

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU KOLEJOWEGO
(NR 13)
z dnia 20 listopada 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 13)

20 listopada 2025 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem poseł **Barbary Oliwieckiej (Polska2050)**, przewodniczącej podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat planów modernizacji i elektryfikacji linii kolejowych w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem wniosków i potrzeb kolei regionalnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Przemysław Sierpień** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, **Rafał Jeleń** dyrektor Departamentu Monitorowania i Bezpieczeństwa Urzędu Transportu Kolejowego, **Krzysztof Karwatowicz** starosta powiatu gorzowskiego wraz ze współpracownikami, **Wojciech Dinges** wiceprezes zarządu Polregio SA, **Marek Nitkowski** prezes zarządu Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., **Damian Dymiński** dyrektor Biura Strategii i **Radosław Burak-Romanowski** dyrektor Biura Energetyki PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Krasowski** dyrektor Biura Rozkładu Jazdy PKP Intercity SA, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Adam Zając** kierownik Działu Rozwoju Infrastruktury w Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. oraz **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu ds. legislacyjnych Związku Miast Polskich, sekretarz strony samorządowej Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

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

Przewodnicząca poseł **Barbara Oliwiecka (Polska2050)**:

Dzień dobry. Szanowni państwo, otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego. Witam panie posłanki, panów posłów, witam zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum. Czy mamy kworum? Siedmioro posłów, tak?

I przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, jest informacja na temat planów modernizacji elektryfikacji linii kolejowych w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem wniosków i potrzeb kolei regionalnych.

Bardzo serdecznie witam zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa, pana Przemysława Sierpnia. Witam dyrektora Biura Strategii PKP PLK SA, pana Damiana Dymińskiego, zastępcę dyrektora, pana Łukasza Waśniewskiego, oraz dyrektora Biura Energetyki PKP PLK, pana Radosława Buraka-Romanowskiego. Bardzo nam miło. Witam również dyrektora Departamentu Monitorowania i Bezpieczeństwa Urzędu Transportu Kolejowego, pana Rafała Jelenia. Bardzo nam miło. Witam pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Witam wiceprezesa Polregio, pana Wojciecha Dinges. Witam pana Krzysztofa Krasowskiego, dyrektora Biura Rozkładu Jazdy PKP Intercity. Witam pana Nitkowskiego, prezesa zarządu Kolei Wielkopolskich. Bardzo nam miło. Witam pana Adama Zająca, kierownika Działu Rozwoju Infrastruktury SKM spółka z o.o. Witam pana Krzysztofa Karwatowicza, starostę powiatu gorzowskiego. Od razu zapraszam bliżej, będzie nam może łatwiej rozmawiać. Witam też panią Magdalenę Harasimowicz, Wydział Spraw Społecznych i Promocji w Gorzowskim Starostwie Powiatowym. Jeszcze raz witam wszystkich obecnych posłów.

Szanowni państwo – od razu też mówię – mamy bardzo intensywne posiedzenie Sejmu, więc w trakcie proszę mieć na uwadze, że posłowie mogą dochodzić, mogą wychodzić, bo jesteśmy wzywani na toczące się równolegle różnego rodzaju posiedzenia komisji.

Szanowni państwo, zwołałam to posiedzenie podkomisji i myślę, że to dopiero otwiera taką dyskusję na temat potrzeb inwestycji, szczególnie w dobie takiej sytuacji, w jakiej jesteśmy, czyli również zagrożeń różnymi atakami. Warto rozmawiać o infrastrukturze, o rozwoju, o bezpieczeństwie. Wszyscy dobrze wiemy i cieszymy się z tego, że kolej naprawdę rozkwita

i przeżywa taki swój bardzo dobry okres. Tylko dla takiego porządku przedstawię kilka danych. Od 2021 roku Koleje Małopolskie odnotowały wzrost o ponad 206 %, Koleje Wielkopolskie w ciągu tych 4 lat – o ponad 100 %, Koleje Dolnośląskie – również o ponad 100 %, Intercity – o 120%. Mamy do czynienia praktycznie z miesiąca na miesiąc z rekordami w PKP Intercity. Oczywiście nie wszędzie to wygląda tak kolorowo. Stąd bardzo się też cieszę z obecności starosty gorzowskiego, który ma inną sytuację u siebie w regionie i o tych trudniejszych sprawach też należy rozmawiać. Wiemy też wszyscy, że te zmiany, te rekordy w przewozach pasażerskich, to jest oczywiście efekt rosnącego zainteresowania koleją jako ośrodkiem transportu, ale też działań modernizacyjnych i inwestycyjnych – jeśli nie przede wszystkim. Bo bez tego, szanowni państwo, nie byłoby po prostu warunków.

Większa liczba pasażerów, to wszyscy wiemy, to są też większe wyzwania dla przewoźników, dla organizatorów przewozów, ale też dla zarządcy infrastruktury. I sytuacja jawi się taka – mamy problem w Polsce od kilkudziesięciu lat z budową nowych linii. I to sobie chyba trzeba jasno powiedzieć. Elektryfikacja też się za bardzo nie rozwija. Od 20 lat mamy ten poziom około 60%, czasami 59%. Maksymalny wzrost teraz – 62,7%. Zatem też nie ma tutaj żadnego dużego postępu. Mieliśmy problem z modernizacją linii kolejowych i niektóre inwestycje po pierwsze, nie były realizowane sprawnie, po drugie, przekraczały mocno również założenia budżetowe. Wielokrotnie przytaczany w Komisji Infrastruktury remont magistrali E20, który pochłonął 2,5 mld zł, a w efekcie dał minutę oszczędności czasowej i nie poprawiła się też przepustowość, a więc wiemy, jakich błędów mamy unikać. Rozmawialiśmy w Komisji już wielokrotnie na temat wykonania programu uzupełniania lokalnej regionalnej infrastruktury kolejowej „Kolej plus”. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sierpniu tego roku o realizacji tego programu łącznie z wykluczeniem niektórych projektów, które okazywały się przeskalowane albo niemożliwe do realizacji, z modernizacją czy ze zmianą też niektórych innych.

Szanowni państwo, mając tak ograniczone środki, jakie mamy – chociaż one są i tak bardzo duże, ale w porównaniu do potrzeb są ograniczone – mamy pilne potrzeby, bo robią nam się po prostu wąskie gardła. I koleje regionalne również stoją przed ogromnymi wyzwaniami inwestycyjnymi, chociażby w zakresie właśnie taboru. Musimy rozsądnie wydawać każdą złotówkę i przewoźnicy, organizatorzy przewozów muszą wiedzieć, jak planować swój rozwój. Kluczem i punktem wyjścia do tego jest oczywiście infrastruktura. Dzisiaj chciałam się skupić na tej elektryfikacji – to jest ważny kierunek, również dla kolei regionalnych, dla PKP Intercity – w jakim kierunku iść. Czy kupować tabor elektryczny, czy kupować tabor hybrydowy? Na to się nakłada, tak jak już wspomniałam, kwestia bezpieczeństwa również. A więc warto rozmawiać o tych inwestycjach, żeby mieć jasny obraz, nie tylko regionalny, ale krajowy, cały i tę perspektywę złapać.

Ja osobiście chciałam się bardzo dowiedzieć, jak wygląda dialog pomiędzy kolejami regionalnymi a półką PLK w zakresie ustalania tych priorytetowych programów. Wiadomo, że z punktu widzenia regionu wygląda to inaczej niż z punktu widzenia całego kraju. Chciałabym oczywiście ustalić, czy też określić ten próg opłacalności – bo on jest różny z punktu widzenia różnych interesariuszy, przewoźników i organizatorów, zarządcy infrastruktury, a przede wszystkim pasażerów – i jak go też państwo wyliczacie, żeby te publiczne pieniądze były wydatkowane rozsądnie, żeby zalepiać białe dziury w rozwoju kolei – tutaj mam na myśli na przykład lubuskie – ale też nie hamować rozwoju ambitnych przewoźników, jakim są na przykład Koleje Wielkopolskie.

Szanowni państwo, proponuję na początku taki porządek – oddam głos przedstawicielom PLK. Dobrze. Oczywiście. Chcę żebyśmy ustalili sobie taki stan wyjściowy na teraz. Też bardzo ważne jest dla mnie, jak państwo podchodzicie do planu zamierzeń inwestycyjnych na te lata 2021-2030 – czy one już zostały zmodyfikowane z perspektywą do 2040 roku. I potem oddam głos posłom. Oczywiście liczę na to, że nasi goście również zabiorą głos – bo po to też jest to posiedzenie.

Bardzo proszę, oddaję głos dyrektorowi Biura Strategii PKP PLK, panu Damianowi Dymińskiemu. Oczywiście, jeżeli pan wskaże inne osoby, bardzo proszę, ten czas należy do PLK teraz.

Dyrektor Biura Strategii PKP Polskie Linie Kolejowe SA Damian Dymiński:

Nie wiem, czy mnie słyszać... Dziękuję bardzo serdecznie, pani przewodnicząca. Nie wiem, czy pan dyrektor Sierpień nie chciałby rozpocząć tej nieco dłuższej wypowiedzi sprawozdawczej,

więc w pierwszej kolejności bardzo bym prosił pana dyrektora Przemysław Sierpnia z Ministerstwa Infrastruktury.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Bardzo proszę, panie dyektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Przemysław Sierpień:

Dziękuję. Szanowni państwo, to może kilka słów wstępu. W latach 2020-2025 nakłady związane z elektryfikacją linii kolejowych wyniosły około 930 mln zł. Dla lat 2025-2030 planowane nakłady to kwota ponad 4 mld zł. Elektryfikacja linii kolejowych to jest jeden z celów strategicznych PKP Polskich Linii Kolejowych. Musimy pamiętać, że projekty, które realizuje spółka, mają najczęściej charakter kompleksowy – to znaczy, że to jest nie tylko modernizacja, ale właśnie często również elektryfikacja. Projekty realizowane są w ramach programów wieloletnich, przede wszystkim Krajowego Programu Kolejowego, a także programu „Kolej plus”. Tutaj zakładamy elektryfikację istniejących linii kolejowych. Jest założenie zelektryfikowania ponad 760 km. Zakończono elektryfikację odcinka Elk-Giżycko na linii kolejowej nr 38. Ponadto planujemy budowę około 400 km nowych linii zelektryfikowanych. Środki na ten cel to są zarówno środki krajowe, czyli budżet państwa, jak i środki europejskie z funduszu FEnIKS, Krajowego Planu Odbudowy. Jeśli chodzi o kolejną perspektywę, gdy będzie już dokładnie znana kwota, która będzie na kolej, wtedy te środki będą rozdzielane już na kolejne projekty. I tutaj właśnie pan dyrektor Damian z Polskich Linii Kolejowych przedstawi już bardziej w szczegółach informacje.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. Bardzo proszę, panie dyektorze.

Dyrektor Biura Strategii PKP Polskie Linie Kolejowe SA Damian Dymiński:

Dziękuję serdecznie. Pani przewodnicząca, szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie, szanowni państwo, postaram się pokrótce przedstawić te zamierzenia w obecnej perspektywie finansowej. Zatem jako punkt wyjścia warto wskazać, że na 18 916 km zarządzanych obecnie linii kolejowych 12 150 stanowią linię zelektryfikowaną, zatem ten stopień elektryfikacji na koniec 2024 roku to dokładnie 64,2% – nieco więcej aniżeli pani przewodnicząca wspomniała. Faktycznie, ponad 1100 km to są plany elektryfikacyjne na najbliższe lata i pokrótce chciałbym je przytoczyć – o których liniach mówimy, które są nowo budowane, które z nich są modernizowane i zakładają tę elektryfikację, mniej więcej o jakim kilometrażu mówimy.

Przede wszystkim jeden z większych w tej chwili realizowanych projektów, to jest budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz. Tu zakładamy elektryfikację odcinka 59 km i budowę 54 km nowej infrastruktury kolejowej. Kolejna linia, na którą warto zwrócić uwagę, to jest linia kolejowa nr 201, czyli prace na odcinku Kościerzyna – Gdynia. Elektryfikacja 92 km, budowa 15 km, oraz prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna – tu mamy elektryfikację 102 km, więc kolejny znaczący odcinek. Warto podkreślić projekt, który dotyczy dojazdu do nowo budowanej, nowo powstającej elektrowni jądrowej – to jest zapewnienie dostępu kolejowego do elektrowni jądrowej Lubiatowo-Kopalino – i mamy elektryfikację linii nr 229 na odcinku Lubiatowo – Kopalino. W tym przypadku budowa 65 km i elektryfikacja 32 km. Tu finansowanie jest zapewniane w ramach Programu Polskiej Energetyki Jądrowej, więc wychodzimy nieco szerzej poza ramy Krajowego Programu Kolejowego czy tych programów stricte związanych z infrastrukturą kolejową. Prace na linii kolejowej nr 38, to jest odcinek Giżycko-Korsze, wraz z elektryfikacją – i mamy elektryfikację na 51 km. Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Elk-Giżycko wraz z elektryfikacją – i tu mówimy o elektryfikacji 47 km. Rewitalizacja linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica na odcinku Kępno – Oleśnica z elektryfikacją – to jest kolejny odcinek 47 km linii kolejowej zelektryfikowanej. Budowa linii łączącej Bełchatów z linią 131 – tu mamy 32-kilometrowy odcinek. Prace na linii kolejowej nr 408 i 409 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica państwa, pierwszy etap linii kolejowej 408 i 409 – elektryfikacja 17 km, budowa 1 km. Prace na linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin – tu mamy

budowę 16 km zelektryfikowanej linii kolejowej. Kolejny projekt to jest udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego. Etap drugi to jest odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska – Łódź Zabieniec, budowa 12 km. Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin to jest 6 km nowej infrastruktury kolejowej. Budowa połączenia kolejowego do portu Morskiego Police – 3 km. Budowa łącznicy linii kolejowej nr 32 i linii kolejowej nr 6 – to jest odcinek kilometrowy.

Kolejna znaczna część elektryfikacji na poziomie regionalnym jest finansowana w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej „Kolej plus”. I tu na uwagę zasługują przede wszystkim takie projekty, jak elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin – 106 km, budowa linii łączącej linię kolejową nr 131 Chorzew – Siemkowice z linią nr 181 Wieluń – o jest budowa 64 km. Prace na liniach 69 i 72 na odcinkach Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy. Rewitalizacja linii kolejowych 177 i 294 Racibórz – Raclawice Śląskie. Modernizacja linii kolejowej 24 Piotrków – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa.

Wskazuję wszystkie te projekty, które obejmują swoim zakresem elektryfikację, natomiast warto w tym miejscu również podkreślić – bo wczoraj w trakcie posiedzenia Komisji Infrastruktury sporo mówiono o dialogu – że jeśli chodzi o program „Kolej plus” jesteśmy z wnioskodawcami w stałym dialogu – najczęściej są to urzędy marszałkowskie – co do pewnej ich modyfikacji czy usprawniania tego programu. A więc pewne założenia tu mogą jeszcze ulec zmianie. Przedstawiam stan taki, jaki jest on na dzisiaj.

Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Sokołów Podlaski – Siedlce – i tu mamy elektryfikację 30 kolejnych kilometrów. Budowa linii kolejowej Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj wraz z poprawą dostępności transportu w mieście Kraśnik na odcinku Janów Lubelski – Biłgoraj – to jest 27-kilometrowy odcinek. Lublin – Łęczna – Bogdanka – 22 km. Śrem – Czempin – 21-kilometrowy odcinek, uzgadniamy szczegóły jego realizacji.

Ostrów Mazowiecka – Małkinia – elektryfikacja 20 km i budowa 1 km. Prace na liniach 189 i 132 oraz budowa nowych łącznic Kuźnica – Bytom Bobrek Wschodni w celu stworzenia nowego połączenia Ruda Chebzie – Zabrze. Odbudowa rozebranej linii kolejowej 198 Pyskowice – Pyskowice Miasto dla przywrócenia połączenia na trasie Katowice – Gliwice – Pyskowice. Linia kolejowa nr 162 na odcinku Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce – Dąbrowa Górnicza Huta – Katowice.

I w skrócie to są te najważniejsze przedsięwzięcia zakładane w najbliższym czasie. Tak jak podkreślałem już wcześniej, projekty z programu „Kolej plus” w tej chwili cały czas są omawiane i są przedmiotem dyskusji z wnioskodawcami. Szykujemy już modyfikowane karty projektów, porozumienia z właściwymi wnioskodawcami, więc myślę, że w ramach kolejnego sprawozdania będzie poczyniony kolejny krok w kontekście realizacji tego programu. Nie chciałbym dłużej rozwijać się w kontekście „Kolei plus”, natomiast warto zauważyć, że oprócz tych działań, które już w tej chwili omówiłem, szereg przedsięwzięć jest przygotowywanych pod kątem kolejnej unijnej perspektywy finansowej – i też o tym wczoraj sporo było mówione, że warto się przygotować wcześniej, tak żeby w kolejną perspektywę wchodzić już z projektami. Jednym z takich działań, które w tej chwili PKP Polskie Linie Kolejowe SA mają zamiar uruchomić, jest umowa ramowa na analizy wydajności układów zasilania, układów trakcji elektrycznej dla elektryfikacji linii kolejowych. Czteroletnia umowa, na bazie której będziemy w stanie przeprowadzać analizy zasilania co do sieci trakcyjnej 3 kV prądu stałego i analizy 25 kV prądu przemiennego albo w zakresie rozszerzania założeń dla już wcześniej przeprowadzonych analiz zasilania, albo też wykonania analiz zasilania sieci trakcyjnych w obydwu wariantach w zależności od tego, który będzie bardziej efektywny z racji dostępności energii czy podstacji trakcyjnych. Jeżeli będą państwo zainteresowani, to jest ze mną pan dyrektor Burak-Romanowski, który ten projekt prowadzi i oczywiście będzie w stanie kilka słów więcej o nim powiedzieć.

Oprócz tego prowadzimy stałą współpracę z samorządami co do kierunków rozwoju. W tej chwili PKP PLK ma już podpisane dwa pakt, czyli pakt pomorski i pakt łódzki. Kolejne pakt są w trakcie przygotowywania. W ramach paktów wsłuchujemy się bardziej też w stronę samorządową co do tego, które tak na dobrą sprawę odcinki są priorytetowe na tym poziomie i na których odcinkach władze samorządowe mają zamiar uruchamiać połączenia kolejowe – po to, żeby nie powstawała infrastruktura kolejowa, która następnie będzie użytkowana tylko

w niewielkim stopniu. Zatem jakby ten wymóg prowadzenia określonej liczby par pociągów jest dla nas też istotny i w tym celu podpisujemy kolejne porozumienia z samorządami.

Na uwagę zasługuje też podpisany w ostatnim czasie list intencyjny na budowę nowej zupełnie magistrali zachodniej. W tej chwili pracujemy nad porozumieniem szczegółowym co do podziału finansowania, co do wkładu z poziomu samorządu i z poziomu budżetu państwa – więc zakładam, że to porozumienie też w najbliższym czasie zostanie zawarte.

Jeżeli są pytania, to postaramy się na tyle, na ile będziemy w stanie, odpowiedzieć dziś, a jeśli jest coś wymagającego większego zaangażowania, to oczywiście odpowiemy w formie pisemnej. Bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie, panie dyrektorze. Czy może pan nam przesłać te materiały na Komisję?

Dyrektor Biura Strategii PKP Polskie Linie Kolejowe SA Damian Dymiński:

Tak.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

To zawsze znacznie lepiej widać, szczególnie, kiedy mamy naniesione na mapę – bo też o to chodzi, żeby popatrzeć na te planowane inwestycje z punktu widzenia po prostu białych plam. Ale mnie, tak jak mówię, bardzo interesuje tutaj też ta perspektywa kolei. Ja rozumiem – i do tego powinniśmy dążyć – że celem spółki, celem inwestycyjnym powinna być – tym najbardziej dalekosiężnym oczywiście – elektryfikacja wzorem Szwajcarii, czy prawie 100% linii kolejowych. To w perspektywie oczywiście bardzo dalekiej. Natomiast ważne są dla nas wszystkich te podejmowane kroki z wyznaczeniem priorytetów. Ja wiem, że przepustowość linii, liczba pasażerów, składów jest tutaj decydująca.

Zanim oddam głos jeszcze gościom i posłom przede wszystkim, to proszę mi powiedzieć, jaki jest taki średni koszt elektryfikacji kilometra linii kolejowych? Czy macie to państwo wyliczone? Gdzie jest ten próg opłacalności? Jak wygląda ten proces decyzyjny, że wybieracie daną linię do elektryfikacji w danym okresie? Ja rozumiem, że w pana materiałach też będzie nakreślona perspektywa czasowa, w jakim okresie te inwestycje mają być oddane?

Dyrektor Biura Strategii PKP Polskie Linie Kolejowe SA Damian Dymiński:

Pani przewodnicząca, oczywiście taki materiał przygotowujemy – rozszerzony o lata realizacji – żeby było jasne, co, kiedy i w jakiej perspektywie.

Co do kosztu? Zaraz spróbujemy ustalić taki zupełnie przeciętny – bo to od bardzo wielu czynników jest zależne. Ale spróbujemy go państwu również podać.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dobrze, rozumiem. Trzeba patrzeć oczywiście na próg pewnej opłacalności inwestycji, ale też perspektywy rozwoju. Rozumiem, że państwo przygotowujecie tę odpowiedź. W takim razie oddam głos posłom. Do głosu zgłosił się jako pierwszy pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Pan Bartosz Zawieja – w tej kolejności – pan Kamil Wnuk, pan Jaśkowiec Dominik. Przyjmuje resztę zapisów. Oczywiście, pan Krystian Mariusz.

Dobrze, bardzo proszę, panie przewodniczący. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli któryś z panów posłów bardzo się spieszy, to ja oczywiście tutaj mogę zamienić się. Muszę wyjść z sali za 10 minut, więc mamy jeszcze chwilę.

Jeżeli nie to, pani przewodnicząca, szanowni państwo, dziękuję za te słowa, które pani na wstępie, rozpoczynając posiedzenie podkomisji, którymi wyraziła pani, jak wygląda dzisiaj sytuacja na polskiej kolei. Dynamicznie się zmienia w porównaniu do tego, z czym mieliśmy do czynienia przed kilkunastu laty. Oczywiście efekty wzrostu dynamicznego, wzrostu pasażerów, ten progres, jeśli chodzi o przewozy regionalne, jest szczególną zasługą – czy w regionach wojewódzkie – jest szczególną zasługą marszałków województw. I trzeba tutaj samorządom wojewódzkim podziękować za tak olbrzymią aktywność i jakby na to nie spojrzeć, olbrzymie wysiłki finansowe. Bo trzeba pamiętać, że zakup taboru kolejowego to jest zawsze dobra decyzja, ale za tym zakupem idą później olbrzymie nakłady na chociażby przeglądy. I samorządy województw zdają sobie z tego sprawę, jakie są konsekwencje budżetowe takich decyzji. Ale dobrze,

że samorządy na to decydują i powinniśmy mieć tutaj to poczucie, że są naszymi znakomitymi partnerami – myślę tu o administracji rządowej.

Pani przewodnicząca, wbrew temu, co pani mówiła, nie mieliśmy problemu z budową nowych linii kolejowych. Tutaj nie będę rozwijał i podawał przykładów, ale naprawdę nie mieliśmy problemu z budową nowych linii kolejowych, tak samo, jak nie mieliśmy problemu z tym, aby zaprzestać likwidacji linii kolejowych, co niestety wcześniej... Chociażby spoglądając na raport McKinsey z 2012 roku – kto się z tym raportem zapoznał, wie, o czym mówimy – propozycja likwidacji ponad 3 tys. km linii kolejowych.

Nie ma niepotrzebnej modernizacji. Wszystkie modernizacje są potrzebne, a stan techniczny i wszystko to, co jest efektem oszczędzania na polskiej kolei – oszczędzania, które rozpoczęło się w latach 90., oszczędzania przede wszystkim na utrzymaniu, oszczędzania na modernizacji – skumulowało się. Jeżeli mówimy o renesansie polskiej kolei, to musimy zmienić przede wszystkim myślenie o finansowaniu. Tutaj odwołuję się również do wczorajszego posiedzenia Komisji. Miałem nadzieję, że dzisiaj będzie pan minister Malepszak.

Pan minister Malepszak przed tygodniem na kongresie kolejowym popełnił takie słowa, że oto on nie jest politykiem i on nie będzie prowadził politycznych dyskusji. Minister Malepszak jest politykiem – bo jeżeli się jest ministrem, to jest się przede wszystkim politykiem i mówi się o polityce, chociażby finansowej, inwestycyjnej. Ale oczywiście jest ekspertem i nikt tego panu ministrowi nie odmawia. Niemniej jednak pan minister Malepszak powinien pamiętać o tym, że jest przede wszystkim politykiem i jest zobowiązany – i mam nadzieję, że robi to z przyjemnością – do debaty politycznej.

I tak jak powiedziałem, musimy zmienić myślenie o finansowaniu i musimy zmienić myślenie o dialogu. Dialog jest podstawą, jeżeli mamy nadzieję na renesans polskich kolei. I to nie tylko w wymiarze inwestycyjnym. Ja mam nadzieję, że będziemy niebawem o tym też mieli okazję porozmawiać – chociażby o dialogu z przewoźnikami, a szczególnie z narodowym przewoźnikiem PKP Intercity, dialog z PKP PLK, który przygotowuje rozkład jazdy, dialog Ministerstwa Infrastruktury, które jest instytucją przekazującą dofinansowanie przewozów pasażerskich. Ale o tym dialogu będziemy szerzej na pewno mieli okazję rozmawiać.

Mam prośbę. Tak jak powiedziałem tutaj panowie dyrektorzy – odczytam pytania, które mam przygotowane i bardzo proszę o odpowiedź na te pytania w formie pisemnej. Tylko bardzo proszę, jeżeli jest tutaj postulat o podanie dat czy o stan przygotowania konkretnej inwestycji, to proszę, aby w odpowiedzi był opis tego, żebyśmy sobie mogli wyobrazić, na jakim etapie jesteśmy. Bez tych słów typu „działamy”, „mamy nadzieję” i tak dalej. Jak działamy, to wiemy, gdzie jesteśmy. Jak spoglądam na pana przewodniczącego Suchonia – to tak jak w biznesie, tak jak na radzie budowy... To panowie dyrektorzy doskonale o tym wiedzą.

A więc tak – bardzo proszę o informacje na temat planu modernizacji i elektryfikacji linii kolejowych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem wniosków i potrzeb regionalnych.

Pytanie pierwsze. Dlaczego program „Kolej plus”, który ma służyć przede wszystkim kolei regionalnej, został opóźniony? Miał być realizowany do 2029 roku. Teraz ma być realizowany do 2032 roku. Proszę o odpowiedź, z czego wynika opóźnienie. Jakie projekty będą ostatecznie realizowane? Które projekty dotychczas realizowane w ramach programu „Kolej plus” zostały zarzucone i zlikwidowane?

Pytanie drugie. Kiedy pociągi dojadą do największego w Polsce miasta pozbawionego dostępu do kolei – to jest Jastrzębia-Zdroju w województwie śląskim? Projekt miał być realizowany w ramach programu „Kolej plus”.

Pytanie trzecie. Dlaczego zlikwidowano program przystankowy i nie będzie miał on dalszej kontynuacji? W ramach programu zbudowano i przebudowano blisko 200 przystanków w Polsce, głównie w Polsce lokalnej, z których przede wszystkim korzysta kolej regionalna.

Pytanie czwarte. Kiedy zostanie zelektryfikowana linia kolejowa nr 30 między Lublinem a Łukowem? Projekt ma być realizowany w ramach programu „Kolej plus”. Tutaj, chociażby w tym przypadku, proszę o podanie przybliżonych terminów. Nie, że jest nadzieja, że to będzie w najbliższych latach – proszę, żeby takich odpowiedzi nie udzielać, tylko żeby określić, jaki jest przypuszczalny termin realizacji tego przedsięwzięcia.

Pytanie piąte. Kiedy zostanie zrealizowana modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 25 przechodzącej przez Końskie? Projekt w postaci dokumentacji projektowej miał być realizowany w ramach programu „Kolej plus”.

Pytanie szóste. Jakie są plany rozwoju kolei aglomeracyjnej w Polsce? Czy są plany rozbudowy torów aglomeracyjnych Poznania, Wrocławia i Gdańska? Jakie inne miasta w Polsce mogą liczyć na rozbudowę kolei aglomeracyjnej?

Pytanie siódme. Kiedy pojawią się pociągi w Niepołomicach w województwie małopolskim? Projekt miał być realizowany w ramach programu „Kolej plus”.

I wreszcie pytanie ósme – to na dzisiaj ostatnie. Kiedy pojawią się pociągi w Myślenicach w województwie małopolskim? Projekt miał być realizowany w ramach programu „Kolej plus”.

Pani przewodnicząca bardzo dziękuję za zorganizowanie tego jakże ważnego tematycznie posiedzenia podkomisji stałej, spotkania w dniu dzisiejszym. Ja mam nadzieję, że te odpowiedzi na te pytania oraz inne pytania zadane w czasie dyskusji będą znakomitą materiałem do kolejnych debat na posiedzeniach Komisji Infrastruktury. Myślę, że niebawem – a zapewne tak będzie, bo tego kalendarz wymaga – będziemy przygotowywali plan pracy Komisji na rok 2026 na pierwsze półrocze. I zapewne uwzględnimy w tym planie posiedzenia, na których będziemy mogli prowadzić dyskusję i debatę na ten temat.

Ja bardzo przepraszam. Tak jak powiedziałem, muszę wyjść na aktywności, które rozpoczynają się o 11:55. Muszę dojść do budynku G, tak że nie mogę dłużej zostać. Bardzo proszę o pisemną odpowiedź i przesłanie odpowiedzi na e-mail – także do Komisji. Bo tak jak powiedziałem, ten materiał będzie na pewno przydatny w dalszych debatach. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie, panie przewodniczący. Ja powiem szczerze, zgadzam się z panem, że kluczowe jest finansowanie kolei, dialog. Ja do tego jeszcze dołożę coś, co się dzieje i co jest bardzo istotne – optymalizacja tego, co już mamy. A tak się dzieje zarówno w zakresie wykorzystywania lepszego taboru, jak i właśnie modernizacji, optymalizacji linii kolejowych, żeby zwiększać przepustowość. I tutaj właśnie jest to kluczowe dla kolei regionalnych, żeby nie hamować ich rozwoju – kiedy widać ten ogromny potencjał, trzeba wykorzystać ten moment.

Teraz bardzo proszę o głos pana Bartosza Zawieję. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Tak, rzeczywiście, z Kolei Wielkopolskich należy być dumny, z Poznańskiej Kolei Metropolitarnej również. I warto tu podziękować marszałkom województwa wielkopolskiego, panu marszałkowi Markowi Woźniakowi, panu wicemarszałkowi Jankowi, władzom powiatu poznańskiego, panu staroście Grabkowskiemu i panu wicestaroście Łubińskiemu oraz miastu Poznań – co tu dużo mówić – za zrozumienie tych potrzeb. A jeżeli chodzi o miasto Poznań, za transport odpowiada pan wiceprezydent Wiśniewski.

Ale się cieszę, że jest z nami pan Marek Nitkowski, kolejarz z krwi i kości, prezes Kolei Wielkopolskich, bez wątpienia znana osoba w środowisku i w branży, o wielkich zasługach dla metropolii poznańskiej, wielkopolskiej. I mi się wydaje, że czas poruszać tutaj poważny nasz regionalny aspekt. Otóż władze samorządowe wszystkich szczebli w województwie moim zdaniem doszły do ściany z prostego powodu – przepustowości poznańskiego węzła kolejowego trzeciego – według różnych danych, po połączeniu oczywiście Warszawy Centralnej z Warszawą Śródmieście... Trzeciego bez tego rozbicia. Drugiego węzła przesiadkowego w Polsce z tendencją praktycznie jedną z wyższych, jeżeli chodzi o rozwój czy prace, czy potoki pasażerskie, które się będą na tym węźle przewijać. I oczywiście ten poznański węzeł jest obecnie projektowany od grudnia i nie PKP PLK go robi.

Ale ja bym prosił, aby wszyscy wszystkie podmioty, które są zaangażowane w realizację, tych zamierzeń inwestycyjnych, pamiętały o dołączeniu do tych rzeczy elektryfikację dwóch linii, na które urząd marszałkowski czy samorząd województwa wielkopolskiego przeznaczył gigantyczne pieniądze z WRPO. Mam tu na myśli powstanie, można powiedzieć, praktycznie od podstaw – bo to były remonty praktycznie od zera – linii Poznań – Wągrowiec i Poznań – Wolsztyn. To był wielomiliardowe nakłady. Niestety, co tu dużo mówić, w oparciu o ten aspekt, chociażby taborowy, który... Jak państwo wiedzą, w ramach elektromobilności już nie będzie można kupować składów spalinowych, więc tutaj konieczna jest elektryfikacja tych linii, zwłaszcza Poznań – Wągrowiec na odcinku Murowana Goślina – Wągrowiec. Wiem, że w realizacji jest odcinek Wągrowiec – Gołańcz. I tutaj mi się wydaje, że z uwagi na to, że powiat poznański jest pod względem ilości mieszkańców największym powiatem ziemskim w Polsce – bo ma już ponad pół miliona mieszkańców i według wszystkich badań statystycznych

w 2030 roku zrówna się ilością mieszkańców z miastem Poznaniem... Ja bym chciał zaapelować, żeby jeśli chodzi o te dwa odcinki, czyli Poznań – Wolsztyn i Poznań – Wągrowiec przyspieszyć aspekt przygotowania tej inwestycji do elektryfikacji. Obecnie kursujące składy, pomimo nawet, że ich zaczyna brakować, nie przeskoczą aspektu dynamicznej globalizacji czy postępującego wzrostu ilości mieszkańców.

Szanowni państwo, na 10 gmin w kraju z największym przyrostem mieszkańców, 4 gminy są w powiecie poznańskim. Jest to większy przyrost niż nawet w aglomeracji warszawskiej. A więc jeżeli mogę prosić i zaapelować... Pierwszy taki aspekt jest podpisany. Strona kolei podpisała z panem marszałkiem list intencyjny. Ale od tego czasu nic nie dzieje. Więc ja gorąco apeluję o to, aby po prostu przyspieszyć ten aspekt, bo moim zdaniem – i to nie są opinie nas polityków czy przedstawicieli z tamtejszych samorządów, czy innych osób – po prostu za 2-3 lata mieszkańcy tej całej centralnej Wielkopolski z północy i południa nie dojadą do miasta Poznania i do innych, bo po prostu nie zmieszczą się w pociągu. To brzmi może jak truizm, ale tak jest. Te pociągi są tak obciążone, że ten aspekt zakupu taboru nowoczesnego, zelektryfikowanego jest marzeniem. Ale wyobraźcie sobie państwo – co z tego, że w kolejnej perspektywie WRPO samorząd województwa zakupi takie pojazdy, jak one nie będą miały jak jeździć? Bo dojadą do Murowanej Gośliny chociażby i staną. I co ci ludzie mają zrobić? Zatem to jest naprawdę bardzo ważny aspekt wynikający z tendencji, które mamy w Wielkopolsce. I apeluję o ten drugi aspekt również. My zawsze umieliśmy sobie radzić – w każdym etapie naszej historii – ale tym razem sobie bez wsparcia krajowego nie poradzimy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. Ja tylko dodam taką anegdotę, przepraszam. Rozmawiałam kiedyś z pracownikiem Kolei Wielkopolskich, który dojeżdża do pracy koleją. Mówi, że po prostu zimą na kurtkę zakłada specjalnie szalik, żeby zakrywać napis „Koleje Wielkopolskie”, bo ludzie na niego patrzą i go obwiniają o to, że jest taki tłok w pociągu. Zatem naprawdę tam jest poważny problem i ogromny potencjał, którego nie możemy po prostu zmarnować.

Tak, w aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej też kolej się rozwija. I właśnie dlatego chciałam nadać tę perspektywę kolei regionalnych, żeby po prostu wykorzystać... To powinno być jak koło zamachowe. Są pasażerowie, oni chcą podróżować, urząd marszałkowski, Koleje Wielkopolskie chcą inwestować. Ale infrastruktura będzie tutaj po prostu kluczowa.

Ja rozumiem, że jeszcze pan prezes zabierze głos. Bardzo proszę, teraz poseł Kamil Wnuk.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Ja w tym tonie, co moi poprzednicy, tylko że trochę inna lokalizacja. Dziękuję, pani przewodnicząca, za głos i serdecznie dziękuję za zwołanie tego posiedzenia podkomisji. Jest na pewno bardzo ważne i potrzebne, bo kolej to jest przyszłość. Cieszę się, że tak dużo – dużo, ale ciągle za mało – inwestujemy w ten środek transportu, w przyszłość tak naprawdę, rozwój naszych miejscowości. I to jest bardzo istotne. Tutaj była przez chwilę mowa podczas polemiki pana ministra Adamczyka, że też inwestowaliście w kolej. Tak, inwestowali państwo w kolej. Ja tego nie neguję. Natomiast tutaj też liczby mówią same za siebie. W latach 2020-2025 to było 900 mln zł. Z tego, co pamiętam, co pan tutaj przedstawił, według planów w latach 2025-2030 to jest 4 mld, tak? Ponad 4 mld, jeżeli chodzi o infrastrukturę kolejową. Rzeczywiście jest tutaj różnica. To dobrze. Ale co ważne i chyba dla mnie najważniejsze, to tym tonem, co tu mówią państwo z województwa wielkopolskiego... Jestem z województwa śląskiego i też jesteśmy z największej aglomeracji w Polsce, gdzie ta komunikacja jest dla nas kluczową i najważniejszą rzeczą. Bo nasza metropolia Śląsko-Zagłębiowska jest największą metropolią w Polsce, jest dwa razy większa od Warszawy, jeżeli chodzi o liczbę mieszkańców. I w tym skupisku ludzi potrzebujemy czystego, ekologicznego transportu. A takowym jest na pewno kolej – lokalna, nasza regionalna kolej, czyli Koleje Śląskie. Wiadomo te torowiska, które u nas są, funkcjonują od iluś tam lat, ale trochę się zmieniła struktura naszego województwa. Kiedyś to były głównie kopalnie i huty, dzisiaj mamy strefy ekonomiczne i najważniejsze są połączenia kolejowe z tymi strefami ekonomicznymi, żeby do obecnie największych pracodawców, największych zakładów pracy można było także dojechać koleją bądź po połączeniu kolei i centrów przesiadkowych – czyli przez dobrą integrację – innymi środkami transportu.

I właśnie w tym temacie wspomnieliście państwo. Jeżeli chodzi o te inwestycje, które były wymienione, to była tutaj Dąbrowa Górnicza, były tutaj Strzemieszyce – Huta Katowice.

Nie było wspomniane o Sosnowcu. Chciałem dopytać, czy to jest po prostu w ramach czegoś innego realizowane, czy po prostu... Bo wiem, że się dzieje, w tym momencie nawet. Prosiłbym ewentualnie jeszcze o uzupełnienie, jak wygląda dalszy proces tutaj tego działania? No, ale największa inwestycja, jakiej w tym momencie potrzebujemy jako województwo śląskie, jest od drugiej strony, od zachodniej strony naszego województwa. To jest modernizacja linii kolejowej nr 200. To jest linia kolejowa wewnętrzna PGG, oddział Kopalni Sośnica. Jest ogromna potrzeba i tutaj apel i prośba, zarówno naszego województwa, naszego urzędu marszałkowskiego, naszej Górnośląsko-Zagłębiowskiej metropolii, jak i miasta Gliwice – bo to na terenie miasta Gliwice jest odcinek 7-kilometrowy. Teraz jest taki etap i potrzeba, żeby od kopalni do torowiska, ten odcinek przejęło właśnie PKP PLK, żeby można było to dalej realizować. Tutaj oczywiście, jeżeli chodzi o kwestię finansowania tego, można liczyć na ogromną współpracę czy to naszej metropolii, czy to naszego urzędu marszałkowskiego, czy to nawet miast, których to bezpośrednio dotyczy, czyli Gliwic i tych miast, które są wokół Gliwic, takich jak Knurów czy Pyskowice. Ale to jest ogromnie ważna inwestycja pod kątem takim, że tutaj właśnie ma powstać taki hub i to jest też strefa ekonomiczna. Dlatego liczymy na to, że uda się to także zrealizować w najbliższym czasie, bo to jest jedna z kluczowych inwestycji, jeżeli chodzi o infrastrukturę kolejową, kolei regionalnych, tej kolei lokalnej – w tym przypadku, w naszym województwie są to Koleje Śląskie. I stąd moje pytanie w tym zakresie – jak państwo to widzicie? Nie ukrywam, że jest to bardzo istotne dla rozwoju funkcjonowania naszego województwa. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. Jako kolejny zgłosił się pan poseł Dominik Jaśkowiec. Bardzo proszę.

Poseł Dominik Jaśkowiec (KO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, wróć do Małopolski i Krakowa – co raczej dziwić nie powinno. Fakt, mamy rozwój przewozów regionalnych, aglomeracyjnych w Małopolsce, natomiast nie jest to rozwój bezbolesny. Przede wszystkim zakupy taborów, a dokładnie kilkuletnia przerwa w zakupie taborów, wykonana, zrealizowana – doprowadzono do takiej przerwy, zarząd województwa małopolskiego doprowadził. To powoduje, że oczywiście ciasno jest pociągach, ale generalnie również z niepokojem obserwujemy fakt funkcjonowania niewyremontowanych, niezmmodernizowanych starych pociągów w przewozach regionalnych, czyli w spółce Polregio. A więc pytanie pierwsze, czy to się zmieni? Czy w Małopolsce pojadą zmodernizowane pociągi z państwa spółki? Bo Koleje Małopolskie faktycznie mają te pociągi dobre. Tutaj są uzupełniane jeszcze pociągami bardzo intensywnie rozwijających się przewozów Kolei Śląskich na terenie Małopolski. To oczywiście daje radość pasażerom, natomiast też rodzi pytanie o kondycję Kolei Małopolskich – dlaczego spółka regionalna nie jest stanem wszystkich tych połączeń służyć sama? Pociągi będą kupione z KPO, ale rzecz jasna to trochę potrwa. A więc bolączki transportu regionalnego.

Natomiast może więcej pytań o inwestycje, bo pewne kwestie są ważne. Ogólnie bardzo istotny problem, jaki jest w Polsce z liniami kolejowymi, to fakt niskiej przepustowości na tych odcinkach aglomeracyjnych. Czyli mamy linię kolejową, która wychodzi z dużego miasta i tutaj ten stosunkowo duży, rosnący ruch aglomeracyjny powoduje to, że jej przepustowość – zwłaszcza że to są odcinki dwutorowe w większości – wypełnia się. I nie można ani w sposób przejrzysty budować rozkładów jazdy, zachować częstotliwości, ani też zapewnić takiej liczby pociągów, jaka odpowiadałaby potrzebom. Zatem pytanie moje w kontekście Krakowa o rozbudowę linii kolejowej z Krakowa Głównego w kierunku północnym, co najmniej do Kraków Batowice albo do Miechowa. W tej chwili trwają bardzo zaawansowane prace nad modernizacją linii Kraków Batowice – tak naprawdę aż do Centralnej Magistrali Kolejowej. Ona pozostaje w przekroju dwutorowym, natomiast na pewno najbliższa przyszłość to konieczność rozbudowy tej linii o trzeci, a może nawet czwarty tor. Prosiłbym o odpowiedź na to pytanie na piśmie – jakie są plany w tym zakresie? Czyli rozbudowa o trzeci, czwarty tor linii kolejowej Kraków Główny – Miechów jako jednej z najważniejszych linii o dużym obciążeniu.

Druga kwestia. Tu przyłączam się do posła Adamczyka. Kwestia budowy linii kolejowej do Niepołomic. Bardzo ważna i wydaje się, że stosunkowo niedroga inwestycja regionalna. Moim zdaniem o wiele pilniejsza i potrzebniejsza niż tak zwany złoty pociąg do Myślenic. Na pewno będzie cieszyła się dużym zainteresowaniem i faktyczne koszty nie są aż tak horrendalne, jak w przypadku tego pociągu. W związku z tym też pytanie i prośba o odpowiedź na piśmie –

jak wygląda kwestia realizacji tejże inwestycji? Kiedy możemy doczekać się rozpoczęcia budowy, a tak naprawdę odtworzenia tej linii kolejowej? Bo ona kiedyś już do Niepołomic biegła. A więc linia kolejowa do Niepołomic.

Trzecia kwestia bardzo ważna z perspektywy domknięcia obwodnicy kolejowej w Krakowie – łącznica kolejowa w Żabińcu. Z niepokojem docierają do nas sygnały, że ta inwestycja może nie być zrealizowana. Miasto zarezerwowało teren w planach miejscowych kosztem jednego z deweloperów, który nie jest zadowolony z tego faktu. No i pytanie do państwa, czy będziecie tę łącznicę realizować? To jest łącznica z linii kolejowej nr 100 z małej obwodnicy kolejowej Krakowa w kierunku Dworca Głównego w Krakowie. Ona pozwoliłaby ten link centralny domknąć – no i w zamyśle w kolejnych latach na małą obwodnicę kolejową wprowadzić również ruch kolei regionalnych.

To tyle. Prosiłbym o odpowiedź na piśmie na te kwestie związane z rozwojem infrastruktury kolejowej – czyli właśnie mała łącznica w Żabińcu oraz trzeci, czwarty tor do Miechowa oraz kwestie budowy linii kolejowej do Niepołomic. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. Do głosu zgłosił się pan poseł Mariusz Krystian, ale go nie widać. Dlatego bardzo proszę – pan Adrian Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Chciałem zacząć od smutnej konstatacji – bo minister Adamczyk powiedział, że nie mieliśmy problemu z budową nowych linii. Ja tu nie mówię w jakichś podziałach politycznych, ale tak generalnie w 35 lat z wolnej Polski 50 km to nie jest specjalny sukces.

Tak? No tu oczywiście. Stanisław Lamczyk podpowiada, że największa część na Pomorzu została jednorazowo zbudowana – PKM-ka, to prawda.

Jeżeli ja też dobrze sobie policzyłem te odcinki zelektryfikowane przez 35 lat, to jest 200 km. A za PRL-u – broń panie Boże, żebyśmy wracali – to było do 500 km rocznie. A więc nawet te 1000 km, które teraz jest przygotowywane, to jest, można powiedzieć, taka skromna liczba. Na pewno tutaj już popłynęło dużo podziękowań do Marka Nitkowskiego, ale chcę powiedzieć, że on zainspirował w ogóle do tego, żeby przygotować szerszy program elektryfikacji na podstawie dosyć dużej analizy, która obejmowała między innymi Poznań – Wągrowiec. Co prawda, to miał być pierwszy kwartał tego roku, kiedy ten program elektryfikacji miał być przedstawiony, ale dobrze, że jest w tej chwili. I w kontekście dialogu mam pytanie. Rozumiem, jest to powiązane z pracą nad ZSK, czyli Zintegrowaną Siecią Kolejową. Bo to, że są rozmowy z marszałkami, to OK, oni oczywiście też przy ZSK uczestniczą, ale przy okazji wspomnianego chociażby kongresu kolejowego wielu przewoźników towarowych wspominało o potrzebie elektryfikacji linii – bo oni też przy ZSK byli konsultowani. A więc jak rozumiem, to są tożsame działania – ZSK i wchodzący w to program elektryfikacji.

Ja kilka konkretnych takich linii sobie wypisałem, ale nie zdążyłem notować tych, które padły, które nie. Dzisiaj zresztą pokazała się informacja odnośnie trasy ze Szczecina w kierunku Berlina. Tam jest oczywiście więcej do zrobienia, bo nie tylko elektryfikacja, ale też drugi tor, przystanki i tak dalej. Ale odnośnie tej linii, chciałbym zapytać, czy tam jest pełne zabezpieczenie finansowe? Bo nie było takiego. Ten koszt podawany ostatnio to było 1,4 mld i mniej więcej na połowę było zabezpieczenie.

Kolejna rzecz. Jeśli to padło, to przepraszam, ale starałem się linie wynotowywać. Może to mi gdzieś umknęło. Też mówimy cały czas, że szuflady nie mogą być puste, że przechodzimy między perspektywami. Też dobra, bo kolejny raz potwierdzona wczoraj, informacja, że w pierwszym półroczu przyszłego roku będzie ustawa o Funduszu Kolejowym, która wejdzie w życie od 1 stycznia 2027. Czyli lata walki wszystkich związanych z koleją o to, żeby były podobne warunki finansowania jak w przypadku KFD powoli – żeby nie zapeszać, ale mam nadzieję – dobiegają końca z sukcesem. I mówiliśmy tam też o tym, że potrzeba jest wykonywać na zaś dokumentację projektową.

I w związku z tym – tak jak mówię, chyba nie słyszałem tego – chciałem o takie podstawowe rzeczy zapytać. O Elk – Trakiszki – bo tutaj tego finansowania nie ma. W kontekście znaczenia obronnego kolei, zwłaszcza połączenia z republikami bałtyckimi, to jest rzecz ważna. A więc dokumentacja dla tego odcinka.

Kołobrzeg – Goleniów i Krotoszyn – Leszno – Głogów.

I na koniec taka kwestia bardzo z tym związana. To jest rozwój właśnie kolei, zwłaszcza przewoźników regionalnych. Choć oczywiście te 64% to jest dużo więcej niż 56% sieci zelektryfikowanej średnio w Unii Europejskiej. Ale dla polskich potrzeb to jest na pewno za mało. I niestety, o ile my możemy podawać przykłady Intercity, które kupiło dwunapędowe zespoły trakcyjne w 2024 czy lokomotywy elektryczno-spalinowe Pesy, na które w 2022 podpisano umowę, o tyle wydaje mi się, że polska kolej regionalna jest w pułapce związanej właśnie z tym niedoborem linii zelektryfikowanej, a z drugiej strony ze zbyt wczesną rezygnacją Komisji Europejskiej z dofinansowania taboru spalinowego. Bój trwa cały czas, żeby samochody spalinowe mogły być produkowane. I tu widać, jakie są negatywne konsekwencje dla koncernów motoryzacyjnych, a także koszt, jakim to się odbywa – znaczy Chiny kosztem europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Podejrzewam, że nie padnie odpowiedź na to pytanie, ale chcę przypomnieć, że w marcu podczas szczytu ministrów transportu Unii Europejskiej w Warszawie w związku z prezydencją była obietnica polskiego rządu, że będziemy starali się przekonać Komisję Europejską do tego, żeby zrezygnować z tego zakazu dofinansowania przez jeszcze jakiś czas. Wiem, że są takie próby, aby ze środków obronnych można było zakupić lokomotywy i żeby one nie stały i nie czekały, żeby mogły być wynajmowane przewoźnikom. Jest to jakaś proteza. To jest też ważna kwestia, żebyśmy o niej pamiętali, bo te elektryfikacje potrwają wiele lat. Natomiast te potrzeby i wypełnienie pociągów, renesans, jeżeli chodzi o przewozy pasażerskie, to coś, z czym mamy do czynienia w tej chwili i ten problem taboru spalinowego jest coraz bardziej widoczny. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. Zaraz oddaję głos. Ja tylko odnośnie taboru jeszcze powiem, że mamy, jak rozumiem, dofinansowanie cały czas na tabor hybrydowy. Też bym chciała, żeby...

Nie mamy?

Prezes zarządu Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. Marek Nitkowski:

Tylko elektryczny i bateryjny, ewentualnie wodór. Natomiast na spalinowo-elektryczny już dzisiaj nie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Myślałam, że tu była zmiana, powiem szczerze. To jest bardzo ważne. Ja dopytam w takim razie o działania rządów w Unii Europejskiej, żeby lobbować właśnie na temat dofinansowywania. Sprawdzę też te hybrydowe. Naprawdę, jeżeli państwo... Mówicie prawdę zapewne, że nie ma dofinansowania. Zostałam wprowadzona w błąd. Myślałam, że to dofinansowanie udało się utrzymać.

Bardzo proszę teraz przedstawicieli kolei regionalnych, przewoźników i organizatorów. Bardzo proszę o zgłaszanie się do wypowiedzi – bo dla nas jest bardzo istotne, żeby właśnie poznać ten proces decyzyjny wybierania tych priorytetowych linii do elektryfikacji. Co dla państwa jest przeszkodą w rozwoju, co powinno się zadziać? Jakie są priorytety? I jak wygląda ten dialog z PLK w zakresie tych planów inwestycyjnych? Bardzo proszę.

I tu widzę, że jako pierwszy do głosu zgłosił się pan starosta Krzysztof Karwatowicz. Bardzo proszę, panie starosto.

Starosta powiatu gorzowskiego Krzysztof Karwatowicz:

Dziękuję uprzejmie. Szanowna pani przewodnicząca, państwo posłowie, dziękuję za możliwość zabrania głosu. Ja chciałbym zwrócić uwagę na kilka kwestii.

Generalnie sytuację Gorzowa i okolicznych powiatów opiszę tak symbolicznie – jest to jedyne miasto wojewódzkie, które nie ma zelektryfikowanej żadnej linii kolejowej. Ale też wiem, że państwo nie obradujecie dzisiaj w kwestii taboru, że poruszone są kwestie głównie infrastrukturalne. Ale to, jak Gorzów, i tym samym okolice, jest obsługiwany, jak bardzo jest wykluczony, najlepiej obrazuje to, że w bieżącym rozkładzie jazdy PKP Intercity z Gorzowa uruchamia około 11 wagonów. To jest ten zakres obsługi, jaki miasto wojewódzkie i jego obszar funkcjonalny posiada właśnie do swojej dyspozycji. Też chciałbym o tym powiedzieć – o tym była też mowa w Gorzowie podczas wyjazdowego posiedzenia Komisji Infrastruktury – że pan minister Malepszak potwierdził, że z nowym rozkładem jazdy będzie pięć nowych połączeń Intercity pomiędzy Gorzowem i Poznaniem. Bardzo się z tego cieszymy. To też pokazuje, jak taki mały – bo z punktu widzenia budżetu państwa jest bardzo mały – ruch racjonalizatorski

pozwała na bardzo istotne rozwiązanie problemów. Nasza oferta wzrośnie o ponad 100%. To jest na pewno coś, co pokazuje, że nawet doraźnymi ruchami można poprawić tę sytuację.

Ale chciałbym jeszcze kilka słów powiedzieć na temat clou państwa spotkania, czyli właśnie elektryfikacji, i zwrócić uwagę na linię kolejową nr 203, szczególnie na jej odcinek granica państwa w Kostrzynie – Gorzów – Krzyż, czyli największy węzeł Polski Północno-Zachodniej, dalej miasto Piła w Wielkopolsce. Mamy takie wrażenie jako samorządowcy, też jako mieszkańcy, że ta linia kolejowa jest często zbyt ważna, żeby nią się zajmować z poziomu regionalnego. Bo ona ze względu na swoje wskaźniki nie wchodziła do programu „Kolej plus”. Ona też z racji swojej kosztochłonności związanej z realizacją inwestycji jest, krótko mówiąc, linią zbyt dużą i kosztowną, żeby realizować ją z funduszy unijnych w oparciu o programy regionalne. Natomiast mamy też wrażenie, że jest zbyt mało istotna, żeby zostać dostrzeżona z poziomu krajowego. Ale ta linia ma swój potencjał i jeszcze zanim ten renesans kolei nastąpił, to na tej linii w przewozach regionalnych była to jedyna linia w województwie lubuskim, w której ponad połowa kosztów uruchamiania połączeń regionalnych była finansowana z biletów. Była to też – niestety, używam czasu przeszłego dokonanego – linia z największym ruchem. Ale wraz z dosyć licznym odwoływaniem pociągów spalinowych ze względu na znane państwu doskonale braki taborowe, krótko mówiąc, pomimo zwiększenia oferty przez samorząd województwa lubuskiego i zwiększenia zakresu obsługi, liczba pasażerów adekwatnie nie rośnie. Ludzie odwracają się od możliwości podróżowania koleją. Natomiast tak jak powiedziałem, potencjał jest. Też zaskakuje nas troszeczkę, że elektryfikacja tej linii nie znajduje się w priorytecie państwowym, choćby ze względu na możliwość dalszego połączenia z Niemcami. Wspominali tutaj państwo o tym, że węzły kolejowe w największych miastach, się blokują. Linia kolejowa nr 3, czy szerzej linia E20, jest linią o bardzo dużym obłożeniu, a jednocześnie pociągi z Trójmiasta, które mogłyby przez Piłę i Gorzów jechać w kierunku Berlina, jeżdżą przez Poznań. Ta linia jest tak dalece zatłoczona, że kiedy samorząd województwa lubuskiego był gotów organizować połączenia z Zielonej Góry do Berlina, które od Frankfurtu na to Odrę by jeździły do Berlina już po niemieckiej części linii E20, to po prostu odmówiono takiej możliwości właśnie ze względu na zbyt duże obłożenie tej linii. Dziękuję bardzo uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. Bardzo proszę o zabranie głosu pana prezesa Kolei Wielkopolskich, pana Marka Nitkowskiego – z takim moim pytaniem, co się dzieje po pięknym liście intencyjnym na temat elektryfikacji i modernizacji linii nr 356.

Prezes zarządu Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. Marek Nitkowski:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, bardzo dziękuję, że pani podniosła ten temat, że poseł Zawieja też bardzo intensywnie w tym temacie pracuje i pracował. Dziękuję także za te słowa, które pod moim adresem państwo skierowaliście.

Odpowiadając krótko na pytanie pani poseł – cisza. To jest odpowiedź, którą tu słyszymy od pewnego czasu. Dosłownie od kilku dni na moim biurku leży przygotowane pismo do prezesa Wyborskiego z pytaniem, gdzie jesteśmy i co robimy. 15 lat działania spółki Koleje Wielkopolskie, samorządowej spółki, której udało się to, co pan poseł powiedział – zorganizować pieniądze i wzbudzić potok podróżnych. Bo to są linie, to są odcinki linii – linia 356 Poznań – Wągrowiec i Poznań – Wolsztyn, na które codziennie czekają tysiące pasażerów. Codziennie przewozimy w pociągach tak duże grupy osób, że trudno im powiedzieć: nie. Mało tego, ten potencjał rośnie, jeśli dajemy dobrą ofertę, a ta oferta to jest wysiłek, także Polskich Linii Kolejowych, ale w obszarze budowy rozkładu jazdy. Wyobraźcie sobie państwo, że 23 pary pociągów do Murowanej Gośliny, a 21 dalej do Wągrowca to jest, że tak powiem, maksimum tej linii. Tam już więcej nie zaplanujemy pociągów. Zaplanować możemy, ale pociąg będzie na mijające oczekiwał 15-20 minut. To jest wysiłek kolegów z Polskich Linii Kolejowych, w tym obszarze udaje nam się współpracować. Ale doszliśmy do ściany. My co roku jako Koleje Wielkopolskie robimy badania wśród podróżnych i pytamy – czego od nas oczekujecie, jak nas oceniacie? Wyobraźcie sobie państwo, że 50% mówi – daj więcej pociągów – a drugie 49-50% mówi – więcej miejsca w pojazdach. I to nie jest tak, że ktoś oczekuje miejsca siedzącego, po prostu nie można się docisnąć. Przepraszam za ten kolokwializm. Ale podróżni wybrali koleję. Mało tego, samorządy lokalne na tych liniach wyłożyły bardzo dużo pieniędzy, przejmując obszary kolejowe, budując zintegrowane węzły komunikacyjne. I dzisiaj też stoją przed problemem, że podróżnych

jest coraz więcej. Nikt nie zostawia gdzieś tam na rowie swojego samochodu, tylko na eleganckim parkingu, dworcu przejętym i wyremontowanym. No i teraz w pewnym momencie chyba doczekamy się tego kryzysu, przy którym podróżni powiedzą dość i wrócą z powrotem do równoległych dróg. Obawialiśmy się, że równoległe do linii nr 356 i prawie do nr 357 są drogi kołowe. Podróżni zostawili samochody i ta kongestia w Poznaniu jest niewidoczna. Dlatego już w zasadzie od kilku lat chodzimy – i także byliśmy wspierani przez pana Adriana Furgalskiego – aby poszukać rozwiązania i zrobić projekt elektryfikacji, bo to jest najłatwiejsze. Dlaczego?

Tak jak mówiłem, problem z pojazdem spalinowym... Jeśli mielibyśmy kupić go w wersji bateryjnej, to dzisiaj producenci mówią – 70 km. A ja mam prawie tyle do Wągrowca. A później? Cóż... Jak wykorzystywać te 40 czy 70 mln zainwestowanych w ten pojazd, to będzie pojazd tylko dwuczłonowy – czyli znowu mamy niedosyt.

Elektryfikacja – ja mam tę informację – 3,2 mln za kilometr. To takie nasze wyliczenia z 2024 roku, kiedy zapytaliśmy podstawowych wykonawców – ile byście chcieli za tę robotę? I w ramach tego opracowania, o którym pan Furgalski tutaj wspomniał, także wskazywaliśmy, że to jest jedyne rozwiązanie. Podróżni zgodzą się, aby tych pociągów nie było więcej. Natomiast jak mamy im elektryczne zespoły trakcyjne, pięcioczłonowe, sześcioczłonowe czy czteroczłonowe – takie samorząd województwa ma... Mało tego, część tych pojazdów w pewnym okresie doby oczekuje w Poznaniu Głównym, a mogłaby być wykorzystana. Jest to 35-40 mln zł włożone w taki pojazd. Nie pozwalamy, aby te pieniądze stały i czekały. Pojazdy powinny pracować. My dzisiaj mamy taki układ, że nasze pojazdy 600, 700, 800 km wykonują w dobie. 3-4 lata wstecz robiły to 300-400 km. Teraz jest taka intensyfikacja, bo podróżni tego chcą. I dając ten pociąg pięcioczłonowy, mamy szansę na to, że zadysponujemy dla naszych podróżnych pojazdy, który będzie komfortowy. Mało tego, pomożemy Polskim Liniom Kolejowym – bo wyjmemy te pojazdy z Poznania, a wiemy, że Poznań Główny jest bardzo trudnym węzłem. I nie będziemy przeszkadzać, a będziemy pracować. My chcemy realizować te przewozy według tego rozkładu, który jest dzisiaj plus jeden lub ewentualnie dwa pociągi. Natomiast jeśli nie kupimy pomysłu...

I teraz, jeśli pani przewodnicząca pozwoli... Bo my jesteśmy po dużych rozmowach. Zostały podpisane listy intencyjne marszałka województwa z panem prezesem PKP PLK. Ale za tym poszedł także Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych. I my w ramach naszego stowarzyszenia chcielibyśmy usiąść, porozmawiać i powiedzieć: Te linie mają potencjał. Ja próbowałem wypisać te odcinki linii, o których mówili panowie z Polskich Linii Kolejowych. W pełni szanuję to, ale zastanawiam się, czy te tysiące ludzi nie jest argumentem na to, że powinniśmy się w pierwszym momencie skłonić i zastanowić się, dla kogo to robimy i ile nas to będzie kosztowało i jaki będzie miało efekt. Kolejnym krokiem jako Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych zaproponowaliśmy wspólną analizę z PKP PLK. I 24 grudnia, nomen omen w wigilię – dostaliśmy od pana ministra odpowiedź – taka rozmowa będzie. Za chwilę będzie druga wigilia. Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych siedzi za stołem, a po drugiej stronie jakoś nie możemy znaleźć... Naprawdę namawiamy. To nie jest tylko to, że my próbujemy załatwić swoje komercyjne interesy. My patrzymy na tych pasażerów, którzy wybrali kolej. I jutro, jak powiedzą nie, albo kilka razy przejadą się w ściśniętym pojeździe, odejdą, wrócą z powrotem na drogę krajową i będą stali na wjeździe do Poznania w korku, który będzie miał 6-7 km.

Na końcu miałbym tylko pytanie, czy jest szansa, żeby szybko wrócić do tego stołu i opracować projekt w Wielkopolsce, na Dolnym Śląsku, na Mazowszu, w Małopolsce, aby wspólnie razem pod argumentami – za nami są pasażerowie – zdecydować? Ja naprawdę bardzo dziękuję jeszcze raz, że ten temat jest tak podejmowany przez posłów. I jeśli można tylko na koniec, to dziękuję PKP PLK za wielką pracę przy rozkładzie jazdy. Ale nie mamy cudotwórców, aby zrobili jeszcze lepszy rozkład. Nie zostawiamy tych podróżnych na peronach. Koleje Wielkopolskie, ratując się sytuacją, nawet kupują używane spalinowe zespoły trakcyjne. Jak widać, one są znacznie tańsze. Udało nam się kupić kilka pojazdów. Nie powiedzieliśmy ostatniego słowa. Dzisiaj biegamy po Europie i szukamy, gdzie się da, ale to nie załatwi sprawy. To jest cały czas tylko pojazd trzyczłonowy, a my potrzebujemy czegoś więcej. Dlatego jeszcze raz apeluję – wsłuchajcie do naszego pociągu i zelektryfikujmy tę linię.

To co firmy odpowiedziały – od 2,8 do 3,2 mln – to jest oczywiście z 2024 roku informacja. Ale robiliśmy taką analizę. gdybyśmy mieli rozwiązanie, że kupimy pojazdy bateryjne

czy hybrydowe – do tej linii potrzeba 7 pojazdów – to w rzeczywistości zakup samych pojazdów będzie przekraczał prawie dwukrotnie koszty elektryfikacji. Rozmawialiśmy z kolegami z Francji, z Holandii, z Niemiec i oni mówią krótko. Jeśli ma być linia niezelektryfikowana, to tylko tam, gdzie nie ma potencjału. A gdzie jest potencjał, elektryfikujemy. A krótkie odcinki 30 km można przejechać na baterii.

Przepraszam bardzo, że tak długo mówiłem, ale to jest tak istotny temat. Dziękuję jeszcze raz.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Bardzo dobrze. I bardzo dziękuję za ten głos. Mamy dzisiaj komfort dłuższych wypowiedzi, dlatego że jest nas mało. I właśnie chciałam też państwu powiedzieć, że moją intencją tego spotkania było stworzyć taką przestrzeń dla Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych, dla wszystkich kolei regionalnych, które działają w tym związku, po to, żeby właśnie zacząć tę rozmowę z PLK. Bo my widzimy tę ogromną potrzebę, że musi być przejrzysty, transparentny, pewny plan inwestycji w elektryfikację sieci kolejowych po to, żeby właśnie koleje regionalne widziały, jak inwestować w tabor, jak rozwijać swoją ofertę dla przewoźników regionalnych. No i też to, co tutaj pada wielokrotnie – żeby wykorzystać ten potencjał i ten pik, żeby nie było tej sytuacji, że zaraz będziemy mieć klęskę urodzaju i po prostu ludzie zaczną rezygnować z kolei, bo też już mają oczekiwania jako pasażerowie jeździć w jakichś wygodnych warunkach. I to będzie ogromna strata. Nie możemy sobie pozwolić na taką recesję.

Zaraz oddam głos panu dyrektorowi Departamentu Kolejnictwa... Tak, Biuro Energetyki. Dobrze, tak.

Zaraz to wszystko zorganizujemy, żeby nie doprowadzić do jakiegoś regresu. I dla mnie jest kluczowe to pytanie, które się wybrzmiewa – mówię tu do spółki PLK – czy państwo bierzecie pod uwagę ten potencjał i ten apel gorący kolei regionalnych? Żeby nie zmarnować tego, co oni zbudowali, również z publicznych naszych pieniędzy, i dotacji unijnych. To zajęło 10-15 lat. Jesteśmy w takim punkcie, że właśnie – to, co powiedział pan prezes – wiele kolei regionalnych doszło do ściany. To nie jest ostatnie spotkanie. My będziemy ten dialog tutaj na pewno prowadzić.

Ja bardzo proszę – w tej kolejności przepraszam – oddam głos panu posłowi Lamczykowi, a następnie dyrektorowi Biura Energetyki PKP PLK SA. I wrócimy oczywiście do gości. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, oczywiście ten potencjał w regionalnych kolejach, a także w lokalnych, jest bardzo duży. Jestem z Pomorza, gdzie właśnie najwięcej ludzi jeździ pociągami. Miałem okazję uczestniczyć od samego początku, jak kolej metropolitalna była tworzona. W poniedziałek była konferencja odnośnie zakupu 10 elektrycznych zespołów trakcyjnych u nas... Też bardzo duży wysiłek, ale trzeba cały czas inwestować w ten właśnie tabor.

Natomiast wracając do tego, co pan tutaj prezes mówił odnośnie kolegów z Zachodu, to jak ja rozmawiałem z kolegami ze Szwajcarii – bo tam przede wszystkim rozmawiam – to mówią: Ta prawdziwa elektryfikacja do nich weszła, jak oni zaczęli korzystać z energii z OZE. Magazyny mają wszędzie. Koszty eksploatacji spadły o połowę. I u nas to też w tym kierunku pójdzie. Bo w tej chwili operatorzy jednak mają bardzo wysokie koszty przyłączy. To jest duży koszt dla kolei regionalnych czy dla Polskich Linii Kolejowych. Natomiast my też na Pomorzu mamy problem, bo mamy Hel, gdzie prawdopodobnie pójda te baterijne pociągi – bo tam rybacy nie chcą mieć u góry przewody. I dlatego ten aspekt badawczy z Politechniką Gdańską... Oni tam najbardziej zaangażowani są w baterijne pociągi. Ale też tutaj nie uświadczylśmy takiej pomocy... Newag nie był zainteresowany. Pesa nie była zainteresowana. Ale Szwajcarzy chcą budować prototyp takiego pociągu baterijnego.

I teraz wracając do regionalnych – regionalne koleje, jak się z nimi rozmawia, to już lepszej oferty dla pasażerów zrobić nie mogą. Są pod ścianą. Natomiast – wracając do Szwajcarów – jeżeli oni mówią, że chcieli potanić koszty eksploatacyjne, to w tych pasażerskich kierunkach przede wszystkim. Ja nie mówię o tych, gdzie jeździ cargo. Ale tam oni puszczają teraz te pociągi baterijne. One w zakupie nie są może tańsze, ale koszty utrzymania są prawie o połowę niższe. I to jest też istotne przy tych propozycjach kolei regionalnych, które, jak wiem, też nie mają możliwości dania lepszej oferty pasażerom. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. I bardzo proszę, pan Radosław Burak-Romanowski, dyrektor Biura Energetyki PKP PLK SA.

Dyrektor Biura Energetyki PKP Polskie Linie Kolejowe SA Radosław Burak-Romanowski:

Ja chciałem nawiązać do tych kosztów – bo pani przewodnicząca prosiła i tutaj widzę, że koledzy z Kolei Wielkopolskich też jakieś swoje szacunki mają. My mamy takie najnowsze koszty. Ja podzieliłem je na linie dwutorowe i jednotorowe. Gdyby uwzględnić całość kosztów elektryfikacji linii dwutorowej, z uwzględnieniem budowy sieci trakcyjnej i kosztów budowy układów zasilania, to jest około 5,2 mln zł, a jednotorowej 4 mln zł. Z tym że musimy pamiętać, że Polskie Linie Kolejowe wróciły do modelu współpracy z największym operatorem w zasilającym kolej, operatorem dystrybucyjnym, czyli z PGE Energetyką Kolejową – w formie porozumienia przyłączeniowego. W związku z tym my jako PLK ponosimy tylko część tych kosztów związanych z budową przyłączy – to jest maksymalnie 62,5% tych kosztów – z tego względu, że część kosztów bierze w swój rozwój PGE Energetyka, bo to jest po prostu rozwój ich sieci dystrybucyjnej. W związku z tym, jeżeli uwzględnimy to, jakie koszty są rzeczywiście przenoszone przez tego operatora na PLK, to takie finalne koszty elektryfikacji linii dwutorowej to jest około 3,7 mln, a jednotorowej 2,5.

Prezes zarządu Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. Marek Nitkowski:

Czyli jesteśmy zbieżni. Miałem dane z 2024 roku. Zapytaliśmy właśnie – ja nie będę mówił którego z potencjalnych wykonawców – i po prostu takie dostaliśmy oferty z układem zasilającym.

Dyrektor Biura Energetyki PKP Polskie Linie Kolejowe SA Radosław Burak-Romanowski:

Tak. A wracając jeszcze do drugiej części pytania pani przewodniczącej, to oczywiście w przypadku badania efektywności elektryfikacji linii kolejowej bierzemy pod uwagę kilka czynników. Nie tylko ekonomiczne. Z ekonomicznych to oczywiście koszty związane z budową tej infrastruktury – ale nie tylko energetycznej, bo często się to wiąże również z poprawą torowiska. Musimy też o tym pamiętać. Korzyści operacyjne, jakie są tutaj brane pod uwagę, to przede wszystkim większa prędkość, czyli przepustowość linii kolejowej, i oczywiście niezawodność i zwiększenie obsługi, czyli większej liczby pociągów – to jest dla nas korzyść z tego tytułu, że jeżeli będzie więcej pociągów korzystało z tej linii kolejowej, to my będziemy mieli z tego tytułu większe opłaty wynikające z regulaminu sieci. Oczywiście korzyści środowiskowe, czyli redukcja emisji dwutlenku węgla i hałasu – bo ten tabor jest cichszy niż tabor spalinowy. Z efektów ekonomicznych – niższe koszty przewozów, większa konkurencyjność oczywiście wobec transportu drogowego. A to, co jeszcze przewoźnicy biorą pod uwagę i o czym nam zawsze mówią, to porównywanie kosztów w zakresie pracy taboru pod energią elektryczną i taboru spalinowego, Mowa również o łatwości obsługi takiego taboru – bo nie muszą tu w związku z tym korzystać z punktów tankowania tego taboru.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. Jeżeli nie ma więcej zgłoszeń, to ja pozwolę sobie do pana dyrektora z PLK zwrócić się z pytaniem. Rozumiem, że na pytania, które tutaj zadał pan przewodniczący Adamczyk i inni posłowie, będziemy oczekiwać odpowiedzi na piśmie.

Ale korzystając z okazji – linia nr 356 po podpisaniu listu intencyjnego – czy państwo możecie nam przedstawić dalszy plan działania? Bo to już rok minie, prawda? W styczniu było to podpisane. Czyli to jest rok. I linia nr 203, o którą tutaj upomniął się pan starosta. To są, jak rozumiem, linie znoszące złote jaja – po prostu pasażerowie są, brakuje tylko przepustowości. Biorąc pod uwagę ten próg opłacalności, o którym przed chwilą mówił pan dyrektor – to gdzie, jak nie tam? Tam powinno się w pierwszej kolejności elektryfikować.

Bardzo proszę, jakbyście panowie mogli odnieść się do tych dwóch linii. Oddaję głos. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa MI Przemysław Sierpień:

Jeśli chodzi o linię nr 203, to tutaj trzeba pamiętać, że po tej linii można się poruszać prędkością 100-120 km/h. I tak jak pan starosta powiedział, od nowego rozkładu jazdy zostanie zwiększona oferta PKP Intercity. Kolejna oferta będzie zwiększona, gdy hybrydowe zespoły trakcyjne trafią do Intercity. Dostawy mają być pod koniec przyszłego roku, a więc zakładamy, że w 2027 roku będzie kolejna możliwość poprawy oferty. I te pociągi oczywiście będą kierowane w pierwszej

kolejności, żeby połączyć te miasta, do których nie ma linii zelektryfikowanych. To jest umożliwienie zaoferowania lepszej oferty tam, gdzie na ten moment nie mamy elektryfikacji.

Jeśli chodzi o linię nr 356, w tej chwili prowadzone są prace inwestycyjne i utrzymaniowe między Poznaniem a Bydgoszczą, żeby tutaj zapewnić przy Kcyni dodatkowy ciąg komunikacyjny. I tak, w pierwszej kolejności, będzie on musiał być realizowany taborem spalinowym.

Na te pytania oczywiście odpowiemy pisemnie. Tylko tu jeszcze chciałem wrócić do wypowiedzi pana posła Adamczyka. Program przystankowy nie jest zlikwidowany. Program przystankowy był do końca tego roku. W tej chwili Stały Komitet Rady Ministrów wydłuża go o rok w celu dokończenia zadań, które są w nim ujęte i ten program wygasa. I dalej zadania przystankowe i prace na stacjach będą realizowane w ramach Krajowego Programu Kolejowego. Tak samo program „Kolej plus” jest wydłużany w związku z aktualizacją harmonogramów. Jedyne zadanie, które z „Kolei plus” nie będzie realizowane, to jest zadanie dotyczące odcinka Konin – Turek – gdzie wspólnie samorząd województwa Wielkopolskiego razem z PKP PLK podpisał porozumienie o rezygnacji z tego projektu. Pozostałe projekty, które były na liście podstawowej, 34 projekty, są w realizacji. Jest tam też w realizacji zadanie dotyczące połączenia z Jastrzębiem-Zdrój.

Tyle tytułem podsumowania, a pan dyrektor dalej, jeśli chodzi o elektryfikację.

Dyrektor Biura Strategii PKP Polskie Linie Kolejowe SA Damian Dymiński:

Dwa słowa na temat linii kolejowej nr 356. Chcemy rozpocząć od zweryfikowania, jakiego rodzaju mogłyby być to koszty, jeśli chodzi o dokumentację przygotowawczą. Nie będę ukrywał, mierzymy się trochę z problemem za krótkiej koldry, bo potrzeb jest zdecydowanie więcej aniżeli środków, które są dostępne. I to, czym my dysponujemy, jest w pełni rozdysponowane w postaci środków z Krajowego Programu Kolejowego, bądź już dziś wiemy, że na niektóre projekty po prostu tych pieniędzy brakuje. Między innymi na jeden z nich wskazywał pan prezes Furgalski. Natomiast jeśli chodzi o projekty dokumentacyjne, staramy się mimo wszystko wygospodarować jakieś źródło, dzięki któremu akurat w tym projekcie linii 356 moglibyśmy przejść do fazy dokumentacyjnej – zatem mamy to na względzie – i wtedy przystąpimy do rozmów z marszałkiem. Widzimy się z nim jutro, więc zakładam, że to też będzie aspekt warty poruszenia.

Natomiast padło stwierdzenie na temat Zintegrowanej Sieci Kolejowej i tego, jak się to wpisuje w te rozmowy, które w tej chwili odbywają się na poziomie samorządów. Oczywiście kawa nie wyklucza herbaty – efekty ZSK podkreślamy niejednokrotnie w rozmowach bądź w drugą stronę. To, co pada najczęściej ze strony samorządowców, przekładamy też na formę warsztatową, która już miała miejsce tak na dobrą sprawę w ramach ZSK. Ale bardzo dobrze, że pan prezes zwrócił uwagę na ten aspekt, bo to jest docelowe, długofalowe działanie. Myślę, że wskazanie, w jaki sposób ma się rozwijać polska sieć kolejowa, to właśnie jest cel tego przedsięwzięcia – w jakim zakresie będzie to leżało w gestii PKP Polskich Linii Kolejowych, w jakiej części w gestii Centralnego Portu Komunikacyjnego, w jakich perspektywach czasowych. A więc to wszystko jak najbardziej jest związane z ZSK.

Pewna przestrzeń finansowa, być może się pojawi – i też głęboko w to wierzymy – jeśli chodzi o wykorzystanie infrastruktury typu dual-use, czyli również na potrzeby militarne. Część z tych przedsięwzięć jeszcze na ten moment jest na tyle niewiadoma, że nie możemy na dziś niczego wprost zadeklarować, ale trzymamy rękę na pulsie. Jeżeli tylko będzie szansa, żeby skorzystać z tych środków na rzecz rozwoju polskiej kolei, to zapewniam, że będziemy podejmować wszelkie możliwe działania, żeby pozyskać ich możliwie najwięcej.

To tyle, odnosząc się do tych głównych postulatów. Oczywiście mnóstwo pytań padło na temat konkretnych linii. Przygotujemy odpowiedź na piśmie, bo ja naliczyłem tego już ponad 30 konkretnych case'ów. Wiem, że też tu pan poseł pytał o linię 200. Dokładnie temat jest nam jak najbardziej znany. Natomiast kwestia dotyczy odpowiedniego ułożenia całej współpracy. Tam jest kilku zarządców infrastruktury. Trzeba się odpowiednio podzielić zadaniami, sprawdzić, co jest po czyjej stronie. Jest to na bieżąco monitorowane, analizowane i też rozmawialiśmy, zarówno z GZM-em, z Kolejami Śląskimi, więc temat jest bardzo dobrze znany, jak myślę, każdej z tych stron przedsięwzięcia.

Myślę, że tyle. Na wszystkie pytania postaramy się odpowiedzieć możliwie szybko na piśmie. Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie, panie dyrektorze.

Właśnie, tych pytań odnośnie poszczególnych linii będzie zawsze bardzo dużo od każdego posła, dopóki nie powstanie uzgodniony ze wszystkimi regionami plan całościowy, kompleksowy – nawet nie w perspektywie dziesięcioletniej, tylko pewnie i dłuższej, ale pewny, stabilny. Tego oczekują koleje regionalne, tego oczekują pasażerowie – takiej stabilności. Ja powiem szczerze, rozumiem ten pewien poziom ogólności, który tutaj wybrzmiewa w odpowiedzi, ale ja oczywiście złożę na piśmie pytania o te linie, szczególnie 356. Bo skoro jest podpisany list intencyjny, to oczekujemy, że w kolejnym kroku przez rok już będzie dokumentacja projektowa tworzona, a przynajmniej zabezpieczona na nią środki. A tutaj z informacji, których pan dyrektor udzielał, mówiąc o tysiącach planowanych linii kolejowych, nr 356 nie wybrzmiał. To są dla mnie pewne rozbieżności w intencjach i w realnych działaniach.

Jeszcze oddam tutaj głos panu posłowi Lamczykowi. Bardzo proszę.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Ja odnośnie linii 203 – w Chojnicach mieliśmy konferencję, tam też linia 203 przechodzi. Minister Malepszak odpowiedział, że w planach jest linia 203, a w najbliższym czasie, czyli w 2026 roku, Intercity będzie uruchamiała też przewozy Gdynia – Chojnice, Szczecin – Szczecin. Ale drugie... Gdynia – Chojnice – Piła – Gorzów i tam sześć par pociągów ma pójść. Ale też jest robiona elektryfikacja linii 201. I tam PLK chce już do Czerska dojść – gdzie właśnie idzie linia 203. Tak że też o tym rozmawiamy. Z drugiej strony też dobrze, że wy tutaj rozmawiacie z Poznania. My też z Pomorza dusimy, żeby wszystko jakoś łącznie zrobić.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Właśnie o to chodzi, żeby nie dusić, tylko mieć realny, uzgodniony plan – bo będzie zaraz konkurencja, kto dusi mocniej.

Bardzo proszę. Proszę się przedstawić, bo niestety nie wynotowałam wszystkich.

Dyrektor Biura Rozkładu Jazdy PKP Intercity SA Krzysztof Krasowski:

Dzień dobry. Krzysztof Krasowski, PKP Intercity. Jestem dyrektorem Biura Rozkładu Jazdy.

Chciałem się odnieść do kilku kwestii, tak może od szczegółu do ogółu. Tutaj bardzo mocno wybrzmiał Gorzów Wielkopolski i jego dzisiejszy rozkład jazdy. Ale warto chyba podkreślić, co się dzieje od zmiany rozkładu jazdy, która nastąpi za miesiąc. Mamy świadomość tego, jaki był ten rozkład jazdy dotychczas dla Gorzowa. Nie wszystko dało się zrobić w zmianie rozkładu jazdy, która weszła w życie rok temu. Natomiast co się dzieje w tej chwili? Z czterech par połączeń dalekobieżnych, które kursują do Gorzowa, za miesiąc robi się 9 – czyli to jest ponad 100% więcej. Były dwa połączenia, którymi można było dotrzeć do Poznania i dalej do Warszawy. Teraz tych połączeń będzie 7. Dwa dalej jadące jeszcze, w kierunku Warszawy, plus do tego dwa połączenia Polregio – to jest już 9 par połączeń, które dają możliwość dotarcia do Poznania, a z Poznania dalej tak naprawdę do każdego zakątka Polski. Dodatkowo w poprzednim rozkładzie jazdy do Trójmiasta z Gorzowa kursował przez Piłę i Chojnice jeden pociąg. Od grudnia będą to dwa pociągi. Tak że wydaje się, że oferta dla Gorzowa od najbliższej zmiany rozkładu jazdy będzie już naprawdę ofertą fair. Oczywiście zawsze będzie mogło być lepiej i tak jak tutaj pan dyrektor Sierpień powiedział – dostawy nowego taboru umożliwią wtedy dalszą poprawę oferty, nie tylko w Gorzowie, ale również w innych rejonach Polski.

Padła też tutaj tak zwana linia Ost-Bahn w kierunku Niemiec. Tu może warto dodać, że było trochę trudno. My też obserwowaliśmy jako przewoźnik, co się wokół modernizacji tej linii dzieje. Trochę trudno było w Polsce podejmować jakieś decyzje odnośnie głębszych zmian na tej linii, jak nie było perspektywy po stronie niemieckiej. Niemcy do niedawna mówili twarde nie, niech będzie tak, jak będzie, to jest wschodni region Niemiec, oni tam specjalnie nie chcą inwestować. Wydaje się, że ostatnie informacje z różnych źródeł pochodzące wskazują, że nastąpił przełom tej mentalności po stronie niemieckiej i strona niemiecka zaczyna rozważać modernizację po swojej stronie. Zatem to też zupełnie zmienia perspektywę po stronie polskiej, jeżeli chodzi też o przyszłość kierowania połączeń tą linią.

Jeżeli chodzi o pojazdy hybrydowe, pani przewodnicząca, ja ze strony Intercity też potwierdzam. Nie ma możliwości w tej chwili możliwości finansowania z funduszy unijnych taboru hybrydowego. I zwróćmy uwagę, do jakiego paradoksu dochodzimy. To znaczy albo mamy jeździć taborem spalinowym pod trakcją elektryczną, żeby dowieźć pasażera do tego

ośrodka, do którego chce dotrzeć, albo powinniśmy, jak rozumiem, przerwać relację tego pociągu już w momencie, gdzie się trakcja elektryczna zaczyna – kazać mu się przesiadać. Tylko wtedy tego pasażera tracimy, tak? Bo nie możemy z funduszy unijnych kupić taboru hybrydowego, który miałby pozytywny wpływ ekologiczny. Bo na odcinku zelektryfikowanym nie jechalibyśmy dieslem, tylko używalibyśmy silnika elektrycznego. Takie radykalne podejście, że tabor hybrydowy z silnikiem diesla też nie, jest zupełnie nielogiczne. Jeżeli państwo mielibyście możliwość podjęcia jakichś działań na poziomie europejskim, to na pewno ze strony polskich przewoźników kolejowych byłoby bardzo docenione.

I teraz już zamykając to ogółem i poziomem strategicznym – kilkakrotnie tutaj został wywołany projekt Zintegrowanej Sieci Kolejowej i bardzo słusznie. Natomiast ja bym przywołał jeszcze jeden projekt, który jest równoległy do niego, a mianowicie projekt horyzontalnego rozkładu jazdy. Bo jak patrzymy na doświadczenia szwajcarskie też tutaj przywoływane, to Szwajcarzy właśnie tak działają. Najpierw patrzą, jakie są potrzeby przewozowe, pod to projektują rozkład jazdy i dopiero pod to projektują inwestycje infrastrukturalne. Ja rozumiem, że wielokrotnie może być dylemat po stronie zarządcy infrastruktury, czy daną linię elektryfikować, czy nie – bo jak po niej dzisiaj jeżdżą dwie pary połączeń, cztery pary połączeń i gdyby po elektryfikacji miało być tyle samo połączeń jeździć, to to by była inwestycja nieopłacalna. Jak zaprogramujemy jako kraj w horyzontalnym rozkładzie jazdy, jakie połączenia tam będą i do połączeń dalekobieżnych dokomponujemy połączenia wojewódzkie na takich liniach, gdzie potencjalnie myślimy o elektryfikacji, to potem to może mieć bezpośrednie przełożenie na projekt Zintegrowanej Sieci Kolejowej i komponentu elektryfikacji w tym projekt ZSK, a potem dalej już na poszukiwanie finansowania dla tych wszystkich inwestycji. A więc o takie kompleksowe podejście właśnie z przykładu szwajcarskiego bym apelował. Najpierw potrzeby transportowe, projekt rozkładu jazdy – horyzontalnego, docelowego – a dopiero potem inwestycje. Bo to jest taka kolejność, która jest bardzo naturalna i wszystkim potem w tym procesie ułatwia myślenie.

Bardzo dziękuję za pozytywne komentarze odnośnie tego, co robi Intercity, jak liczba pasażerów wzrasta. My właśnie w taki sposób w PKP Intercity podeszliśmy do rozwoju. Najpierw zaprojektowaliśmy rozkład jazdy – to były lata 2015-2016, kiedy te prace zaczynaliśmy – pod ten rozkład jazdy została zwymiarowana cała firma, wszystkie potrzeby, nie tylko tablorowe, ale też ludzkie, finansowe, wszelakie, i pod to potem było poszukiwanie funduszy, które umożliwią sfinansowanie takiego rozwoju. Zatem raz jeszcze tutaj proponuję i podkreślam ten szwajcarski kierunek – rozkład jazdy i dopiero potem projekty infrastrukturalne, które będą umożliwiały realizację tego składu. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Ja się cieszę, że pan podał Szwajcarię jako przykład – 99% zelektryfikowanych sieci. Idźmy tą drogą. Ale jeżeli pan wywołał temat horyzontalnego rozkładu jazdy, to jeżeli jest taka możliwość dzisiaj, to się chętnie powiem, jak wyglądają prace nad nowym horyzontalnym rozkładem jazdy. Ostatni wywołał bardzo dużą burzę, szczególnie w Kaliszu, nie uwzględniając połączeń kolei dużych prędkości. A więc czekamy na ten nowy rozkład. On miał być w pierwszym kwartale 2025 roku. Do tej pory go nie ma. Jeżeli pan ma takie informacje, to jeszcze bym prosiła o doprecyzowanie...

Nie ma pan. To ja w takim razie o to też się zwrócę. Szanowni państwo, czas, który tutaj mamy, powoli nam się kończy. Jeżeli ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos, to jest taki ostatni moment.

Bardzo proszę, pana prezesa Polregio. Pan Wojciech Dinges.

Wiceprezes Zarządu Polregio SA Wojciech Dinges:

Wojciech Dinges, Polregio. Szanowni państwo, szanowna pani przewodnicząca, rzeczywiście problem elektryfikacji jest bardzo ważny, również dla przewoźnika Polregio, który przewozi jedną czwartą pasażerów w Polsce. Chcę podkreślić, że ważna jest elektryfikacja nie tylko w tych regionach, o których był uprzejmy wspomnieć pan przewodniczący Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych. Przewodzimy pasażerów nie tylko na Dolnym Śląsku czy w Wielkopolsce, ale również w Polsce Centralnej, czy na ścianie wschodniej, czy na północy. I tam również problem elektryfikacji jest bardzo ważny. Tutaj chcę podziękować przedstawicielom PLK za tę informację o planach obecnej i planach dalszej elektryfikacji, gdyż ja rozpoznaję bardzo dużo z tych odcinków jako te, na których my w tej chwili jeździmy trakcją spalinową

na Warmii i Mazurach, na Podlasiu, na Lubelszczyźnie i tak dalej. Tak samo te rejony są ważne, żeby unifikować tabor, który jest dostępny dla przewoźników, dostępny dla pasażerów, żeby jednolitym taborom po zelektryfikowanej sieci jeździć, nie wymuszać przesiadek, nie stosować różnych typów taborów do obsługi pasażerów. To oczywiście obniża również koszty. Już nie mówię o kwestii śladu ekologicznego, klimatycznego, węglowego i tak dalej. A więc jak najbardziej te plany elektryfikacji są ważne. Przychylam się do głosu, że elektryfikacja linii 203, czyli Kostrzyn-Gorzów i dalej w kierunku Piły i Pomorza, jest niesłychanie ważna. To również pozwoliłoby na lepszą obsługę pasażerów w województwie lubuskim, w Wielkopolsce i dalej.

Szkoda, że już wyszedł pan starosta, ale chcę również powiedzieć, że elektryfikacja odcinka linii 367, czyli Gorzów Wielkopolski – Zbąszynek, pozwoliłaby do czasu budowy czy zaprojektowania i budowy tej tak zwanej magistrali zachodniej obsługiwać dwa najważniejsze ośrodki województwa lubuskiego bezpośrednio w trakcji elektrycznej. Bo przypominam, że z Zielonej Góry do Zbąszynka można dojechać pod siecią elektryczną, a ze Zbąszynka do Gorzowa już niestety nie.

Kwestie elektryfikacyjne są niesłychanie ważne i podzielamy ten pogląd, że powinny być rozwijane jak najbardziej, nie tylko w województwach zachodnich, ale w całej Polsce, co, jak widać, się dzieje – i za to bardzo dziękujemy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. Bardzo proszę, jeszcze ostatni głos dzisiaj.

Dyrektor Biura Energetyki PKP Polskie Linie Kolejowe SA Radosław Burak-Romanowski:

Jeszcze raz Radosław Burak-Romanowski, Polskie Linie Kolejowe. Bardzo dobrze rozumiemy potrzebę elektryfikacji linii kolejowej. Jak tu mój przedmówca powiedział, to jest problem związany z elektryfikacją. I my, żeby się lepiej do tego problemu przygotować, uruchomiliśmy taki projekt, o którym tu mówił mój kolega dyrektor z Biura Strategii, dotyczący analiz układów zasilania dla dużej ilości linii kolejowych czy odcinków linii kolejowych, które w tej chwili nie są zelektryfikowane po to, żeby nie tylko wiedzieć w krótkim czy średnioterminowym czasie, ile nas to będzie kosztować, ale na ile te projekty są realne. Bo mamy już praktykę taką, że dostawaliśmy odmowy przyłączenia od operatorów albo terminy możliwości realizacji przyłączenia wykraczające już w tej chwili poza rok 2030 – czyli gdzieś za 5 czy nawet 6 lat. Chcemy mieć wiedzę, ile będzie nas to kosztować, ale na ile też te projekty są realne, żeby móc tutaj z naszymi partnerami poważnie na te tematy rozmawiać.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050):

Dziękuję ślicznie. To jest bardzo dobra informacja. Szanowni państwo, podsumowując, ja liczę, że do tematu będziemy wracać oczywiście w szerszym gronie. Ja ze swojej strony również odnotowałam pewną pracę do wykonania – a mianowicie faktycznie dopytanie się o działania rządu w zakresie wpływania na zmiany pewnych decyzji, jeżeli chodzi o dofinansowywanie taborów hybrydowych. To ma również znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa. Trzeba sobie o tym powiedzieć i to wybrzmiewało również na TRAKO w przemówieniu pana prezesa PKP, również partnerów z Ukrainy, że też trzeba mieć na to taką perspektywę. Z taką informacją wystąpię na pewno.

Trochę sobie uporządkowaliśmy to, co tutaj pan powiedział. Potrzeby przewozowe, rozkład jazdy, planowane inwestycje, a równolegle badanie możliwości, żeby wiedzieć, które projekty są realne albo nie są. I trzeba naciskać partnera – kiedy będą realne. To, co bardzo też tutaj wybrzmiało, to to, żeby nie działać punktowo, tylko systemowo, żeby to było przejrzyste dla wszystkich użytkowników, że w tych planach jest pewna ciągłość logiczna – dla państwa pewnie oczywista, dla poszczególnych regionów, kiedy te programy nie są uzgadniane w takim szerokim gronie, to pewnie nie. Bo przecież jak linie 356, 203 się zelektryfikują, to uwolni się taboru spalinowego na inne linie – w takiej perspektywie trzeba o tym myśleć. A przewoźnicy muszą mieć ułatwione zadanie. Dla mnie nie ma nic gorszego w tej chwili niż połowa linii zelektryfikowana, a połowa nie. I w zasadzie to jest tylko problem dla przewoźników, jeżeli myślą o rozwoju.

Bardzo dziękuję państwu za udział w tym posiedzeniu podkomisji i liczę na dalszą pracę. Na pewno będziemy się dopytywać o te linie. Oczywiście liczymy na te odpowiedzi na piśmie. To, o co pytali posłowie, jest bardzo ważne – o bardzo ważne miejsca z ich regionów.

Dziękuję. I czekamy na całość.

