeśli chodzi natomiast o ZSK, na ten moment – tak jak państwo widzieli – ZSK jest mapą tego, jak zakładamy, że sieć będzie wyglądała. Programy wieloletnie dla kolei istnieją, natomiast spółki mają jeszcze zamierzenia inwestycyjne. Polskie Linie Kolejowe mają zamierzenia inwestycyjne z perspektywą do 2040 r. Zgodnie z ustawą o CPK linie o znaczeniu państwowym, które zostaną wybudowane w ramach Portu Polska, mają przejść w zarząd PLK. Dlatego spółka PLK została już zobowiązana do tego, żeby efekty ZSK, czyli zamierzenia inwestycyjne, przenieść na swój dokument, żeby to, co widzimy na mapie, stało się konkretnymi projektami, konkretnymi hasłami.

Spółka PLK we współpracy z CPK określiła, jak teraz ZSK może zostać zobrazowana w zamierzeniach inwestycyjnych. Jak w 2021 r. spółka PLK przygotowała zamierzenia inwestycyjne i one były poddane ocenie oddziaływania na środowisko, tak samo planujemy, że zaktualizowane zamierzenia zostaną poddane tej ocenie i dzięki temu później ten materiał będzie mógł być wykorzystany zarówno przy aktualizacji strategii rozwoju transportu w zakresie kolejowym, jak i przy tworzeniu kolejnych programów wieloletnich, gdzie inwestycje będą już zamieniały się na inwestycje z konkretnymi wartościami, z konkretnymi harmonogramami i będą wprowadzane do programów wieloletnich realizowanych przez kolejne rządy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie dyrektorze. Bardzo proszę, PLK.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Jeszcze w temacie uzupełnień dotyczących nowych linii kolejowych prezes Rachwalski, a koledzy z PLK uszczegółowią tematy powrotu kolei do kolejnych miejscowości, szczególnie w tym i przyszłym roku, ale też w 2028 r., bo w 2028 r. szykuje się sporo powrotów. Proszę o szczegółowe informacje też o tym, co z linią nr 229. Pojawiła się linia nr 117, linia nr 103. Linią nr 103 trzeba będzie się przejechać po wycięciu krzaczków. Pierwszy drobny element: rozpoczynamy od wycinki krzaków, tak jak zresztą w Gołdapi, w Hajnówce, w Białowieży. Zaczynamy od tego najdrobniejszego elementu, żeby zinwentaryzować to, jak ta infrastruktura dzisiaj wygląda, bo często nawet nie da się tego zinwentaryzować, tak jest zarośnięte.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. To rzeczywiście działa. Bardzo proszę. Przepraszam, na chwileczkę będę musiał wyjść na posiedzenie Konwentu Seniorów, ale jak wrócę, to będę prosił o informacje dotyczące spraw, o które pytałem. Dziękuję bardzo.

Członek zarządu Portu Polska Piotr Rachwański:

Dobrze. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, proszę państwa, szczegółowa odpowiedź na pytania dotyczące zarówno ZSK, jak i planów dotyczących Portu Polska będą przedstawione na piśmie, ale kilka tematów ogólnych, które się powtarzały, postaram się przekazać. Ewentualnie pani Magda dopowie, jeśli coś pominę.

Kwestia, która nie wybrzmiała, to przede wszystkim kwestia przyjęcia pewnych założeń do Zintegrowanej Sieci Kolejowej. ZSK nie jest planem, mapą rysowaną nocą przez jedną osobę. Nie jest oparta o jakieś założenia ideologiczne. Zaczynaliśmy z białą kartą, którą wypełnialiśmy tym, co nam wychodziło z analiz. Jest oparta o wiedzę, o konkretne wyniki przewozowe, o plany, o analizy z wykorzystaniem modeli cyfrowych.

Polega przede wszystkim na tym, że ma stworzyć sieć, która będzie wydolna ekonomicznie, będzie sprawna ekonomicznie, nie będzie z góry, przy samym założeniu już, skazana na głęboką deficytowość. To, że ZSK nie zakłada dojścia do każdej miejscowości, nie oznacza, że te miejscowości będą wykluczone, bo ZSK jest też jednym z programów inwestycyjnych i planów inwestycyjnych dla polskiej kolei. Warto o tym zapamiętać. Każdy region, każde miasto skorzysta ze skrócenia czasu przejazdu, ale to nie znaczy, że będzie bezpośrednio podłączone z nową, wybudowaną linią kolejową wysokich parametrów. Mówiąc krótko, nie jest to potrzebne.

Proszę państwa, w skrócie. Tematów pojawiło się bardzo wiele. Bardzo dziękuję panu posłowi z Pomorza za poruszenie kwestii integracji z autobusami. Plan ZSK zakłada wysokojakościowe skomunikowanie powiatów, gdzie nie ma kolei – a wyniki badań nie uzasadniają konieczności jej budowy – nie jakimś tam busikiem, nie jakimś tam autobusem, tylko profesjonalnym systemem autobusowym. Mamy kilka lat, by do tego systemu dojść. Pamiętajmy, że mówimy o horyzoncie zaczynającym się od 2035 r. i dalej. Chcemy oczywiście te elementy przyspieszyć, na ile się da. To jest wyzwanie, by stworzyć ten system oczywiście z wykorzystaniem istniejących możliwości, ale także dostosowując prawo do tego, co już się dzieje. Część kolei – chociażby wspomniane tutaj Koleje Małopolskie – tworzy doskonałe dowozowe systemy autobusowo-kolejowe. Tak samo dzieje się w Łodzi, w mniejszym zakresie dzieje się to na Dolnym Śląsku. Te systemy się rozwijają. Chcemy skorzystać z tych efektów, by zaproponować coś, co będzie w skali ogólnopolskiej. Będzie wymagało to oczywiście zmian prawa. Będzie wymagało to zmian chociażby ustawy o ulgach.

Proszę państwa, chciałbym jeszcze raz podkreślić to, co powiedział pan minister. Magistrała Wschodnia istnieje. Ona jest w takim, a nie innym układzie m.in. z powodu wyników badań. Przekażę panu ministrowi nasze opracowanie. Tutaj mamy przewozy towarowe planowane i obecne. Mówiąc krótko, opieramy się na tych korytarzach, które będą efektywne ekonomicznie. Nie rysujemy na mapie kresek, które nie zapełnią się towarem, na których nie będzie też odpowiednich potoków pasażerskich, które tym bardziej nie będą mogły pełnić wspomnianej kilka razy funkcji dual-use, czyli użytku dla wojska. Ten ważny element, który wypadł przy wschodniej granicy, linii Milanów – Fronołów, nie będzie m.in. z tego powodu.

Oparliśmy się na analizach, oparliśmy się na konsultacjach, również na wiedzy komitetu naukowego, który reprezentował tak naprawdę wszystkie uczelnie zajmujące się transportem w całym kraju. Taka jest geneza powstania ZSK. To nie są kreski na mapie, które ktoś narysował sobie tak, nie inaczej. To po prostu wychodzi z badań.

Oczywiście realizacja tego planu jest uzależniona od możliwości finansowych państwa. Tak jak pan minister powiedział, jest to plan na lata. Jest to plan, który zakłada, że kończony obecnie po 34 latach „Program budowy dróg krajowych i autostrad”, który był dla nas przy tworzeniu ZSK swego rodzaju wzorem... Kiedyś stworzony program zaczął być realizowany nie tylko przez następne 10 lat, do wejścia do unii, ale tak naprawdę dopiero przed Euro 2012. Nie chcemy popełnić tego błędu. Oczywiście chcemy to robić szybciej. Wydaje się, że nowoczesny kraj w środku Europy będzie w stanie przeznaczać ok. 30 mld zł na kolej, zwłaszcza że robi to już teraz.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

15.

Członek zarządu Portu Polska Piotr Rachwalski:

Tak, 15, ale mówię o tym, że istniejąca sieć oczywiście pozostanie. Zakładamy, że część tych wydatków będzie dalej ponoszona mniej więcej w obecnej wysokości.

Nawiążę tutaj do powtarzającej się sprawy dotyczącej przebiegu wejścia do Krakowa od strony północno-zachodniej. Tu jest pewien problem natury geologicznej. Oprócz wspomnianej urbanistyki i tego, jak wygląda tam zabudowa, mamy problem geologiczny, który spowodował, że już bardzo wizjonerscy budowniczowie linii CMK, czyli tej pierwszej naszej linii quasidużych prędkości, odgięli jej przebieg w okolicy Zawiercia i Olkusza. Można popatrzeć na mapę. Tak jak ona idzie prosto jak strzała, w tym miejscu odgina się na północ. To właśnie z powodu budowy geologicznej, mówiąc krótko: pustek krasowych i kwestii środowiskowych, budowa tam infrastruktury, jeśli nawet jest możliwa, z całą pewnością byłaby bardzo kosztowna.

Wspominano również, jeśli chodzi... trzymając się tego wejścia do Krakowa. Nasz plan ma zarazem rozwinąć obszary, które do tej pory nie są rozwinięte, które są pozbawione kolei. Taką wielką białą plamą jest obszar od strony północno-wschodniej, dojazd do Krakowa i połączenie z Kielcami. Na całym świecie budując infrastrukturę wysokiej przepustowości, wysokich parametrów, łączy się najważniejsze ośrodki. Łączy się najważniejsze ośrodki, czasami nawet nie bezpośrednio najkrótszym przebiegiem, ponieważ samo podniesienie tych parametrów prędkości powoduje, że możemy jechać ciut naokoło, mówiąc krótko, zahaczając o kolejne miasto 200-, 300-tysięczne, jakim są chociażby Kielce, łącząc miejscowości po drodze, czyli, jadąc dalej albo na CMK, albo na Radom, łączymy, jak myślę, co najmniej 200–300 tys. kolejnych osób, potencjalnych pasażerów. Tego typu infrastruktura musi pracować. Ona działa, łącząc nie tylko te główne miejscowości, ale także najważniejsze ośrodki po drodze.

Tutaj dochodzimy do tematu, który wydaje się może dość dziwny: Dlaczego naokoło jedziemy do Rzeszowa? Połączymy przy okazji Lubelszczyznę i kilka innych tematów, które wyszły nam z analiz. Jedną linią zapewniamy szybki dojazd do Rzeszowa. Ktoś powie: naokoło. Co z tego? Ważne, że szybciej.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Skąd?

Członek zarządu Portu Polska Piotr Rachwalski:

Z Warszawy. Z Warszawy, bo tutaj było mówione na temat szprychy o tym, co zamiast tego korytarza, tzw. Korytarza Centralnego. Tu mamy dwa zadania. Rzeszów jako odległa miejscowość będzie połączony w szybki sposób przez nową wybudowaną drogę, z wykorzystaniem m. in. Łętowni i tego odcinka, a oczywiście pozostałe miejscowości na trasie, których jest bardzo wiele, też muszą być obsłużone. Mówimy tu m.in. o Starachowicach, Ostrowcu Świętokrzyskim, Tarnobrzegu itd. Tu będzie drugie połączenie, które w części wykorzystuje istniejące linie, które będą miały podniesione parametry.

Bardzo dokładnie analizowaliśmy temat tego, czy lepiej pojechać przez Iłżę, skrócić to dosłownie o kilka minut, czy podnieść parametry istniejącej trasy i nie omijać Starachowic czy Skarżyska-Kamiennej. Uważamy, że nie należy omijać tak dużych miast, zapewniając dla Iłży szybkie połączenia autobusowe do węzła w Radomiu czy w innych miejscowościach.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Skarżysko jest teraz omijane.

Członek zarządu Portu Polska Piotr Rachwalski:

W naszej propozycji nie będzie omijane.

Jeśli chodzi o kolejne wymienione elementy, postaram się dosyć szybko, żeby nie przedłużać. Proszę państwa, tak jak wspomniałem, jeśli chodzi o Magistralę Wschodnią, ona jest, tylko oczywiście nie jest jedną wybudowaną nową trasą, ponieważ jako taka w całości nie ma uzasadnienia ekonomicznego i ruchowego. Po prostu nie spełnimy jej zarówno ludźmi, jak i towarami. Kupowany tabor dwusystemowy, tak jak powiedział pan minister, pozwoli zapewnić dojazd do miejscowości, w których w tej chwili nie ma elektryfikacji i w których nie jest ona uzasadniona.

Było pytanie o to, kto jest autorem ZSK. To jest oczywiście zespół. Nie wypieramy się i podamy tę informację na piśmie. Jest to zespół złożony z bardzo wielu osób. Także te liczby były wspomniane w naszej prezentacji. Łącznie brało w tym udział kilkuset ekspertów, więc jest kogo wymieniać. Przypomnę, że na zlecenie ministerstwa wykonywała to nasza spółka razem z PKP PLK, przy udziale m.in. Instytutu Rozwoju Miast i Regionów, który dał nam zupełnie inne – nie kolejowe – spojrzenie

na rozwój Polski, która rozwija się policentrycznie, nie jest oparta o jedno czy nawet kilka najważniejszych miast, tylko jest oparta o bardzo wiele miast, które działają także między sobą. Model szprych zakładał, że wszyscy jadą do jednego lotniska czy do jednej Warszawy. Tak nie jest. Polacy przemieszczają się między miastami, między metropoliami, zwykle między stolicami województw, ale także między subregionalnymi silnymi ośrodkami. Tak rozwija się Polska. Nasz model ZSK uwzględnia ten rozwój, który jest specyficzny, bo takim rozwojem nie jest na przykład rozwój Francji, który faktycznie oparty jest o Paryż, później Lyon i w zasadzie tyle. Rozwijamy się, wykorzystując ten kapitał i temu odpowiada właśnie propozycja ZSK.

Jeśli chodzi o wszystkie kwestie dotyczące Giżycka, kończąc temat dopasowania możliwości, które są również do potrzeb militarnych, mówimy o korytarzu idącym w kierunku przesmyku suwalskiego. W zasadzie na tym skończę temat.

Jeśli chodzi o kwestię linii Konin – Turek, można powiedzieć, że to, co obecnie jest przedstawiane, pokazuje, że ta linia nie miała uzasadnienia i decyzja ministerstwa była dobra, ponieważ jeśli w miejsce linii, która miała kosztować ponad 1,5 mld zł, proponuje się dwie pary autobusów, to widać, że te potoki nie uzasadniają wydania tak wielkich środków.

Jeśli chodzi o ewentualne dofinansowanie tego ze strony państwa, przypomnę, że zadaniem regionów i województw jest oczywiście organizacja komunikacji regionalnej, przy czym autobus na tej linii będzie kosztował ok. 5–7 zł, można wziąć 3 zł dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, a pociąg to jest co najmniej 25 zł, tak że tu i tak jest taniej, jeśli chodzi o to uruchomienie.

Było także pytanie o autobusy ZSK. Będziemy starali się wdrażać pilotaże. Ruszamy też z rozmowami na temat Zintegrowanej Sieci Kolejowej i Horyzontalnego Rozkładu Jazdy do marszałków. Dzisiaj przyjechałem do państwa z Konwentu Marszałków Województw RP w Płocku. Będziemy na ten temat z marszałkami rozmawiać. Myślę, że w kilku referencyjnych lokalizacjach spróbujemy wdrożyć tego typu rozwiązania, jak najszybciej się da, chociażby po to, by je przetestować.

O linii Katowice – Kraków było mówione. Jeśli chodzi o kwestie dotyczące programu kolejowego CPK, jeszcze raz podkreślę to, co... Zresztą pan poseł był u nas na kontroli poselskiej. Nie zawiesiliśmy niczego z rzeczy, które były rozpoczęte. Co prawda nie zaczęliśmy nowych szprych, przy których żadne prace nie były rozpoczęte, ale żadna umowa nie została wypowiedziana z tych, w których cokolwiek się działo. Pozostawiam otwartą kwestię tego, ile było deklaracji, a ile rzeczywistych działań.

Jeśli chodzi o przyjęcie ZSK, było to powiedziane. Nam zależy oczywiście na tym, by przyjąć to jak najszybciej, by dokument ten już był i by można było przystąpić do dalszych działań typu studia i pierwsze analizy. ZSK pokazuje tak naprawdę tylko korytarze. Szczegóły wyjdą w szczegółowych rozwiązaniach już na poziomie projektowania.

Korytarz Centralny w zasadzie był omówiony. Proszę państwa, jeśli chodzi o wpływ na ruch na sieci dróg ekspresowych, prześlemy panu Adrianowi zestawienie, które pokazuje, na ilu drogach jak bardzo obniży się ruch. Mamy takie dwa przejścia, gdzie będzie to o tysiąc samochodów mniej po uruchomieniu linii kolejowych ZSK i powyżej tysiąca na sieci głównych dróg, czyli dróg krajowych i wojewódzkich.

Jeśli chodzi o ruch towarowy, mówiliśmy, że ZSK zakłada wzrost z 10–12% udziału obecnie w rynku przewozów między transportem drogowym a koleją do ok. 25% po realizacji ZSK. W tonach to wygląda tak: 528 mln do 858 mln w przypadku realizacji. Oczywiście zdajemy sobie sprawę z tego, że ruch towarowy nigdy nie będzie taki, jaki był jeszcze w latach 90., z prostego powodu. Nawet największe wzrosty ruchu intermodalnego w tonażu nie zastąpią węgla. To są zupełnie inne przewozy. To są przewozy lekkie, o innym charakterze i na dobrą sprawę dużo bardziej zyskowne. Naszą szansą jest otwarcie portów, otwarcie w przyszłości portów także na kierunek ukraiński. Realizacja sieci ZSK umożliwia przewozy towarowe w kierunku Ukrainy z naszych portów z pominięciem dużych miast. Stąd być może czasami takie niejednoznaczne przebiegi niektórych linii.

Bardzo chętnie odpowiemy. Każda ta kreska ma swoje uzasadnienie i z czegoś wynika, tylko czasami, gdy patrzymy na tę mapę, może nam się wydawać systemem przypadkowych linii. Tu nie ma nic przypadkowego, proszę państwa. Panie przewodniczący, chętnie odpowiemy, jeśli trzeba byłoby zrobić osobne spotkanie na temat ZSK i szczegółów, tylko trzeba będzie poświęcić na to wiele godzin.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dzisiaj siedzimy tutaj już niemalże siedem, tak że zapału do pracy nam nie brakuje.

Członek zarządu Portu Polska Piotr Rachwański:

Tak. ZSK ma przede wszystkim umożliwić efektywne wykorzystanie taboru. Być może będziemy się przesiadać, ale na wygodnych przesiadkach w ramach jednego peronu, tak, że przejście z jednej strony peronu na drugą nie jest na przykład pod dachem, ale na wygodnych, bezpiecznych dworcach, gdzie nie jest to kłopotem. Jeśli jesteśmy w stanie tym jednym obiegiem taboru załatwić pięć połączeń do Hrebennego czy Hrubieszowa, to jest to lepsze niż dwie czy jedna para do Wrocławia. To są wybory, których dokonujemy.

To w skrócie. Na resztę odpowiem na piśmie. Nie wiem, czy pominąłem coś z ważnych rzeczy. Na piśmie odpowiem na te szczegóły. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Dobrze. Odpowiemy wspólnie z dyrektorem Banaszkiewiczem na pytania, które padły w kontekście tematów dotyczących PKP PLK.

Temat Rokietnicy, węzła Poznań i rozszerzonej umowy to prawda. Rokietnica to dołączone dodatkowe zadanie: wpięcie linii nr 363, która przy modernizacji została odcięta. Wracamy więc z tematem wpięcia linii nr 363, tak aby można było w kierunku Pniew zorganizować ruch kolejowy, jeżeli samorząd wyrazi takie zainteresowanie. Na dzisiaj przygotowujemy się natomiast do tego, aby tę linię z powrotem przypiąć czy włączyć do linii nr 351. To jest jeszcze powiązane z zabudową kolejnych podwyższonych systemów sterowania, jak ETCS. Najpóźniej będzie to po prostu droższe. Podobnie Choszczno i linia nr 410. To dokładnie ten sam schemat. Temat wraca i też naprawiamy.

Linia nr 203 i elektryfikacja to również złożony temat, który ma swoją historię. To dwa osobne, niewidzące się w programie „Kolej plus” programy, czyli lubuski i wielkopolski. Z Poznania do Międzychodu to ruch regionalny 120 km/h z naciskiem, z którego nie mogłyby korzystać hybrydy, druga linia Gorzów Wielkopolski – Międzychód, w Międzychodzie nawet zaprojektowana w taki sposób, że nie dało się przejechać z jednej linii na drugą. To, co udało nam się zrobić, to te dwa programy „Kolej plus”. Po pierwsze, udało się je dostrzec, po drugie, zderzyć i programy, i marszałków, po trzecie, zderzyć zakresy, po czwarte, zbudować wspólnie z marszałkami linię komunikacyjną Szczecin – Poznań przez Gorzów i łącznicę w Kostrzynie, czyli dodać jeszcze dodatkowy element w Kostrzynie dla utworzenia linii komunikacyjnej obsługującej największe miasta pomiędzy Poznaniem a Szczecinem. To zresztą był jeden z postulatów, pod którym... bo mamy te pisma wojewodów z poprzedniej kadencji z trzech województw.

To, co udało się wspólnie zrobić w tych programach, to podniesienie parametrów do 160 km/h, jeżeli chodzi o geometrię, naciski, obiekty i rozwiązania techniczne. To, co się udało zrobić, to podpisanie stosownych aneksów z marszałkami, zarówno z marszałkiem województwa wielkopolskiego, jak i z marszałkiem województwa lubuskiego. Udało się ująć w tych aneksach zaprojektowania sieci trakcyjnej, czyli wykonać potężny krok w kierunku budowy sieci, elektryfikacji odcinka Gorzów – Poznań i dalej w kierunku Kostrzyna i Szczecina. Bez projektu elektryfikacji, bez projektu i analizy zasilania nie ma elektryfikacji.

Dlaczego taki jest kierunek? Dlatego że to jest projekt, który ma swoje finansowanie. Pierwsze ruchy czy pierwsze prace na tej linii komunikacyjnej Gorzów – Poznań przez Międzychód planujemy rozpocząć w II kwartale 2027 r. To projekt, który jest dodatkowo powiązany z budową obiektów inżynierskich mostowych, czyli most na rzece Warcie i na kanale Ulgi, i element, który dzieje się nieco dalej, czyli Łącznice w Kostrzynie. Tutaj mimo tego, że jest bardzo ciasno, jest obszar przygraniczny, jest bardzo wyczekiwana obwodnica Kostrzyna, wspólnie z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad przygotowujemy w tej chwili rozwiązanie techniczne, aby zmieścić tor kolejowy i zbudować zgodnie z planem obwodnicę Kostrzyna.

Jeżeli więc chodzi o zadanie „Kolej plus” w województwie lubuskim i województwie wielkopolskim, wszystkie elementy, o których mówiliśmy na spotkaniach dwa lata temu w Gorzowie i rok temu w Gorzowie, są po pierwsze aktualne, a po drugie wdrożone do realizacji. Pierwsze działania zaobserwujemy w marcu, kwietniu 2027 r. Dzisiaj trwa intensywny proces przygotowywania dokumentacji.

Oczywiście wszędzie są pewne rzeczy, z którymi musimy się zmierzyć. Przykład to brak planów miejscowych w miejscowościach, przez które przebiegają linie kolejowe. W związku z tym na przykład budowa peronu w nowych parametrach czy peronu z relokacji wymaga uzyskania ULK, czyli nie jesteśmy w stanie w prosty sposób wykonać remontu czy relokacji peronu w miejsce, które jest bardziej potrzebne. W związku z tym, że w planach miejscowych mamy białe plamy na terenie kolejowym, proces ten wymaga zaprojektowania, złożenia stosownych wniosków, uzyskania zgód i pozwoleń. Planujemy rozpocząć fizycznie prace, bo zamknięcie zamknie się w marcu, kwietniu przyszłego roku i gdzieś na przełomie lipca, sierpnia i września planujemy przywrócenie ruchu pociągów.

Równolegle trwa procedura wyboru wykonawcy konstrukcji obiektów mostowych w rejonie Gorzowa Wielkopolskiego. Sama elektryfikacja będzie przygotowana w zakresie analizy zasilania, w zakresie zasilania i fizycznie wykonanego projektu. Przy okazji wykonywania projektów torowych chcemy również wykonać fundamentowanie słupów trakcyjnych, aby później sam montaż konstrukcji wsporczych odbywał się praktycznie w zamknięciach nocnych i pod ruchem, tak jak wykonujemy to w tej chwili w rejonie Kartuz, gdzie na odcinku Kartuzy – Somonino prace torowe powiązane z fundamentowaniem konstrukcji wsporczych i zabudowa sieci trakcyjnej już nie wpływają na wstrzymanie ruchu pociągów.

Linia nr 229 to super temat. Opowie o tym dyrektor Banaszkiewicz. Powiem tylko o tej drugiej części, która dzieje się dzięki samorządom i dzięki „Programowi polskiej energetyki jądrowej”, czyli odcinek Kartuzy – Sierakowice, Sierakowice – Lębork i Lębork – Łeba. To jest tak naprawdę przywrócenie infrastruktury z fantastycznej, bardzo potrzebnej linii, ale co ważne, jesteśmy w stanie dać jej nowe parametry, czyli ta linia będzie praktycznie w prędkościach do 120 km/h. Tak jak kiedyś w czasie zamknięcia pociągi pędziły z prędkością 50–60 km/h, tak między Lęborkiem a Kartuzami zaczniemy jeździć z prędkością 100–120 km/h.

Kolejne elementy to linia nr 94. Sprawdziliśmy i mogę powiedzieć w ten sposób. Mamy plan, wykonujemy czy planujemy kolejne działania w 2026 r. i w 2027 r. W 2026 r. będziemy kończyć na rzece Skawie remont obiektu mostowego i przy okazji dokonamy poprawy parametrów technicznych peronu w Zatorze. W kolejnym zadaniu, czyli zadaniu roku 2027, w którym planujemy podniesienie prędkości do 120 km/h, poprawę płynności ruchu, pojawiają się chyba największe wyzwania ostatniego czasu, jeżeli chodzi o linie, które nie były objęte dużym programem modernizacji i przebudowy przejazdów na bezkolizyjne. Mamy bardzo dużą ilość przejazdów kolejowych w poziomie szyn. Sukcesywnie rozmawiamy z samorządem. Są też bardzo pozytywne sygnały od marszałków województw. Taka jest też propozycja. Prekursorem tego był marszałek województwa pomorskiego. Chcemy wykorzystać fundusz rozbudowy czy budowy dróg rolniczych, w ramach którego powstałby specjalny worek do zadań takich jak budowa dróg równoległych, aby z trzech przejazdów, które są blisko siebie, często 100, 200, 300 metrów od siebie, zrobić jeden przejazd, zrobić drogi łącznikowe, tak aby ograniczyć, zoptymalizować liczbę przejazdów.

To są działania, które rozpoczynamy, które prowadzimy. Przy każdym działaniu utrzymanowym napotykamy na przejazdy. Szybko powiem, że na linii nr 115 przejazdy to 300 metrów: 24 km i przejazdy średnio co 300–500 metrów. To znaczy, że tu do działania musimy podejść systemowo. Odbywają się spotkania z samorządami, także w sprawie linii nr 115. W zeszłym tygodniu odbyło się bardzo dobre spotkanie w Krakowie. Liczymy więc na to kolejne spotkanie, wyznaczone do połowy października, już z konkretnymi rozwiązaniami również ze strony samorządów.

Kolejne działanie to linia nr 97. Na linię nr 117 wejdziemy wtedy, kiedy skończymy linię nr 97. Nie możemy zamykać wszystkiego naraz. Kończymy jedną linię, zaczynamy linię nr 117. Tam oczywiście jest jeszcze sporo pracy do wykonania, głównie na odcinku Wadowice – Kalwaria, ale tu również są to przejazdy kolejowe, geometria, stąd działania, które są uzgodnione z ministerstwem na linii nr 103. W tym roku rozpoczynamy wycinkę drzew i krzewów, roślinności, która występuje na tej linii. Chcemy sprawdzić i pójść już sprawdzonym działaniem jak na liniach nr 190 czy 256, czy na liniach nr 294 i 177 Racibórz – Raclawice.

Żeby wykonać prace, przeglądy obiektów, sprawdzić stan nawierzchni i to, co właściwie mamy, a nawet wykonać prace geotechniczne, najpierw trzeba uporządkować temat roślinności. Do tej pory działało się to tak, że te prace geotechniczne często wykonywane były... właściwie nie wiem jak, bo na terenie zadrzewionym czy zalesionym trudno wjechać czymkolwiek i zrobić geologię, więc odwróciliśmy ten proces. Tam, gdzie się da, wykonujemy w pierwszej kolejności wycinkę roślinności, potem wchodzi analiza i przygotowujemy... które drzewa są niezbędne do wycięcia, składamy właściwe wnioski o pozwolenia w starostwie. W okresie nielegowym przystępujemy

do usunięcia tych elementów zieleni, aby można było już wykorzystać okres zimowy, jesienny, a następnie przystąpić do prac, które pozwolą nam określić zakres, stan i wstępny kosztorys dla tych zadań.

Linia nr 103 jest więc kolejną linią na liście takich, które widzimy do przywrócenia, ale żeby wypowiedzieć się o tym, co musimy zrobić, ile może nas to kosztować i jak zaplanować poszczególne działania w kolejnych latach, na początku musimy poznać, w jakim ona jest stanie dzisiaj, już po kilku dekadach zarastania. Roślinność szybko rośnie, naprawdę nie czeka, a w międzyczasie...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Przepraszam. To opracowanie jest gotowe, czy jeszcze nie?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

W tej chwili jesteśmy na początku prac. Mamy wykonawcę, będziemy wchodzić na prace związane na razie z oczyszczaniem tylko tej roślinności.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Analizę zrobimy po wycince...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Ona trwa.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

O której linii mówimy?

Posel Mariusz Krystian (PiS):

103.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

103 zrobimy tak jak linię nr 190 i wtedy tak samo wchodzimy na obecną... (*niestyszalne*)

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Dokładnie tak, czyli najpierw musimy uporać się z roślinnością, tylko tutaj uwaga: jesteśmy jeszcze w okresie lęgowym, więc nawet żeby wytypować drzewa do wycinki, trzeba je wcześniej odsłonić. Dotyczy to linii nr 103, dotyczy to linii nr 256. Roślinność naprawdę nie czeka i rośnie.

Sukcesywnie uporamy się więc dzisiaj z tym, z czym możemy. Na szczęście jesteśmy już w połowie września, za chwilę będziemy w listopadzie, a w listopadzie już będzie można tych cięć dokonywać, oczywiście wcześniej uzyskując wszystkie zgody i pozwolenia, tak jak to należy wykonać. Myślę, że na początku roku będziemy w stanie powiedzieć o skali czy wyznaczyć sobie działania, bo mamy tam część torową, nawierzchniową, część obiektową. Mamy duży obiekt. Przygotujemy się do przeglądów specjalnych, bo nawet żeby wejść na obiekty i zrobić ich ocenę, najpierw trzeba to oczyścić, żeby w ogóle się tam dostać. Ta procedura jest przetarta, mamy już doświadczenie, wiemy, jak to robić. Jest plan, jest wykonawca, działamy. Działanie zostało rozpoczęte. Zielony przycisk wciśnięty. Pierwsze efekty będą pewnie na przełomie roku tego i następnego.

Kolejne działania, kolejne informacje to jest... Aha, Balice i Lotnisko to jest temat, który wielokrotnie i bardzo szczegółowo analizowaliśmy. Powiem tak. To jest jeden z przykładów, gdzie musimy jednak wykorzystać sytuację i zrobić synergię działań kolejowo-drogowych, dlatego że, tak jak w przypadku Kostrzyna, musimy połączyć GDDKiA i PLK na odcinku 180 metrów. Chyba uda się do zrobić skutecznie. Podobnie jest tutaj. Musimy w ramach korytarza A4 próbować – tak zresztą zostało to naszkicowane również w ZSK – przebić się wzdłuż A4, czyli w korytarzu A4 przebić się w kierunku zachodnim. Tak jak powiedział pan minister Adamczyk, jeżeli nie chcemy przebić się tunelem, to musimy znaleźć miejsce, którym da się przejść albo przeskoczyć czy powiązać z istniejącą dzisiaj linią kolejową Kraków – Katowice. Mamy jedno takie miejsce w Trzebini. Jest to właśnie linia nr 103, która wchodzi dokładnie w Trzebinę, ale wcześniej, w Zakrzowie, mamy też kamieniołomy, mamy taki moment, kiedy moglibyśmy wrócić do Krakowa bez kopania tuneli.

Jedną rzecz, jeżeli chodzi o Kraków-Balice, musimy sobie dzisiaj – albo dzisiaj, albo w najbliższym czasie – ustalić. To korytarz drogowo-kolejowy. Jeżeli drogowcy rozpatrują rozbudowę A4, to musimy znaleźć takie rozwiązanie techniczne, aby w ramach tego korytarza zmieściło się również miejsce pod dwa tory kolejowe. Wtedy uzyskujemy linię międzygalaktyczną, bo wszystko to, co będzie jechało szybko z Krakowa do Katowic przez lotnisko, będzie obciążone jeszcze bardziej niż to, co jest obecnie. Tu jest kilka rozwiązań, ale akurat w przypadku Balic...

Są też takie przykłady, gdzie w różnych częściach kraju szkoda, że nie udało nam się z S10 dokładnie poprostować linii w okolicach Wąlcza. Mamy jednak przykład jeszcze na linii do elektrowni. W okolicach Choczewa też udało się zrobić taką synergię. Tam akurat był przykład biznesu rolnego, który wymusił na nas to działanie, ale efekt jest dla wszystkich. Ważne, że biznes jest zadowolony, kolej, drogi też są zadowolone. Co ważne, w przypadku Balic, z uwagi na brak miejsca i te wszystkie uwarunkowania, o których państwo już powiedzieli, droga i kolej nie mogą się nie widzieć. Muszą się widzieć. To, jeżeli chodzi o Balice.

Temat Morąga...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam, panie dyrektorze. Ten bajpas, o którym wspominałem, to jeszcze...

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Dzisiaj, tak jak powiedział pan minister, największy efekt dostajemy w sytuacji, w której z Krakowa do Katowic idziemy w podobnym czasie albo bylibyśmy w stanie pojechać w podobnym czasie jak obecnie przez Trzebinę, ale przy przekierowaniu tego ruchu częściowo przez port lotniczy, tzn. dostając de facto cztery tory między Katowicami a Krakowem. Tutaj jest kilka rozwiązań. Potrzebne jest studium, potrzebne jest zastanowienie, ale w sytuacji, w której drogowcy za chwilę wchodzi na A4, wydaje się, że korytarz jest rzeczą, która musi albo powinna się wydarzyć.

Wracając do pana posła, w Morągu jesteśmy już w ziemi z fundamentami. To, że nie widać, nie znaczy, że się nie robi.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Paweł, to uzupełnię dla pana ministra, bo mam świeżą informację. Do końca pozwolenie na budowę będzie do końca września, w październiku wchodzimy na montaż i już w październiku tę kładkę zrobimy. Widzimy się na otwarciu pod koniec października.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Dokładnie tak.

Posel Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

A Orneta?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Orneta... Pani burmistrz przekazała nam, że we wrześniu jest planowane spotkanie. W Ornecie mamy dwa elementy. Po pierwsze, nie chcemy odtwarzać peronu w miejscu, w którym on był. Kiedyś Orneta była potężną, czterokierunkową stacją, ale dzisiaj nie chcemy – w cudzysłowie – zachęcać mieszkańców do tego, żeby musieli nadłożyć 1 km od wiaduktu kolejowego do peronu i z powrotem tylko dlatego, że ten peron jest w miejscu, w którym zaplanowano go 100 lat temu.

Pamiętam, że na ten temat rozmawiałem z panem wiceburmistrzem w zeszłym tygodniu. Dzisiaj chcemy wspólnie zastanowić się – też przy okazji tego spotkania – jak wykorzystać ogromne miejsce, czyli potężny nasyp, który mamy przy przecięciu z główną drogą, tak aby droga piesza dla mieszkańców nie musiała być dłuższa, tylko była krótsza. Orneta w zakresie rozwiązań technicznych, jeżeli chodzi o peron, będzie dostosowana do tego, aby ta droga na peron była krótsza, a nie dłuższa, bo 1 km w bonusie wcale nie jest dla zdrowia, tylko raczej... no właśnie. Jeżeli możemy zrobić krócej, to zrobimy krócej, a nie dłużej. To oczywiście może chwilę potrwać.

Posel Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

Panie dyrektorze, tam pojawia się jeszcze wątek Lidzbarka i Bartoszyce.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Powiem tak, Bartoszyce oczywiście mają połączenie kolejowe, miały, a oczywiście będą je miały w lepszych parametrach, bo rozpoczynamy to chyba w 2028 r., ale to potwierdzimy.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu w PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Przygotujemy się do przetargu.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Przygotowujemy wspólnie. To jest takie działanie, które mamy wspólnie z Ministerstwem Obrony Narodowej. Jest kilka linii komunikacyjnych, w których udział ma MON. Wykorzystujemy tę sytuację tak, aby ta infrastruktura po doposażeniu w kilka elementów – MON oczywiście wszystkiego nie finansuje – mogła pomóc we wznowieniu ruchu pasażerskiego z parametrami już na poziomie 120 km/h w kierunku... (*niezrozumiale*), natomiast to, o czym powiedział pan poseł, czyli linia komunikacyjna Bartoszyce – Lidzbark – Orneta – Dobrze Miasto – Olsztyn... Powiem szczerze, prywatnie jako pasjonat: tak, to jest to, czego brakuje. Szkoda, że w latach 90. zaczęto rozbierać kolej na Mazurach właśnie od odcinka Orneta – Bartoszyce, bo tam praktycznie wszystko jest, największe obiekty, nawierzchnia, drogi są, nasyp wykorzystywany jest przez drogi i przez lokalnych mieszkańców, więc praktycznie możemy wchodzić z nawierzchnią i układać, natomiast faktycznie to jest duże wyzwanie. Tutaj wymagany jest montaż finansowy. My to możemy planować, to jest w planach ZSK, natomiast przed nami jeszcze długa droga, żebyśmy ustalili, co, jak i dlaczego.

Poseł Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

Marszałek będzie na spotkaniu.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Liczymy też na pana marszałka, jak na wszystkich marszałków, liczymy na wsparcie, bo musimy rozwiązywać problemy przejazdów kolejowych. Nie wszędzie da się zbudować wiadukty. Właściwie to jest technicznie niemożliwe w żadnym kraju. Musimy optymalizować liczbę przejazdów.

Tu jeszcze powiem, bo przypomniałem sobie. Przepraszam. Jest zapis o przejazdach kategorii F... linia nr 256. Proszę się tego nie bać. To są przejazdy kategorii F, to są przejazdy na drogach niepublicznych, wykorzystywane głównie przez naszych ukochanych rolników.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Taka informacja poszła w świat.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Tak, i będziemy ją w dalszym ciągu rozpowszechniać, bo się tego nie wstydzimy. Na drogach niepublicznych musimy ustalić reguły działania. W takiej sytuacji...

Poseł Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

Jesteście właścicielami tych dróg?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

My nie. To są drogi prywatne... czy inaczej: niepubliczne, o tak – dzięki Bogu – natomiast są warunki i są zasady, które muszą nas wszystkich obowiązywać przy przekraczaniu takich dróg. Kończę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

I takie przejazdy są najbezpieczniejsze na całej sieci.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Tak, bo wymagają skomunikowania się z dyżurnym ruchu.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, nie, nie, nie, absolutnie.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu w PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Mogę skończyć jeszcze te inne tematy, które Paweł skończył.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, bardzo bym prosił już w takiej formie...

Dyrektor – pełnomocnik zarządu w PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Było pytanie o projektowanie, o dokumentację projektową Poznańskiego Węzła Kolejowego. Tak, dokumentacja trwa. Zleciliśmy dodatkową koncepcję w aspekcie, o którym wspominał pan minister, żeby ograniczać oddziaływanie społeczne, a tym samym wyburzenia. Dzisiaj trwają konsultacje z radami osiedli. Prowadzimy je tak, żeby ten projekt jak najszybciej finalizować. W zakresie stacji Poznań Starołęka miasto wycofało się z programu wiaduktowego, ale podchodzimy do tego inaczej, ponieważ biorąc pod uwagę, że w porozumieniu z CPK mamy punkt styku pomiędzy koleją dużej prędkości Poznań Krzesiny do Poznania Głównego. Wiemy, że musimy rozbudować ten odcinek linii kolejowej. Tym samym dzisiaj uzgadniamy z miastem porozumienie, które będzie taką synergią rozbudowy węzła przesiadkowego, o której wspominał pan poseł Lamczyk, w zakresie tramwajów, autobusów, przejazdu dwupoziomowego, przygotowanie od razu pod rozbudowę infrastruktury kolejowej. Te rozmowy z miastem się toczą.

W zakresie węzłów i działań Polskich Linii Kolejowych współpracujemy z samorządami. Przykładem jest chociażby podpisane porozumienie, przygotowanie dokumentacji w mieście Władysławowo, gdzie będzie integracja parkingu z rozbudowaną stacją Władysławowo i odcinkiem, na którym poprawimy przepustowość między stacjami Władysławowo a Władysławowo Port, czyli jest to linia helska. Drugim przykładem jest właśnie Starołęka, o której wspominałem. W związku z planowanym uruchomieniem linii do Mrągowa mamy kontakt z burmistrzem Mrągowa, żeby też powiązać temat węzłów. Ostatnim takim przykładem jest porozumienie z Wrocławiem w zakresie budowy węzła przesiadkowego i przystanku Wrocław Maślice, gdzie będzie tramwaj oraz kolej.

W zakresie linii nr 229 na odcinku Pruszcz Gdański – Straszyn Prędzieszyn w dokumentacji projektowej, którą jeszcze w tym roku uruchomimy, faktycznie przewidujemy przygotowanie kompleksowej dokumentacji wraz z przygotowaniem analiz zasilania, tak żebyśmy mieli spełniony również parametr zasilania i elektryfikacji tej linii celem uruchomienia kolei aglomeracyjnej. To postulat, o którym rozmawialiśmy nawet podczas naszych spotkań. W zakresie dokumentacji będziemy przygotowywać. Na dalszym odcinku będziemy przygotowywać jeszcze koncepcję programowo-przestrzenną, tak żeby spać – jak powiedział Paweł – całą linię nr 229 w rejonie Trójmiasta. Tu będziemy przygotowywać koncepcję programowo-przestrzenną, gdyż widzimy szansę na realizację takiej rewitalizacji, a nie stricte już budowy linii.

Było jeszcze pytanie o oświetlenie.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Przepraszam. Czemu Będzieszyn?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Straszyn Prędzieszyn.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Prędzieszyn?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu w PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Tak, Straszyn Prędzieszyn.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Czyli przetarg na dokumentację będzie w tym roku?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu w PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

Przetarg na dokumentację projektową, z uwzględnieniem pozyskania decyzji administracyjnej. Ona będzie oczywiście powiązana z odcinkiem Pruszcz – Gdańsk Południowy, bo będziemy to dzielić na trzy zadania, ale to będzie w jednym zadaniu, gdyż zależy nam na tym, żeby analizy zasilania obejmowały prognozowany ruch pociągów na całych odcinkach, żeby nie było później problemu z podstawcami, które i tak będą musiały być.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

A jaki czas na projektowanie państwo przewidujecie?

Dyrektor – pełnomocnik zarządu w PKP PLK SA Rafał Banaszkiewicz:

To jest dobre pytanie. Wszystko będzie zależało od decyzji środowiskowej, więc zakładam, że to jest minimum cztery lata, bo decyzje środowiskowe będziemy musieli uzyskiwać, a żeby złożyć wnioski o decyzję środowiskową, musimy przygotować koncepcję programowo-przestrzenną.

Niestety taka jest rzeczywistość, aczkolwiek jeżeli będziemy mieć koncepcję, będziemy rozmawiać w zakresie powiązań z rozwiązaniami przestrzennymi w miastach, tak jak prowadzimy przy innych projektach, aby to było uwzględnione i żeby później minimalizować ryzyko. Jeżeli decyzję udało się nam uzyskać na przykład na KIP-ie, a nie na raporcie, to wtedy wiadomo, że ten czas będzie szybszy, ale takie rozwiązanie będziemy mieć przyjęte już w przetargu na dokumentację projektową.

Było pytanie o Oświęcim – Bieruń. Tutaj mamy pozyskaną decyzję środowiskową. Trwają rozmowy z Polską Grupą Górniczą, gdyż fragment tej linii przebiega przez zakład górniczy i musimy zamknąć ten temat. Jeżeli zamkniemy ten temat i porozumienie zostanie podpisane, to drugim elementem będzie pozyskanie środków finansowych na realizację, bo ważną decyzję, jaką jest decyzja środowiskowa, posiadamy.

Tylko krótko odniosę się do prezesa Adriana Furgalskiego, ruchu towarowego i intermodalu. Jesteśmy w stałym kontakcie z portami. Szczególnie Port Szczecin-Świnoujście jest teraz aktywny w zakresie rozbudowy. Widzimy ich prognozy transportu, stąd to, co powiedzieliśmy dzisiaj: po realizacji w ramach KPO Nadodrzaneki podniesienie jej parametrów w zakresie nośności. Dzisiaj wytypowaliśmy bodajże 30 stacji, w których będziemy chcieli przeprowadzić szybkie prace modernizacyjne polegające na wydłużeniu torów do 750 metrów, aby docelowo uruchomić ciąg komunikacyjny przez linie nr 289, 137 i nawet w kierunku Międzylesia, bo taki potencjał ruchu w zakresie intermodalu w kierunku Czech też istnieje, a więc ten temat jest na bieżąco omawiany z portami, już niezależnie od ZSK, bo widzimy ten potencjał zwiększenia ruchu. Dziękuję.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

I linia nr 190, bo pan przewodniczący pytał. Idziemy jak burza. Przejechaliśmy tę linię. Jesteśmy już w ostatnim kroku procesu uzgadniania tej dokumentacji po optymalizacji zakresu, aby zmieścić się w budżetach, które były pierwotnie założone. Chciałem tylko powiedzieć, że ten budżet w międzyczasie urósł dwukrotnie, a zapis w „Kolej plus” mówi, że za wszystko, co jest powyżej umowy, w 100% płaci samorząd, który jest partnerem. Partnerem jest aglomeracja bielska, więc jeżeli było 350 w bazie, a teraz jest 700, to znaczy, że nam to by się nie udało, ale udało się tak poprowadzić ten proces, że planujemy do końca roku zamknąć aneksem z samorządem w zakresie wykonawczym i z ministerstwem – bo to są dwie osobne umowy – tak aby w przyszłym roku być gotowym na postępowanie i wybór wykonawcy. Wszystkie znaki na niebie i ziemi mówią, że linia nr 190 z Bielska-Białej w kierunku Cieszyńska, ale też Wisły, tak jak widzi to organizator przewozów, ruszy z kopyta.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Tak, rzeczywiście, potwierdzam, że dokonaliśmy oglądu tej linii. To był bardzo interesujący przejazd.

Zaraz udzielę jeszcze panu głosu – jak rozumiem, na jedno pytanie – ale mam refleksję dotyczącą korytarza Kraków – Katowice. Dobudowa trzeciego pasa będzie realizowana w oparciu o rezerwę, która jest. Wydaje się, biorąc pod uwagę teren i zabudowę, że tam nie ma przestrzeni do stworzenia jakiegось przestrzeni dla kolei. Biorąc jednak te słowa za dobrą monetę, już zapraszam na spotkanie Komisji Infrastruktury, na które zaprosimy też Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, żebyśmy o tym porozmawiali, bo czym innym jest ten korytarz, a czym innym bajpas, o którym mówiłem. Mają dwa różne cele. Gdyby jednak udało się doprowadzić do szybkiej realizacji korytarza bezpośredniego Kraków – Katowice, to oczywiście byłoby to korzystniejsze. Zapraszam na spotkanie. Myślę i mam nadzieję, że w ramach Komisji Infrastruktury będziemy mogli konstruktywnie to rozpatrzyć i uzyskać informację, czy to jest w ogóle możliwe, biorąc pod uwagę uwarunkowania, które są w ciągu tej drogi.

Jeszcze pan poseł Krystian. Jeszcze pan? Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czy ktokolwiek był na miejscu przed wyrysowaniem przebiegu wzdłuż autostrady A4 albo sprawdziliście państwo na mapach rzędne, punkty wysokościowe? Dobrze kojarzę ten teren. Są przewyższenia. Licząc Garb Tenczyński, to jest ok. 70 metrów różnicy rzędnych między płytą lotniska i najniższym punktem Garbu Tenczyńskiego, gdyby iść w kierunku Rudawy, natomiast są też duże przewyższenia nad Morawicą i są duże przewyższenia na wysokości Rudna.

Dyrektor – pełnomocnik zarządu PKP PLK SA Paweł Pleśniar:

Tu powiem, panie ministrze, że oczywiście ma pan przewagę jako osoba, która jest z Trójmiasta, a nie z Krakowa. Nie jestem tam tak często, natomiast przygotowując się dokładnie do tej wypowiedzi, próbowaliśmy i wstępnie przygotowaliśmy takie szkice. Oczywiście dokładna odpowiedź na to, w jaki sposób pokonać ten odcinek, jak przytulić się do A4, z której strony, to będzie właśnie praca studialna na projektach i na mapach. Dzisiaj wiemy, że wyrysowując wstępnie koncepcję przebiegu, jesteśmy w stanie, w minimalny sposób wchodząc oczywiście w szkodę, bo będziemy w tej miejscowości, o której pan powiedział, przechodząc przed lotnisko... Dalej mamy chyba miejscowość Morawica, tak ona się chyba nazywa, potem jest A4. Dzisiaj koleją żelazną jesteśmy w stanie pokonać czy podnieść się na 35 metrów i obniżyć. Pomorska Kolej Metropolitalna na wysokości przystanku między Strzyżą a Wrzeszczem podnosi się 33 promili. Oczywiście to wymaga dzisiaj prac studialnych.

Wiemy, że pierwszym krokiem do tego, żeby podjąć to wyzwanie, są dane pasażerskie, które pokazują, że trasa komunikacyjna czy linia komunikacyjna Kraków – Katowice przez port lotniczy jako port przelotowy wygrywa, daje największy efekt. Zobaczymy, od tego jest kolejny etap prac studialnych. Wiemy, że dzisiaj generalna dyrekcja jedzie w pasie rezerwowym, ale pewnie będą tam elementy wyjścia, jeszcze pas. Na pewno nie będzie tak, że wchodzimy i kładziemy dwa tory. Kolej nie jest pazerna, jeżeli chodzi o szerokość. Dałbym szansę inżynierom. Na szczęście nie jesteśmy w Alpach, więc damy sobie radę, a jak patrzę, jak fantastycznie trudne tematy rozwiązuje generalna dyrekcja w okolicach Krakowa, to wciąż jestem pod wrażeniem i wiem, że kolej żelazna nie może być gorsza.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Panie przewodniczący, można?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę, jedno pytanie.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Tak. Mam jedno uzupełnienie. Szanowni panowie, bardzo proszę, żebyście się państwo wycofali z tego bardzo złego pomysłu likwidacji przejazdu kolejowego w gminie Zator, na granicy Zatora i Podolsza. Rozumiem zwiększanie prędkości na linii nr 94, ale właśnie dzisiaj poinformowaliście państwo o planach likwidacji przejazdu w ciągu drogi publicznej, która jest jedyną alternatywną drogą do północnej obwodnicy Zatora i obwodnicy Podolsza. To jest droga bardzo potrzebna i ten przejazd jest potrzebny. W związku z tym tam po prostu trzeba zastosować przebudowę przejazdu kolejowego, a nie likwidować przejazd kolejowy w ciągu dróg publicznych. To jest prośba od mieszkańców, od pana burmistrza Zatora. Proszę państwa, żebyście się państwo wycofali z tego złego pomysłu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że to jest apel. Żeby zostało w protokole, nadmienię tylko, że linia Katowice – Kraków czy Kraków – Katowice oczywiście musi mieć połączenie z linią nr 94. Żeby komuś nie wpadło do głowy połączenie Krakowa z Katowicami, bo wtedy na całym terenie zachodniej Małopolski wokół Oświęcimia kompletnie nic nie zmieni. Tak naprawdę chodzi o to, żeby wykorzystać możliwość szybszego dojazdu na lotnisko z zachodniej Małopolski. Jeżeli będzie to linia, która nie ma wejścia z linii nr 94, to, krótko mówiąc, będzie to katastrofa. Mówię o tym, żeby to zostało w protokole z takim zastrzeżeniem na przyszłość. Bezpośrednia najlepsza była do Bielska, ale wiadomo, jak jest w Białej.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję za tę dyskusję. Bardzo serdecznie dziękuję panu ministrowi, zespołowi Portu Polska, zespołowi PKP PLK za bardzo kompleksową, merytoryczną dyskusję. Szczerze mówiąc, tak to sobie wyobrażałem, kiedy wpisywaliśmy ten punkt do planu pracy, tak że tym bardziej serdeczne podziękowania za merytoryczną dyskusję.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Dziękuję państwu posłom. Dziękuję naszemu sekretariatowi, który pracował z nami tutaj ponad siedem godzin.

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