

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
MONITOROWANIA WYKORZYSTANIA
FUNDUSZY UNII EUROPEJSKIEJ
W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY
(NR 8)
z dnia 5 marca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury (nr 8)

5 marca 2025 r.

Podkomisja stała do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Grzegorza Pudy (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat Instrumentu „Łącząc Europę” w sektorze transportu w perspektywie 2021–2027.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jarosław Orlński** dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Jakub Siwiński** zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu i **Przemysław Sierpień** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, **Sylwia Cieślak-Wilk** zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Anna Mróz** dyrektor Departamentu Budżetu i Projektów UE Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Marcin Michalski** członek zarządu CPK sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Jolanta Pawluk** zastępca dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji oraz **Izabela Rokicka** zastępca dyrektora Biura Funduszy Unijnych w PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

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

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dzień dobry. Witam serdecznie. Szanowni państwo, minęła godz. 9.00. Witam serdecznie na kolejnym posiedzeniu naszej podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy europejskich w zakresie infrastruktury Komisji Infrastruktury.

Witam serdecznie pana posła Bartosza Zawieję. Chciałem przywitać również naszych szacownych gości. I może po kolei ode mnie – bo będzie po prostu najłatwiej – pan Jarosław Orlński, dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych. Witam serdecznie. Szanowna pani Anna Gmyrek, naczelnik w departamencie. Witam serdecznie pana Jakuba Siwińskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Strategii Transportu w Ministerstwie Infrastruktury, pana Przemysława Sierpnia, zastępcę. Witam serdecznie panią dyrektorkę Sylwię Cieślak-Wilk, zastępcę dyrektora CUPT. Witam serdecznie panią Małgorzatę Szwed, naczelnik Departamentu Projektów Kolejowych w CUPT. Witam serdecznie Annę Mróz – nie wiem, czy jest... To pani. Dzień dobry. Już mieliśmy przyjemność się poznać. Dyrektor Departamentu Budżetu Projektów Unii Europejskiej w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Witam serdecznie pana Marcina Michalskiego, członka zarządu CPK. Witam panie Marcinie. Witam serdecznie panią Katarzynę Sikorę, dyrektorkę Biura Projektów Unijnych CPK. Witamy serdecznie. Witamy schodzących się posłów. Witam serdecznie panią poseł, bardzo nam miło. I cieszymy się, że pani poseł Kołodziejczak jest z nami. Jest z nami również już pan poseł Rafał Kasprzyk. I jeszcze chciałem przywitać, jeżeli chodzi o dyrekcję, zastępcę dyrektorkę Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK, panią Jolantę Pawluk – dzień dobry – oraz Izabelę Rokicką, zastępcę dyrektorkę Biura Funduszy Unijnych, Centrala PKP PLK Witam serdecznie.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, jak państwo wiecie, zgodnie z przedstawionym porządkiem, jest informacja na temat instrumentu „Łącząc Europę” w sektorze transportu w perspektywie 2021–2027.

Mamy taką prośbę trochę techniczną. Otóż państwo posłowie, również ja – o godz. 10.00 rozpoczyna się dzisiaj posiedzenie Sejmu – chcielibyśmy, aby, na ile to jest możliwe, przeprowadzić to syntetycznie. Jeżeli będzie taka z państwa strony chęć, możliwość, abyśmy kontynuowali, to ogłosimy przerwę i będziemy mogli po przerwie kontynuować posiedzenie. Jeżeli uda się nam zrobić to sprawnie, to z pewnością spotkamy się podczas kolejnego posiedzenia w kolejnym temacie.

Czy ktoś ma jakieś zastrzeżenia? Nie. Czy ktoś ma zastrzeżenia do porządku obrad? Nie widzę.

W takim razie przystępujemy do realizacji naszego porządku dziennego. Proszę pana dyrektora o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Myślę, że rozpoczniemy od Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, bo to organ, który chyba tutaj ma dużo do powiedzenia. Bardzo proszę, panie dyrektorze. Pan dyrektor Orliński.

Dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Jarosław Orliński:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za zaproszenie naszego Ministerstwa. Tak się składa, że nasze Ministerstwo jest instytucją koordynującą instrument „Łącząc Europę”, czyli CEF, w skrócie Connecting Europe Facility, w naszym kraju. Ten instrument jest instrumentem Komisji Europejskiej zarządzanym bezpośrednio przez dyрекcję generalną do spraw mobilności w Komisji Europejskiej. Oprócz tego mamy jeszcze taką agencję wykonawczą CINEA w Komisji Europejskiej, która bezpośrednio współpracuje z beneficjentami, między innymi też z naszym krajem.

Proszę państwa, na początku – Polska jest liderem. Polska jest liderem w wykorzystaniu środków instrumentu „Łącząc Europę”. Dzisiaj będziemy mówić o sektorze transportu, natomiast warto jeszcze wspomnieć, że oprócz sektora transportu mamy też dwa pozostałe sektory. To jest sektor związany z energetyką, też z bezpieczeństwem energetycznym, gdzie między innymi projekt bardzo ważny dla naszego kraju uzyskał wsparcie, został też zrealizowany – to jest Baltic Pipe, między innymi ten projekt był też finansowany z tego instrumentu. Oprócz tego mamy też część dotyczącą gospodarki cyfrowej.

Proszę państwa, przez 10 lat uzyskaliśmy 7,4 mld euro, jeżeli chodzi o nasz kraj, dofinansowania unijnego. To więcej niż Niemcy i Francja. Do tej pory w perspektywie 2014–2020 oraz w perspektywie, która jeszcze się nie zakończyła, 2021–2027, dofinansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” uzyskaliśmy na realizację 125 projektów, z których 46 zostało już zrealizowanych, zakończonych. Podkomisja poprosiła nas jedynie o informację na temat instrumentu „Łącząc Europę” w sektorze transportu w perspektywie 2021–2027, dlatego w dalszej części prezentacji skupię się wyłącznie na obecnej perspektywie finansowej 2021–2027. Jeżeli chodzi o instrument „Łącząc Europę” w części transportu, ten instrument dysponował budżetem 25,8 mld euro i prawie wszystkie środki zostały już rozdysponowane. W toku jest jeszcze tylko konkurs dla projektów dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych, tak zwane AFIF. Do rozdysponowania zostało łącznie 578 mln euro w dwóch konkursach. Termin zakończenia naboru to 17 grudnia tego roku oraz 4 marca 2026 r. Nabory, tak jak powiedziałem, są organizowane przez Komisję Europejską, w zasadzie przez agencję wykonawczą Komisji Europejskiej, czyli CINEA. Jeśli będzie jeszcze jakiś konkurs, to tylko z oszczędności – to jest niewykorzystanych środków przez realizowane już projekty. Możliwe, że w następnym roku z niewielkim budżetem na projekt o charakterze dokumentacyjnym i z krótkim terminem realizacji.

Dotychczas dofinansowanie środków instrumentu „Łącząc Europę” w ramach perspektywy 2021–2027 w sektorze transportu uzyskało 58 polskich projektów na łączną kwotę 3,13 mld euro. W tym pięć wybranych w lutym bieżącego roku projektów AFIF, czyli związanych z paliwami alternatywnymi, infrastrukturą paliw alternatywnych, dla których nie zawarto jeszcze umów dotacyjnych. Stanowi to 12,13% całego budżetu – jeżeli chodzi o cały budżet instrumentu „Łącząc Europę” w Europie. Ponadto ze środków instrumentu „Łącząc Europę” realizowane są cztery projekty dotyczące infrastruktury paliw alternatywnych, bez udziału polskiego beneficjenta, ale na terytorium Polski. Dofinansowanie CEF to jest 34,3 mln euro. Tym samym, proszę państwa, Polska jest liderem w wykorzystaniu środków CEF-transport na tle innych krajów Unii Europejskiej zarówno krajów tak zwanych

kohezyjnych, czyli tych, które niedawno tak jak Polska przystąpiły do Unii Europejskiej, w tym samym czasie bądź tak zwanych krajów starej Unii Europejskiej. W lipcu bieżącego roku rozstrzygnięty zostanie ostatni duży konkurs w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – transport, który zakończył się 21 stycznia. Chociaż konkurencja jest bardzo wysoka i zgłoszono z całej Unii Europejskiej ponad pięć razy więcej zapotrzebowania na środki niż budżet konkursu, to liczymy, że Polska otrzyma środki na około 500 mln euro na realizację kolejnych, jak szacujemy, trzech do czterech projektów. Budżet konkursu wyniósł 2,5 mld euro. Polska zgłosiła 19 projektów na łączne dofinansowanie CEF w wysokości 1,8 mld euro. Tutaj warto podkreślić, że tak duża zasługa projektu – bo zawsze dużo tych projektów przekazujemy do oceny – wynika z tego, że jesteśmy dobrze przygotowanym krajem, jeżeli chodzi o absorpcję środków unijnych – jeżeli chodzi o naszą administrację, jeżeli chodzi o naszych beneficjentów. W związku z tym zawsze więcej projektów przekazywaliśmy w konkursach do oceny służbom Komisji Europejskiej, mając nadzieję, że uda nam się jak największy procent dofinansowania z nich uzyskać. I do tej pory rzeczywiście tak było.

W tej perspektywie finansowej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – transport wyodrębniono środki na realizację kilku komponentów. Po pierwsze, projektów podwójnego zastosowania, tak zwanego dual use, w ramach instrumentu military mobility, czyli mobilność wojskowa, czyli tak zwanych projektów cywilno-wojskowych, tak zwany komponent mobilności wojskowej. W całej Unii Europejskiej to była kwota 1,7 mld euro. Po drugie, był to komponent związany z projektami w zakresie budowy infrastruktury paliw alternatywnych, o których już wspominałem, czy tak zwane AFIF – 2,3 mld euro na terenie całej Unii Europejskiej, oraz projekty transgraniczne – 1,56 mld euro. Chciałbym podkreślić, że w aplikowaniu o środki z tych komponentów odnieśliśmy bardzo dobre wyniki w ramach perspektywy 2021–2027. W ramach przeprowadzonych trzech naborów instrumentu „Łącząc Europę” – mobilność wojskowa Polska zajęła pierwsze miejsce w zakresie liczby realizowanych projektów, czyli tych projektów, które uzyskały dofinansowanie. Obecnie jest to 14 projektów na łączną kwotę 222 mln euro. Zajęliśmy też drugie miejsce, jeżeli chodzi o przydzieloną alokację. Dostaliśmy 13% z tych środków – z tego 1,7 mld euro. Natomiast pierwsze miejsce zajęły Niemcy – 17%. Oczywiście zdajemy sobie z tego sprawę, że ilość środków w ramach instrumentu dual use, czyli podwójnego zastosowania, nie jest zbyt duża, jeżeli chodzi o cały komponent w Unii Europejskiej, ale to był pilotaż. I zdajemy sobie sprawę, biorąc pod uwagę obecną sytuację geopolityczną, że będziemy mieć możliwość kontynuowania tego typu projektów. Pojawiły się nowe, zwłaszcza wczoraj po liście pani von der Leyen do krajów członkowskich, propozycje, jeżeli chodzi też o realizację tego typu projektów. W związku z tym bazujemy na tym, że bardzo dobrze przygotowaliśmy naszą administrację, naszych beneficjentów do tego, żeby korzystać, jeżeli takie środki się pojawią. Mamy dużą szansę na to, żeby zalokować, uzyskać większe środki na realizację tego typu projektów związanych z podwójnym zastosowaniem, które są kluczowe w zakresie sytuacji geopolitycznej, która obecnie ma miejsce.

Chciałbym też podkreślić, że w ramach konkursów AFIF, czyli infrastruktury paliw alternatywnych, uzyskujemy stuprocentową skuteczność, jeżeli chodzi o aplikowanie. Wszystkie składane projekty otrzymują dofinansowanie CEF. Dotychczas otrzymaliśmy dofinansowanie dla 19 projektów realizowanych na terytorium Polski. Łączna kwota dofinansowania dla tych inwestycji to 190,2 mln euro, z czego 197,2 mln euro w ramach puli kohezyjnej, czyli w ramach środków Funduszu Spójności, a 11 mln euro za ramach tak zwanej puli ogólnej, czyli takiej puli, gdzie wszystkie kraje członkowskie startują w konkursie o środki, które są dlań dedykowane.

Z kolei w zakresie projektów transgranicznych uzyskaliśmy 615 mln euro – to jest ponad jedną trzecią puli środków – na dwa projekty realizowane w ramach flagowego projektu Rail Baltica, modernizacja, budowa linii kolejowych na odcinku Osowiec – Ełk i Białystok – Knyszyn oraz dla trzech projektów realizowanych na obszarze transgranicznym z Ukrainą. Bo w ramach tego instrumentu mamy specjalny instrument Solidarity Lanes, czyli linie solidarności, korytarze solidarności, w ramach którego też wspólnie z naszymi beneficjentami, czyli z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad czy PKP PLK odnosimy spore sukcesy. To są projekty wspólnie realizowane ze stroną ukraińską. I tutaj mamy takie projekty, jak przykładowo budowa S17, czyli drogi ekspresowej S17, odcinek

Tomaszów Lubelski – Hrebenne, projekt i budowa S12, odcinek Teosin – Dorohusk, dokumentacja projektowa dla terminala towarowego w Okopach, aplikacja mobilna dla rezerwacji terminu odprawy granicznej w transporcie towarowym, opracowanie studium wykonalności odcinka linii kolejowej Lublin – Dorohusk. Większość realizowanych przez Polskę projektów to projekty portowe i kolejowe, czyli tak zwane morskie i śródlądowe. Są również projekty, które są realizowane z innych sektorów, tak jak na przykład projekty drogowe, ale w mniejszym, powiedzmy, zakresie, czy też z sektora lotniczego – przede wszystkim w ramach instrumentu mobilności wojskowej, Polska jako jedyny kraj członkowski realizuje tego typu projekty, realizuje te projekty z sukcesem, czy też paliw alternatywnych.

Jeżeli chodzi o stan realizacji polskich projektów CEF w ramach perspektywy 2021–2027, to z uwagi na ich wczesny etap udało się zakończyć tylko jeden etap. Dotychczas CINEA, czyli agencja wykonawcza Komisji Europejskiej do spraw klimatu, infrastruktury i środowiska certyfikowała wydatki dla sześciu projektów. Aktualnie certyfikacja wynosi 60 mln euro. Niski stopień certyfikacji wynika z właściwości systemów wdrożenia projektów CEF, z których okresy sprawozdawcze są długie, najczęściej ponad 2 lata, lub jest składany tylko jeden wniosek o płatność po zakończeniu realizacji projektu warto przyznać. Warto też podkreślić, że projekty będą realizowane, jeżeli chodzi o kwalifikowalność wydatków, do 2029 r. Natomiast mamy potem jeszcze rok, czyli 2030 rok, na to, żeby te projekty rozliczyć – w związku z tym mamy jeszcze trochę czasu na to, żeby projekty były w pełni zrealizowane, certyfikowane i zakończone. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Zanim oddam głos kolejnemu panu dyrektorowi, ja mam takie pytanie. Ponieważ sam pan o tym wspomniał – ze słów Ursuli von der Leyen mogliśmy się dowiedzieć, że duże środki finansowe, o ile pamiętam 800 miliardów, mają być przekierowane na obronność w Unii Europejskiej. Pytanie, czy z państwa wiedzy, wiedzy pracowników Ministerstwa, te środki oprócz Krajowego Planu Odbudowy, który zapowiedziała pani minister wczoraj, mają być również z innych źródeł, jak na przykład instrumentu „Łącząc Europę” czy z programu FENiKS, czy nic na ten temat nie wiecie i czekacie bardziej na wytyczne? Tak z ciekawości chociaż... Jakby program... Wiedzą państwo, ja rozumiem, że przekierujemy środki, jest taka potrzeba. W związku z tym będą pewnie gdzieś cięcia. I po prostu chciałem się dowiedzieć, z których programów byłby pomysł, aby te środki przekierowywać. O ile w KPO to wydaje się być rozwiązaniem dosyć ciekawym, ponieważ i tak jest problem z wykorzystaniem tych środków ze względu na krótki czas...

Pani poseł kiwa głową. Po prostu mamy horyzont czasowy, dosyć krótki. O to mi chodziło.

Jednak, jeżeli by to było z innych na przykład programów czy z tego, to mogłoby się okazać, że musimy przekierować środki na inne cele. W związku z tym takie pytanie ogólne. Może państwo wiecie? Jak nie mają państwo wiedzy, to poczekamy na dalsze rozwiązania.

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orlński:

Dziękuję bardzo, panie pośle. Ja myślę, że dla wszystkich nas jest to pewna nowość, jeżeli chodzi o tę zapowiedź pani przewodniczącej Komisji Europejskiej. Polska oczywiście pracowała nad tym, żeby takie możliwości się pojawiły, zwłaszcza jeżeli chodzi też o kwestie na przykład nie wliczania do długu zadłużenia związanego z przeznaczeniem środków na obronność. Jeśli chodzi o środki, to ja myślę, że możemy się tylko domyślać pewnych rzeczy. Pani minister Pełczyńska-Nałęcz zapowiedziała między innymi też kwestie związane z rewizją Krajowego Planu Odbudowy i szukanie środków między innymi. Tak jak powiedziała w przeciągu kilku dni taka informacja zostanie też publicznie podana do wiadomości.

Natomiast jeżeli chodzi o inne instrumenty, czekamy oczywiście też na zapowiedzi Komisji Europejskiej. Spodziewam się, że jeżeli chodzi o instrument „Łącząc Europę”, o którym dzisiaj rozmawiamy, takich możliwości nie ma – ponieważ ten instrument, trzeba przyznać, właśnie jako jedyny w Unii Europejskiej finansuje mobilność wojskową. To, na czym nam, że tak powiem, zależy, to na tym, że jeżeliby się jakiekolwiek oszczędności pojawiły... Bo mamy też projekty rezerwowe, panie przewodniczący, z naszego kraju, które czekają też na dofinansowanie w ramach instrumentu „Łącząc Europę” o mobilności wojskowej. Mamy takie projekty, które też zostały zakwalifikowane do wsparcia, ale dla których zabrakło,

że tak powiem, środków. Zatem mamy nadzieję, że w tym momencie, jak się pojawia oszczędności w ramach tego instrumentu – o czym też mówiłem – to na takie projekty też takie środki zostaną zalokowane. Tak że bardziej myślimy, że jeżeli chodzi o instrument „Łącząc Europę” takich cięć raczej tutaj nie będzie, nie spodziewam się. Natomiast to, co będzie, to raczej przesuwanie środków właśnie bardziej na ten instrument, bo ten instrument jako jedyny w chwili obecnej jest przygotowany do tego, żeby tego typu projekty realizować.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dobrze. Bardzo dziękuję i również o wypowiedź proszę Ministerstwo Infrastruktury. Bardzo proszę pana dyrektora.

Zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury Jakub Siwiński:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, w zasadzie tu pan dyrektor Orlński wszystko już wyjaśnił, jeżeli chodzi o pozyskiwanie środków na instrument „Łącząc Europę” w sektorze transport. Ja tylko dodam, że my jako Ministerstwo nadzorujące wszystkich beneficjentów instrumentu „Łącząc Europę” w sektorze transport jesteśmy również bardzo zadowoleni z dotychczasowego wykorzystania tych środków. Mamy tutaj duże sukcesy, tak jak zresztą... Nie będę powtarzał po dyrektorsze Orlńskim – już tutaj chodzi o czas. Natomiast wykorzystaliśmy już 100% wyłącznej koperty narodowej na chwilę obecną. Nawet więcej. Przede wszystkim dużym sukcesem jest również pozyskiwanie środków z puli ogólnej, które było zawsze dosyć dużym wyzwaniem. Oczywiście tutaj nam pomogły kwestie związane z tym z tym priorytetem Solidarity Lanes, o których mówił pan dyrektor Orlński, ale również ta wyłączna pula na wielkie kolejowe projekty transgraniczne, które tutaj największy beneficjent również pozyskał na projekty Rail Baltica. Na chwilę obecną w dużym stopniu zajmuje nas również ten ostatni konkurs. Oczywiście projekty zostały już złożone, natomiast działania lobbujące też w celu wykorzystania w stu procentach, może nawet przekroczenia i wykorzystania całkowitego transferu Funduszu Spójności do CEF-u na polskie projekty – to jest prowadzone przez Ministerstwo, również w naszych kontaktach z naszymi odpowiednikami w Komisji Europejskiej. Tak jak już pan dyrektor Orlński powiedział – złożyliśmy 19 projektów. Oczywiście znacząco, wielokrotnie wnioskowane dofinansowanie przekracza dostępne środki. Natomiast tutaj liczymy mimo wszystko, tak jak zresztą powiedział pan dyrektor, na uzyskanie środków na trzy lub cztery projekty PKP PLK, Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale także projekty z sektora morskiego – czy to urzędy morskie, czy to zarządy morskich portów. W zasadzie tyle uzupełnienia z mojej strony. Tylko podkreślę, że my również podzielamy zdanie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, że wykorzystanie środków CEF-u z aktualnego w WRF-u jest dużym sukcesem. I tutaj przede wszystkim gratulacje dla naszych beneficjentów, którzy już są rzeczywiście doświadczonymi beneficjentami – więc przygotowanie dobrych projektów, które CINEA może spokojnie wybrać, nie jest tutaj problemem. Generalnie, jeżeli chodzi o samo wdrażanie, to też już tutaj zostało powiedziane, że jesteśmy trochę na początku tej drogi. Natomiast w tym aspekcie myślę, że CUPT uzupełni, jak to wygląda w większym szczególe. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję. Pan dyrektor zapowiedział CUPT, to nie pozostaje nic innego, jak zapytać – czy CUPT jeszcze ma coś do dodania? Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych Sylwia Cieślak-Wilk:

Dziękuję bardzo. Cóż, oczywiście też przyłączam się do gratulacji dla naszych beneficjentów. CUPT jest jednostką, która uczestniczy w procesie aplikowania o środki unijne. Bierzemy udział w ocenie studiów wykonalności i dokumentacji środowiskowej naszych beneficjentów. Następny etap, w którym uczestniczy CUPT, to właśnie rozliczanie, kontrole i przeprowadzenie audytów przed wysłaniem wniosków o płatność – tak zwanych i IFS-ów do CINEA. Już wszystko zostało powiedziane systemowo, dlatego być może zainteresują państwa dane i przeliczenia na złotówki oraz kilka ciekawostek odnośnie do tego, do kogo trafiły największe środki. Otóż podpisanych mamy 38 grant agreement z CINEA. 9,5 mld – mówię tutaj o złotówkach – zostało przeznaczone na dofinansowanie dla projektów PKP PLK.

Kwota mniejsza, bo 2,3 mld, na projekty Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Pozostali beneficjenci to kwota 1,8 mld zł.

W tym momencie, jeżeli chodzi o poświadczanie raportu w podziale na kluczowych beneficjentów, to te dane przedstawiają się następująco. PKP PLK poświadczyła 611 mln, natomiast Generalna 48 milionów. Jeżeli chodzi o branżę i podział grant agreement na branżę – kolejowa branża pozyskała ponad 10 mld zł, drogowa 2,3 mld zł, transport morski i śródlądowy 772 mln zł, transport lotniczy 385 – głównie w aspekcie military mobility. I na transport intermodalny zostało przeznaczonych 53 mln zł. Jeżeli chodzi o Solidarity Lanes, rzeczywiście mamy podpisane dwa projekty. Tutaj mówimy o projekcie kolejowym i drogowym. CUPPT jest koordynatorem i partnerem, który uczestniczy we wdrażaniu tych dwóch projektów. Spotykamy się z ukraińską częścią naszego projektu – mówię tutaj o agencji do spraw rozwoju dróg po stronie ukraińskiej i agencji będącej odpowiednikiem naszej PKP PLK po stronie ukraińskiej. Na tę chwilę identyfikujemy drobne opóźnienia niemające wpływu na zapisy GA. Pieniądze z zaliczek dla tych projektów zostały już przelane.

Cóż mogę powiedzieć... Jeżeli państwa interesują oczywiście szczegóły, to proszę powiedzieć i wszystkie aspekty szczegółowe odnośnie do postępów w kamieniach milowych tych dwóch projektów przekażę państwu. To może tyle głównych informacji.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że już prawie wszystko zostało powiedziane, więc każdy kolejny prelegent ma trochę trudniej. Ale jeszcze Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad i oczywiście Centralny Port Komunikacyjny. Może zaczniemy od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – jeżeli coś można dodać jeszcze do tych wyczerpujących wiadomości, to bardzo prosimy. Albo ciekawostki...

Dyrektor Departamentu Budżetu i Projektów UE Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Anna Mróz:

Dzień dobry. Witam szanownych państwa. Nasze projekty rzeczywiście były tutaj wymieniane. Jeżeli chodzi o pozyskiwanie środków unijnych, to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest rzeczywiście liderem. W przypadku projektów dofinansowanych ze środków CEF jesteśmy na drugim miejscu. Nasze projekty, te główne, drogowe, o których wspominał tutaj pan dyrektor Orliński, czyli tak naprawdę połączenia transgraniczne... Bo to jest S12 do granicy w Dorohusku, S17 Hrebennie. Mamy również projekt S19 Dukla – Barwinek. Są to projekty, na których zakończyliśmy obecnie, finalizujemy etap projektowania. W tym roku będziemy chcieli pozyskać zezwolenie na realizację inwestycji drogowych. Zatem ruszymy pełną parą z realizacją już tych odcinków. Wchodzimy na plac budowy. W związku z tym również i te kwoty certyfikacji, o których mówiła pani dyrektor, będą wyższe, bo zaczniemy ten etap rzeczywistych robót i rozliczania kosztów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję. A teraz ta certyfikacja jak wygląda?

Dyrektor departamentu UE GDDKiA Anna Mróz:

Na chwilę obecną to jest jedynie 48 mln. To jest dużo i mało. Biorąc pod uwagę nasze doświadczenia i kwoty, które my certyfikujemy, to z mojego punktu widzenia to jest niewielka kwota.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo serdecznie dziękuję. I jeszcze mamy dwie instytucje, trochę się zazębiające. Centralny Port Komunikacyjny, bardzo proszę.

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Marcin Michalski:

Dziękuję bardzo. Faktycznie została większość powiedziana, więc możemy krótko spróbować powiedzieć to, co było w perspektywie poprzedniej i obecnie. To było łącznie pięć wniosków o dofinansowanie – około 550 mln zł. Korzystamy jako Centralny Port Komunikacyjny tylko z tych środków, z żadnych innych programów nie możemy, więc też tutaj mówimy tylko o tym. W tej chwili o wnioskach, które mówiliśmy, na ile jest i jaka jest pula... My złożyliśmy trzy wnioski na ponad 1100 mln zł, w tym jeden duży i to już jest ten dla nas najważniejszy, czyli budowa tunelu kolei dużych prędkości w Łodzi. To jest rzędu ponad 800 mln zł. I to jest. Tak... 196 mln euro. I to jest pierwszy projekt budowlany i do tego jeszcze od razu bardzo duży.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

A to, o czym pan mówił? Ta pierwsza kwota 500 milionów, to jest to, co już otrzymaliście, tak? Z poprzedniej perspektywy finansowej?

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Marcin Michalski:

W poprzedniej perspektywie. Tak.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

A w tej nowej otrzymaliście już jakieś środki finansowe?

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Marcin Michalski:

Dwa wnioski.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Złożone?

Członek zarządu CPK sp. z o.o. Marcin Michalski:

Pozyskane. Pięć wniosków, z czego trzy mamy już rozliczone, dwa są w trakcie rozliczania.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

OK. Dziękuję serdecznie. I pozostaje jeszcze Centrala PKP PLK, jak to mam ładnie napisane. Pani Jolanta Pawluk, tak? Zastępca dyrektora centrum realizacji. Czy...? Dobrze. Pani Izabella Rokicka, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Biura Funduszy Unijnych w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Izabela Rokicka:

Dzień dobry. Izabela Rokicka, Biuro Funduszy Unijnych.

My akurat, jeśli chodzi o środki CEF-owe, jesteśmy największym beneficjentem, tak jak już zostało powiedziane. Mamy dofinansowanie uzyskane na 9,5 mld zł. Są to duże projekty infrastrukturalne. Jest to już kolejna perspektywa, w ramach której wdramy z sukcesem akurat projekty CEF-owe. Tak jak i Generalna Dyrekcja, też jesteśmy trochę na początku jeszcze wdrożenia tej perspektywy, więc te środki może nie są ogromne. Na razie mamy certyfikowane 41mln euro do komisji. W ostatnim naborze złożyliśmy cztery projekty na kwotę ponad 6 mld zł, więc doskonale wiemy, że przekraczamy dostępną pulę. Natomiast mam nadzieję, że część przynajmniej z tych projektów dostanie dofinansowanie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dobrze. Bardzo serdecznie dziękuję państwu dyrektorom za tak szerokie rozwinięcie tematu samego transportu – tak jak pan dyrektor dzisiaj słusznie zauważył – w instrumencie „Łącząc Europę”. Mam pytanie...

Widzę, że posłowie się zgłaszają. Bardzo mnie to cieszy.

Może ustąpimy pani poseł najpierw jako kobiecie. Bardzo proszę, pani poseł, o zadanie pytania.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie posle, mamy równouprawnienie, więc jeśli kolega był pierwszy...

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Nie, nie... Nie odważyłbym się.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

W końcu o co walczyliśmy tyle lat.

Proszę państwa, tu rozmawialiśmy jeszcze chwileczkę z kolegą i pewnie też na ten temat powie coś, że jesteśmy pod ogromnym wrażeniem. Ale ponieważ my jesteśmy z samorządów, to też cieszymy się, że w zasadzie te pieniądze unijne są wydawane bardzo efektywnie, poczynając od najniższego szczebla samorządu do tych ogromnych projektów, o których państwo mówiliście. I tutaj to jest niezwykła zasługa. Wiemy, że niekoniecznie kochamy kontrole, ale dzięki temu też potem nie ma w żadnych problemów i nie ma zwrotów, co jest dla nas niezwykle ważne. Ponieważ troszeczkę też zajmowałam się tym, to wiem, jaka to jest odpowiedzialna i trudna praca. I z tego miejsca po prostu chylę czoła. Jesteśmy pod wrażeniem.

A jeszcze jedną kwestią, którą należy podkreślić, jest to, że w zasadzie ja nie przypominam sobie sytuacji, kiedy bylibyśmy stawiani jako przykład negatywny, że w Polsce były duże

nieprawidłowości stwierdzane, że były pieniądze do zwrotu. I to jest też ten niezwykły nasz wspólny sukces. Tak że jeszcze raz najwyższe słowa uznania

Ale jeszcze raz chciałam zapytać pana dyrektora o jedną rzecz. Mianowicie o to działanie „Łącząc Europę”. Bo pan dyrektor powiedział, że projekty kolejowe i drogowe... Te pieniądze... Że z tych pieniędzy nie będzie oczywiście nic zabierane, w związku z obecną polityczną sytuacją, bo to są inwestycje, które służą obronności. Wiemy też doskonale, jak projektujemy pewne trasy, szczególnie drogowe, pod ruch normalny, a wiemy, jak projektujemy pod ruch wojskowy. Czy w związku z tym następują jakieś zmiany w projektowaniu i w cechach tych projektów i w przyszłości wykonywanych inwestycji? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan dyrektor się zgłasza do odpowiedzi. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu MFIPR Jarosław Orlński:

Dziękuję bardzo. Myślę, że tutaj też mnie wspomogą pani dyrektor Anna Mróz z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jeżeli chodzi o projekty związane z drogami krajowymi, z drogami ekspresowymi czy autostradami. Natomiast jeżeli chodzi o te projekty... Bo powiedziałem o tym specjalnym komponencie – mobilność wojskowa. W ramach tego komponentu rzeczywiście są takie standardy, pani poseł. Są te standardy określone, nie tyle przez Komisję Europejską, tylko przez NATO. Sama nazwa wskazuje na to, że tu mamy projekty podwójnego zastosowania. W związku z tym w ocenie tych projektów biorą udział nie tylko eksperci cywilni, że tak powiem, z agencji wykonawczej Komisji Europejskiej, ale też i ze strony natowskiej, czyli żołnierze, którzy w tym momencie oceniają z punktu widzenia potrzeb, ale też z punktu widzenia tych standardów – jakie są konkretne nośności na przykład. Mówimy o drogach, ale co do zasady przede wszystkim tutaj koncentrowaliśmy się jako Polska troszkę na innych rozwiązaniach czy formach, gałęziach transportu, które miałyby uzyskać wsparcie. Wiedzieliśmy, że jest bardzo duże zainteresowanie ze strony polskiej, jeżeli chodzi o projekty, które są przede wszystkim poza siecią TEN-T. Nie tylko polskiej, ale też innych krajów członkowskich, przede wszystkim z tej naszej wschodniej flanki, że tak powiem, zwłaszcza krajów bałtyckich. I zdawaliśmy sobie sprawę, że 1,7 mld euro to jest bardzo mała kwota. Pierwotnie to było 7 mld, nawet ponad 7 mld euro, ale biorąc pod uwagę różnego rodzaju... Ostatecznie, że tak powiem, stanęło na 1,7. To jest tak naprawdę niewielka kwota. Biorąc pod uwagę duże zainteresowanie z innych krajów członkowskich, musieliśmy postawić na projekty, które były gotowe. I tutaj się zastanawialiśmy, co tak naprawdę wybrać. Mieliliśmy trochę projektów, bo się rozpoczęła nowa perspektywa finansowa, która jest obecnie już kontynuowana. W związku z tym też mieliśmy, że tak powiem... Pewna ilość projektów nie była dla nas bardzo dostępna, jeżeli chodzi o – przygotowana, może to jest lepsze słowo – jeżeli chodzi o projekty związane właśnie z tym podwójnym zastosowaniem. I tutaj wpadliśmy na pewien pomysł. Zdaliśmy sobie sprawę, że z punktu widzenia naszych zobowiązań sojuszniczych tak naprawdę najważniejsza jest szybkość, dotarcie w odpowiednim momencie, na odpowiedni czas wsparcia z zewnątrz. W związku z tym postawiliśmy na lotniska. To było bardzo duże wyzwanie, ponieważ Komisja Europejska początkowo nie była zainteresowana wsparciem tego typu obszarów. Inne kraje członkowskie też nie. To było pewne novum, ale udało nam się przekonać Komisję Europejską. To było jeszcze przed 24 lutego 2022 r., gdzie jeszcze nikt nie zdawał sobie z tego sprawy, co nas wszystkich czeka. A nam udało się w chyba w 2019 – to był przełom 2019 i 2020 roku – przeforsować te nasze zapisy.

Co więcej, lotniska niestety były wykluczone z możliwości otrzymania wsparcia w ramach polityki spójności w tym okresie programowania, ponieważ raport Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w stosunku do jednego z krajów członkowskich bardzo negatywnie, że tak powiem, infrastrukturę opisywał. I w związku z tym były niewielkie szanse, żeby w ogóle lotniska uzyskały wsparcie. A było bardzo duże zainteresowanie ze strony cywilnej, żeby jednak kontynuować wsparcie z perspektywy 2007–2013. Pojawiła się pewna luka i to my tą lukę zapełniliśmy. Właśnie dlatego te nasze projekty w ramach inicjatywy „Łącząc Europę” – mobilności wojskowej w ramach praktycznie wszystkich naszych lotnisk, które są w ramach sieci TEN-T, uzyskały dofinansowanie. W tym kilka projektów z Rzeszowa – Jasionki, które też są bardzo istotne. W związku z tym to, nad czym teraz pracujemy, to przede wszystkim wykorzystanie tej szansy – bo otrzymaliśmy środki – żeby te

inwestycje zostały zrealizowane. Z tego, co wiem, bardzo mocno są zaawansowane projekty lotnicze, na przykład lotnisko w Katowicach. To jest też jeden z ważnych hubów transportowych, też we Wrocławiu. Też jest bardzo mocno zaawansowany ten projekt lotniczy. Inne lotniska pracują. Szczecin na przykład już dosyć mocno... W związku z tym zdajemy sobie z tego sprawę, że z jednej strony dajemy możliwość rozwoju gospodarczego, tym terenom, z drugiej strony przygotowujemy się na wszelki wypadek, gdyby coś miało miejsce.

Tak że podsumowując, tak, zakresie instrumentu „Łącząc Europę” w ramach komponentu wojskowego są stosowane podwójne standardy wojskowe. Te projekty są oceniane wspólnie przez stronę cywilną i stronę wojskową przez przedstawicieli strony NATO. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. I pan poseł Bartosz Zawieja również zgłaszał się z pytaniem. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Szanowni państwo, tych podziękowań było już wiele... Ale może tutaj w konsultacji czy z prośbą... Dużo było. Ale żeby jakoś poprosić pana przewodniczącego... Mielibyśmy chyba taki postulat, aby wszystkim państwa z osobna w imieniu podkomisji – no co tu dużo mówić – wręczyć chociażby taki list gratulacyjny. Nie wiem, jak to zrobić. To pan przewodniczący był ministrem, on państwa zna najlepiej. I my wtedy przyniesiemy jakieś dobre sznoki z glancem, mówiąc po poznańsku, dobre drożdżówki. To nie ma sprawy... Ale mi się wydaje, że nadszedł taki czas, żeby coś takiego zrobić.

Druga sprawa jest taka, że my chcemy chłonać państwa, wiedzę i doświadczenia. Jeżeli można by było zrobić coś takiego, że co jakiś czas by się podkomisja odbywała w państwa instytucjach, tobyśmy byli bardzo zobowiązani. Ja mówię wprost, ja po prostu potem będę z samorządowcami do państwa przyjeżdżał.

A zaraz mam pięć pytań... Też z automatu powiem, że bym prosił pana przewodniczącego, aby listę państwa i wszystkich osób, które są zaangażowane w ten bardzo ciężki proces, po prostu imiennie jakoś chociażby... No uznaniowo... Bo to nie chodzi o nic naprawdę... Ja wiem, że to nie jest może nic wielkiego, ale my jesteśmy pod bardzo dużym wrażeniem państwa pracy i mamy taką potrzebę, aby państwu za to po prostu podziękować. Nie chcemy pisać dziesięciu listów oddzielnie od każdego, bo to chyba nie ma sensu.

Ale z racji tego, że wielkie podziękowania, to teraz, tak jak mówię, sorry, ale tych pytań trochę jest. Ja poproszę na nie odpowiedź raczej pisemną, bo długo by to trwało. A więc tak...

CEF – 19 projektów z Polski na kwotę 2,5 mld zł. Jakie były inwestycje z Wielkopolski? Jak po prostu zostały zgłoszone?

Dalej. Do 5 lutego PKP PLK prowadziła nabór na likwidację miejsc niebezpiecznych. Chodzi o przejazdy kolejowe. Tam w skali kraju było około 900 mln zł. Jeżeli mógłbym prosić – jakie inwestycje zostały zgłoszone przez wielkopolskie samorządy bądź zarządców dróg? Jeżeli mogę też prosić oczywiście pisemnie.

Jeżeli chodzi o ten aspekt obronny, o którym tutaj państwo mówili, mam takie pytanie – bo aż się prosi, żeby wesprzeć jeden temat – Piąte Skrzydło Lotnictwa Taktycznego Poznań-Krzesiny, czyli poza Łaskiem jedyne miejsce, gdzie jest F16. Instytucja, w której przez kilkanaście lat pracowałem, przeprowadza bardzo dużą inwestycję. Jak na zarząd dróg powiatowych powiatu poznańskiego, prawie 300 mln zł... Inwestycja przy budżecie około 800 mln tego powiatu... Jest robiona droga prowadząca z lotniska Krzesiny, gdzie owe F16 stacjonują i cała ta nasza supereskadra, do Robakowa. My to mówimy w żargonie „droga obronna”. Oczywiście tam jest dotacja MON-u niemała. Ale budżet powiatu... Jedna trzecia takiej inwestycji... Oczywiście powiat da radę z panem starostą Grabkowskim i Łubińskim. To są fantastyczni ludzie. Ale aż się prosi, że jeżeli cokolwiek jest w jakiejś rezerwie, żeby wspomóc tę inwestycję. To jest po prostu... Wiadomo, w jakich czasach żyjemy. Jeżeli chodzi o logistykę, to po prostu totalny priorytet dla rozbudowy tej bazy i po prostu w razie czego dość szybkiej reakcji. Jeżeli mógłbym prosić państwa też, czy jest w ogóle taka szansa, żeby... Ja nie mówię... Ale chociaż 10% więcej jakichś środków przerzucić na tę rzecz, na rzecz powiatu... No bo inwestorem jest zarząd dróg powiatowych. MON tam bardzo dużo też, bo chyba połowę tych środków, przekazał, ale wiem, że to się odbywa kosztem wielu innych budżetowych marzeń mieszkańców powiatu poznańskiego.

Jeżeli mógłbym poprosić również o poznański węzeł kolejowy. Od grudnia on jest projektowany. Trwa to 5 lat według jakichś zapewnień... Czy mógłbym poprosić o zaktualizowany, taki dość szczegółowy harmonogram z zakresem i kwotami, jak to będzie ewentualnie... Mówiąc wprost, załącznik do umowy jakiś pewnie... Jak to wygląda... To był kontrakt na 39,5 mln zł. Wiadomo, on jest w PKP PLK. Ale tutaj mamy jeszcze jedną rzecz. Tutaj takie przynajmniej sygnały się pojawiają, że z tego zakresu projektowania – bo tam jest wszystko, KDP, CPK, przepustowość węzła, wszystko praktycznie... Ale nie ma Poznania Głównego jako dworca. I pytanie jest takie, kiedy będzie aktualizacja KPK? Dzisiaj zresztą to będzie na Komisji Infrastruktury.

No i co tu dużo mówić... Ja sobie nie wyobrażam, żeby dworzec Poznań Główny przy takiej ilości tego typu projektów, które państwo robią wokół – bardzo się cieszę z tego powodu... Po prostu nie zostało to wpisane. Jeżeli mogę poprosić ewentualnie... Kiedy to KPK zamierzacie uaktualnić? To wszyscy panowie ministrowie, jak wiadomo, deklarowali, że to jest też... Tak dla przypomnienia, to są drugie co do wielkości węzły przesiadkowe czy logistyczne w Polsce – Poznań Główny. Dziękuję bardzo.

Więc pisemnie... Na to ostatnie może ustnie. Jeżeli nie to również pisemnie poproszę. Czy tam mailowo wystarczy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Ja myślę, że wszyscy członkowie – nie jesteśmy tutaj w pełnym składzie – się przychyliła do tych gratulacji i podziękowania państwu za to, co robicie, jeżeli chodzi o środki europejskie. Ja również. Zresztą, szanowni państwo posłowie, bardzo miło słyszeć również te gratulacje z różnych innych powodów. Ale myślę, że należą się naprawdę. I proszę też przekazać swoim pracownikom.

Omówimy. Ja myślę, że nie teraz, ale jakoś omówimy, w jaki sposób można by to, panie posle, jeszcze zainicjować.

No i oczywiście, jeżeli państwo tak pokrótce mogą odpowiedzieć na te pytania pana posła, to chętnie, a jeżeli tych szczegółów państwo nie macie, to do pana posła, czy do Komisji i prześlemy panu posłowi w formie pisemnej i będziemy bardzo zobowiązani.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orlński:

Ja myślę, że oczywiście każdy w swoim zakresie przekaże do pana posła pisemnie tę odpowiedź – bo odpowiedzi będą dotyczyły różnych tematów.

Natomiast jedna rzecz mi tutaj przychodzi do głowy, jeżeli chodzi o projekt związany z mobilnością wojskową. Taki projekt dostał dofinansowanie – akurat z Wielkopolski, niedawno Poznania tak naprawdę. To były pierwszy projekt Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, który dotyczył rozbudowy, podniesienia nośności na obiektach mostowych. I ten projekt już został zrealizowany nawet. Jak pan poseł jedzie do Poznania czy wraca, to widzi pewnie tę tablicę i jest napisane: instrument „Łącząc Europę” – mobilność wojskowa. I to jest właśnie ten przykład. Chociaż ta autostrada, jak państwo wiecie, to nie jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad i też mieliśmy pewne problemy, jak to technicznie zrobić, ale udało się. Z punktu widzenia podwójnego zastosowania jest to naprawdę też bardzo ważny projekt, który uzyskał dofinansowanie.

Tak że z naszej strony deklarujemy, że rzeczywiście w swoim zakresie odpowiemy. Natomiast są tam tematy też związane między innymi chyba z polityką spójności, z tego, co zauważyłem, jeżeli chodzi też o tematy PKP PLK. Może koleżanki i koledzy jeszcze chcieliby coś uzupełnić?

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Pani dyrektor Sylwia, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora CUPT Sylwia Cieślak-Wilk:

Odnosząc się do dofinansowania pozyskanego dla województwa wielkopolskiego, to tutaj mamy właśnie informacje o trzech projektach zidentyfikowanych w województwie. Oczywiście prześlemy również tę informację na piśmie. Oprócz projektu, o którym pan dyrektor mówił, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, tutaj dla projektu została zawarta GA w 2022 r. Koszty kwalifikowane w projekcie to ponad 8 mln euro. Oprócz tego mamy wzmocnienia

mostów na terenie województwa wielkopolskiego. Tutaj wkład Unii Europejskiej to 941 euro, również projekty realizowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. To jest projekt realizowany na terenie kilku województw, między innymi wielkopolskiego.

Dyrektor departamentu UE GDDKiA Anna Mróz:

To są trzy obiekty mostowe na terenie województwa wielkopolskiego.

Zastępca dyrektora CUPT Sylwia Cieślak-Wilk:

Wielkopolskiego, tak.

Trzeci projekt realizowany właśnie przez spółkę CPK. Jest to projekt dokumentacyjny. Projekt dokumentacji projektowej dla odcinka Sieradz Północny – Pleszew – Poznań. Ten projekt pozyskał dofinansowanie na 37 mln euro. Ten projekt jest w końcowej fazie realizacji. Z tych 19 projektów, które zostały zgłoszone, bezpośrednio dla województwa wielkopolskiego nie zostały zgłoszone... Tak jak już zostało to powiedziane przez obu panów dyrektorów, do ostatniego naboru zgłoszono projekty CPK, zarządu Morskiego Portu Gdańsk, Urzędu Morskiego w Szczecinie, zarządu Morskiego Portu Gdynia, zarządu Morskiego Portu Police, PLK i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. To wszystkie podmioty, które w ramach tego ostatniego naboru wzięły udział.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Jeśli mogę dopytać, pani dyrektor... Bo ja z kolei jestem z Gdańska, więc... Tutaj padło hasło Gdańsk i Gdynia... Port właśnie. A gdański port złożył na co?

Zastępca dyrektora CUPT Sylwia Cieślak-Wilk:

Już mówię.

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Była taka droga czerwona...

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Czerwona to jest Gdynia...

Zastępca dyrektora CUPT Sylwia Cieślak-Wilk:

Budowa bezpiecznego i chronionego parkingu na terenie Portu Gdańsk. Port Gdańsk z dużym sukcesem absorbuje środki unijne, jeżeli chodzi o CEF. I rzeczywiście tam wiele inwestycji, również takich logistycznych z zakresu przebudowy parkingów, zarządzania ciężarówkami na terenie parkingów, tam już zostało pozyskane. Również przebudowa nabrzeży. I tutaj pani naczelnik już przygotowała informację. Jeżeli chodzi o Port Gdańsk, mamy w realizacji dwa projekty. Pierwszy dotyczy połączeń międzyportowych, czyli dostępu do portu od strony morza, czyli logistycznej i informatycznej – informatycznych spraw. I na ten projekt zostało przeznaczone 99 mln euro. Drugi projekt to jest konstrukcja intermodalnego terminala na terenie Portu Gdynia. To już nie Gdańsk... Ale jest również przyznane 8,2 mln euro. To już w realizacji.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Bardzo dziękuję. Jeśli mogę, jeszcze mam taką prośbę – gdybym mogła uzyskać też informację na projekty kolejowe i drogowe w województwie pomorskim. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Ja może poszerzę, bo myślę, że wszyscy jesteśmy zainteresowani, żeby już to ujednolicić. Mamy taką prośbę, może... Tego nie jest bardzo dużo. Gdybyśmy mogli dostać wykaz tych projektów w Polsce po prostu. A państwo na pewno to macie wypisane... Śląskie, świętokrzyskie oczywiście. Ale myślę, że ogólnie z całej Polski, żeby państwo też mogli się zapoznać z tym w swoich okręgach, ale również z tym, co działa się w Polsce. Gdyby się dało do Komisji ten wykaz... Ja myślę, że państwo to macie w ogóle przygotowane... Ale przekazać nam taki wykaz. I tę dobrą prezentację, jakby się, panie dyrektorze, dało. Ten wstęp, ten początek w swojej wypowiedzi... To też byłoby dobrze, bo będziemy mogli, jak to pan poseł powiedział, pochlonać wiedzę ze strony resortów.

I ktoś się zgłaszał jeszcze, widziałem. Pan dyrektor, bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury
Jakub Siwiński:**

Tylko chciałem powiedzieć, że dzisiaj rano wysłałem właśnie też tę listę na adres mailowy Komisji. Ta lista powinna być już dostępna, jeżeli chodzi o wszystkie wylistowane projekty, które zostały zgłoszone. Ja tylko zwrócę uwagę, że tutaj... Odnosząc się do Wielkopolski, może tak troszeczkę tytułem wyjaśnienia... Po pierwsze wcześniej zostało, tak jak tu pan dyrektor podpowiada... Natomiast CEF też jest skoncentrowany na tych połączeniach transgranicznych. Komisja na nas w cudzysłowie naciska, żeby jednak koncentrować się... Tak jak zresztą w przypadku projektów drogowych jest to najbardziej widoczne – są odcinki wyłącznie przy granicy położone. Jeżeli chodzi o kolej, to jest troszeczkę mniejszy nacisk na całkowitą przygraniczność. Natomiast z tego też wynika, że projekty takie w cudzysłowie w środku kraju mają mniejsze też szanse.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo dziękuję. I jeszcze pan dyrektor Orlński.

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orlński:

Ja tylko tytułem doprecyzowania. W poprzedniej perspektywie finansowej, czyli 2014–2020 w ramach instrumentu „Łącząc Europę” tutaj Wielkopolska naprawdę otrzymała bardzo dużo środków, jeżeli chodzi o teren Wielkopolski. Przede wszystkim to są linie kolejowe E59, które były realizowane, i też E20.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

I jeszcze uzupełnienie. Bardzo proszę, pan dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Przemysław Sierpień:

Dziękuję. Tu, jeśli chodzi o program wiaduktowy, ten konkurs, wpłynęło 51 zgłoszeń. Jeśli chodzi o Wielkopolskę, mamy 15 lokalizacji i 5 podmiotów, które wniosowały – to jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, oddział poznański, województwo wielkopolskie, powiat poznański, miasto Poznań, gmina Czempin i gmina Zbąszyń. I tutaj w różnych lokalizacjach były składane wnioski. Natomiast jeśli chodzi o Krajowy Program Kolejowy, to dzisiaj o godz. 18.00 na Komisji Infrastruktury będziemy szerzej o tym mówić. Natomiast aktualizacja jak najbardziej będzie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Widzę, że do głosu na sam koniec zgłasza się pan poseł Kasprzyk. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie przewodniczący. Było wiele gratulacji i faktycznie wygląda to bardzo profesjonalnie, bardzo dobrze państwo zarządzają i współpracują. Ja czekam na ten wykaz inwestycji z dofinansowaniem unijnym w całej Polsce – bo rzeczywiście to da nam obraz całości. Ale chciałem również na koniec – gratulacji było dla wszystkich państwa bardzo dużo – podziękować panu przewodniczącemu za dostrzeżenie również wykluczenia komunikacyjnego świętokrzyskiego i dostrzeżenie tej potrzeby również z mojej strony. Ogromne podziękowania i również za państwa głosy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Ponieważ nie widzę więcej osób, które chciałyby zadać pytanie, przypomnę tylko, że mieliśmy dzisiaj kworum, więc właściwie pewne wnioski można by podejmować.

Natomiast co do propozycji pana posła, myślę, że jeżeli taka propozycja będzie co do tego, w którym miejscu możemy się spotkać, to ja bardzo chętnie oczywiście przychylę się do takiej prośby. Jeżeli tylko państwo dyrektorzy czy ministrowie wyrażą chęć i zgodę, to z pewnością ta nasza podkomisja może również spotykać się wyjazdowo bezpośrednio w instytucjach. Tak jak państwo słusznie zauważyli, naprawdę jest z czego korzystać. Jest wielki potencjał. Sam dobrze wiem o tym, że naprawdę jest grupa osób, która trzyma środki europejskie w swoim ręku i dzięki temu udaje się być cały czas na podium. Bo warto o tym mówić, że mimo wszystko, mimo pewnych perturbacji, jednak jesteśmy cały czas krajem, który jest wskazywany jako lider w wykorzystaniu środków europejskich – i niech tak zostanie.

Na tym, szanowni państwo, kończymy nasze posiedzenie. Państwu dyrektorom dzisiaj obecnym bardzo serdecznie dziękuję i zapraszam na kolejne posiedzenia podkomisji. Państwu posłom również dziękuję i proszę o przekazywanie propozycji, gdzie możemy spotykać się, a także kolejnych tematów.

I mam nadzieję do zobaczenia na naszym kolejnym posiedzeniu. Dziękuję bardzo.