

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI OBRONY NARODOWEJ

(NR 101)

z dnia 18 czerwca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Obrony Narodowej (nr 101)

18 czerwca 2026 r.

Komisja Obrony Narodowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Andrzeja Grzyba (PSL-TD)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

- „**Przedstawienie przez Ministra Obrony Narodowej informacji na temat wykreślenia z planów inwestycyjnych rządu budowy przedłużenia linii kolejowej numer 29 o nowy odcinek Ostrołęka – Łomża – Pisz – Orzysz – Giżycko (szprycha numer 3)**”.

W posiedzeniu udział wzięli: płk **Arkadiusz Gardzielik** zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej, płk **Mirosław Płomiński** zastępca szefa Zarządu Planowania i Programowania Rozwoju Sił Zbrojnych P5 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, **Mieczysław Magierski** dyrektor Biura Audytu i Kontroli Wewnętrznej w spółce Centralny Port Komunikacyjny, **Paweł Rogosz** dyrektor pionu finansowego w spółce CPK, **Michał Jasiak** zastępca dyrektora Podprogramu Kolejowego w spółce CPK, **Jerzy Małecki** starosta powiatu piskiego, **Artur Kozłowski** wicestarosta ostrołęcki, **Robert Nowacki** wicestarosta węgorzewski, **Mateusz Sieroński** wicestarosta giżycki oraz **Patryk Wild** wiceprezes Stowarzyszenia Tak dla CPK.

W posiedzeniu wziął udział pracownik Kancelarii Sejmu: **Kamil Strzępek** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Pani poseł, czekaliśmy jeszcze na reprezentację Ministerstwa Infrastruktury, ale wyjaśniło się, że żadnego z panów ministrów nie będzie. Tylko z tego powodu czekaliśmy.

Proszę państwa, otwieram 101. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej. Chciałem powitać zaproszonych gości, którymi są: pan Mieczysław Magierski, dyrektor Biura Audytu i Kontroli Wewnętrznej w spółce CPK, pan Michał Jasiak, zastępca dyrektora podprogramu kolejowego w tejże spółce, pan Paweł Rogosz, dyrektor pionu finansowego w spółce CPK, pan pułkownik Arkadiusz Gardzielik, zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej, pan pułkownik Mirosław Płomiński, zastępca szefa zarządu Planowania i Programowania Rozwoju Sił Zbrojnych P5 Sztabu Generalnego, jak również pan Patryk Wild, ekspert stowarzyszenia Tak dla CPK. Ponadto chcę powitać również przedstawicieli strony samorządowej, którymi są: pan Jerzy Małecki, starosta powiatu piskiego, pan Robert Nowacki, wicestarosta węgorzewski, pan Artur Kozłowski, wicestarosta ostrołęcki – widzi pan, jakie gromkie powitanie? Pan Mateusz Sieroński, wicestarosta giżycki oraz pani Lidia Czerniewicz, wiceburmistrz Węgorzewa. Nie dojechała? Żalujemy. Dobrze byłoby, aby w tym męskim gronie była jakaś pani reprezentująca samorząd.

Proszę państwa, posiedzenie realizuje wniosek grupy posłów przekazany 15 maja br. do Komisji Obrony Narodowej, który obejmuje przedstawienie przez ministra obrony i ministra infrastruktury tematu wykreślenia z planów inwestycyjnych rządu budowy przedłużenia linii kolejowej nr 29 o nowy odcinek Ostrołęka, Łomża, Pisz, Orzysz, Giżycko – (szprycha nr 3). W imieniu posłów wnoszących o rozpatrzenie w tym trybie tej informacji występuje pan poseł Arkadiusz Czartoryski, którego chciałbym prosić o przedstawienie uzasadnienia wniosku. Następnie poproszę o odniesienie się do sprawy zarówno przedstawicieli MON, jak i spółki CPK. Później przeprowadzimy debatę. W związku z tym, panie pośle – zwracam się do pana posła Arkadiusza Czartoryskiego – proszę o przedstawienie wniosku, który jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia.

Poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, szanowni przedstawiciele samorządów, eksperci, jak i państwo, którzy są na tym posiedzeniu Komisji, prosiliśmy o zwołanie tego posiedzenia Komisji ze względu na – co tu dużo mówić – niepokojące informacje związane z zaniechaniem prac. Przede wszystkim na tym etapie z zaniechaniem prac nad

dokumentacją i odłożeniem w ogóle realizacji inwestycji na czas po 2030 r., a nawet po 2035 r. Wiadomo, że szprycha nr 3, która pierwotnie była zaplanowana z Centralnego Portu Komunikacyjnego przez Warszawę, Ostrołękę, Łomżę, Kolno, Pisz, Orzysz i Giżycko, co widzą państwo na wyświetlanej mapie, jest już na pewnym etapie zaawansowania. Została zapisana przede wszystkim jako element sieci TEN-T – Transeuropejskiej sieci transportowej. Szprycha, którą państwo widzą, jest ujęta w tej sieci. Wobec powyższego wydaje nam się dziwne, że państwo polskie nie przeznacza w chwili obecnej żadnych środków na dokumentację projektową tej linii, zwłaszcza że wykonane jest już studium techniczno-ekonomiczne.

We wrześniu 2024 r. spółka CPK zatwierdziła wariant inwestorski dla trasy biegnącej właśnie przez Ostrołękę, Łomżę, Pisz, Orzysz i Giżycko. Szanowni państwo, przedłużenie linii kolejowej nr 29 z Warszawy przez Ostrołękę do Łomży, Pisz, Kolna, Giżycka i Orzysza jest istotne. Jest bardzo istotne z obronnego punktu widzenia. Jest to jedyna zaplanowana magistrała kolejowa, która jest w bezpiecznej odległości od obwodu Królewca i od granicy Białorusi, a zarazem prowadzi wprost w kierunku Przesmyku Suwalskiego. Można powiedzieć, że stanowi wręcz najkrótszą, najbezpieczniejszą trasę do Przesmyku Suwalskiego. Jak państwo widzą na mapie, z punktu widzenia obronności jest też w odpowiednio bezpiecznej odległości od granic Białorusi i od granic Rosji. Od samego początku, od wielu lat, jako członek Komisji Obrony Narodowej, ale też jako mieszkaniec Ostrołęki byłem zainteresowany budową tej linii. Słyszałem wielokrotnie od przedstawicieli Wojska Polskiego, że transport z południowo-zachodniej Polski w kierunku przesmyku jest niezwykle istotny z punktu widzenia obrony narodowej i bezpieczeństwa państwa. Wiadomo, że na południu i na zachodzie Polski, w Żaganiu, w Świątoszowie, w wielu miejscach przy południowo-zachodnich granicach Polski mamy zlokalizowane duże jednostki wojskowe, które w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa powinny być skierowane na północny wschód.

Ten odcinek, który widzą państwo na mapie, zaplanowano tak, ażeby właśnie z Żagania, z Ostrowa Wielkopolskiego czy z Centralnego Portu Komunikacyjnego przez Warszawę do Ostrołęki, poruszać się szprychą nr 3 koleją dwutorową. Nową koleją dwutorową, dla której – przypomnę – zabezpieczony jest korytarz transportowy. Istnienie tego korytarza transportowego jest o tyle istotne, że jest on nadal w obrocie prawnym w samorządach, które mają ten teren zablokowany dla innych inwestycji. Do tej pory to zostało wykonane. Chciałbym powiedzieć, że ta linia mogłaby zabezpieczyć kilka potrzeb. Chciałbym je teraz enumeratywnie wymienić. przede wszystkim najważniejszą potrzebą jest szybka i bezpieczna kolej dla wojska. Przy panach oficerach i przy państwie, członkach Komisji Obrony Narodowej, przecież nie muszę chyba tłumaczyć, że kolej jest znacznie szybsza, bezpieczniejsza i bardziej wydajna niż transport drogowy na lawetach, zwłaszcza wobec zobowiązań Polski wobec NATO do przerzutu w sytuacji zagrożenia dużej ilości wojsk. Oprócz tego jest to najszybsza trasa. Jest o 40 km krótsza od Rail Baltica do państw bałtyckich, a zatem najkrótsza w przypadku zagrożenia. Dalej. Jest to trasa obsługująca najbardziej w Polsce dzisiaj wykluczone transportowo obszary Polski. Stąd obecność tutaj samorządowców, właśnie z Podlasia oraz Mazur i Mazowsza, którym jeszcze raz dziękuję. Jest to linia, jest to trasa obsługująca najbardziej wykluczone transportowo obszary Polski, a jednocześnie niezwykle atrakcyjne turystycznie obszary wielkich jezior.

Liczba turystów w ciągu roku waha się ok. 1 mln. Wokół wielkich jezior zbudowano ostatnio za pieniądze publiczne kilkaset, ponad 400 km ścieżek rowerowych, jeśli państwo patrzą na Pisz, Orzysz i Giżycko. W tej chwili nadal budowanych jest ok. 200 km ścieżek rowerowych. A zatem, jeżeli myślimy o kolei podwójnego przeznaczenia, to właśnie turystyczne przeznaczenie, czyli np. wyjazd z Warszawy na weekend – chociażby z rowerem – i dojechanie do Giżycka w ciągu 2 godzin, jest akceptowalnym wyjazdem weekendowym dla mieszkańców centralnej Polski. Jest również czwarty element, który świadczy właśnie o podwójnym przeznaczeniu. To jest kwestia prędkości czy szybkości dojazdu do Ostrołęki i Łomży. Szanowni państwo, północno-wschodnie Mazowsze jest wykluczone komunikacyjnie. Nie mamy tras ekspresowych. Do Ostrołęki nie dochodzą żadne trasy szybkiego ruchu, jeżeli chodzi o drogi asfaltowe. Dzisiaj dojeżdżam samochodem z Ostrołęki do Warszawy – ponieważ nie ma pociągu – drogami powiatowymi i gminnymi. Tak jest od wielu lat. Proszę państwa, 90-kilometrowy odcinek kolejowy – linią kolejową z Ostrołęki do Warszawy – to jest w tej chwili 2,5 godziny. Mamy XXI wiek i 90 km przejeżdża się w 2,5 godziny.

Wiem, że w tej chwili trwa naprawa torowiska. ale uzyskamy dojazd w nieco mniej niż 2 godziny. Nieco poniżej dwóch godzin. Czyli można powiedzieć: „Wow!”. Po tych remontach,

które dzisiaj trwają, osiągniemy wynik z lat 80., bo już kiedyś, w latach 80., z Ostrołęki dojeżdżaliśmy do Warszawy właśnie w 1 godzinę 50 minut czy 1 godzinę 40 minut. Teraz to są 2,5 godziny. Zapewne przedstawiciele Polskich Linii Kolejowych powiedzą, że remontują jeden tor. Tylko – z całym szacunkiem – nie da się dojeżdżać do pracy ani do szkoły jadąc 2 godziny, a nawet kilka minut poniżej 2 godzin z powiatu ostrołęckiego. Jak mówię, nie ma on drogi ekspresowej, a jedyna istniejąca droga krajowa nr 61 została wyłączona ze spisu dróg krajowych na rzecz drogi wojewódzkiej. Proszę państwa, podkreślam, że obecnymi liniami kolejowymi które są remontowane – notabene – w ostatnich dniach pochwalili się pan premier Donald Tusk, który przyjechał do Ostrołęki. Zwrócił uwagę na to, że jest ciężko. Modernizacja linii kolejowej nr 36 z Ostrołęki do niewielkiej miejscowości Śniadowo i dalej skręcająca pod kątem prostym do Łomży czy linia nr 49 ze Śniadowa do Łomży, to nie są linie zelektryfikowane. Nawet po remoncie nie będą spełniały tych 4 warunków, które wcześniej wymienilem, a zwłaszcza jednego niezwykle istotnego, czyli likwidacji granic jeszcze z czasów rozbiorów.

Między Łomżą a Piszem – proszę zerknąć na mapę – czyli między Mazowszem Wschodnim i Podlasiem Zachodnim, czyli po prostu Kurpiami, nie ma połączenia z Warmią i Mazurami. Z Mazurami to jest jeszcze granica sprzed 1939 r. Dzisiaj będą mówili jeszcze panowie i panie samorządowcy, ale moim zdaniem, z Giżycka do Warszawy koleją jedzie się pewnie ok. 5 godzin, objeżdżając pół Polski. Podkreślam, że żaden z wymienionych wyżej celów nie zostanie spełniony, jeżeli nie zostanie zrealizowana szprycha nr 3. Teraz chciałem zwrócić uwagę – w obecności panów oficerów, przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej – na rzecz niezwykle istotną. Otóż, szanowni państwo, moim zdaniem nie przez przypadek w ostatnim czasie zostały podjęte przez Ministerstwo Obrony Narodowej decyzje o utworzeniu nowych jednostek wojskowych w Ostrołęce, Łomży, Kolnie, Orzyszu, Giżycku i Piszcu. Wszędzie tam budowane są jednostki 18. Dywizji Zmechanizowanej, jak np. 18. Pułk Logistyczny w Łomży albo 1. Dywizji Piechoty Legionów, jak Dywizjon Przeciwlotniczy w Ostrołęce, albo ciężkie jednostki pancerne na północy, patrząc wyżej na tę mapę, nawet wręcz z obecnością wojsk sojuszniczych, więc ta linia ma ogromne uzasadnienie z wojskowego punktu widzenia.

Sam pan premier w ostatnim czasie powiedział – i można do tego cytatu nawiązać – że „żyjemy w czasach przedwojennych”. Zatem, jeżeli żyjemy w czasach przedwojennych, to moim zdaniem... Można to odebrać jako głos przedstawiciela północno-wschodniej Polski, ale moim zdaniem, jeżeli to, co mówi pan premier, ma poważne uzasadnienie – a ja się z tym zgadzam w dużej części – to ta linia, ta szprycha nr 3 jest ważniejsza w tej chwili nawet niż „Y” między takimi dużymi miastami, jak Poznań, Warszawa czy Wrocław. To jest niezwykle ważne, żeby w krótkim czasie można było dokonać przerzutu dużej ilości sprzętu i żołnierzy. Dlatego, że jest to linia, która po prostu spełnia rolę wręcz strategiczną. Szanowni państwo, koszt dokumentacji szprychy nr 3, który został do tej pory poniesiony i – wspomnę jeszcze raz – zatwierdzony we wrześniu 2024 r., czyli już w warunkach nowego kierownictwa spółki CPK, to jest ok. 20 mln złotych. To jest ogromna kwota, która poszłaby po prostu bez potrzeby do śmietnika. Nie można lekceważyć tak dużego kosztu. Dodatkowo, gdybyśmy zadali sobie pytanie o koszty budowy tej linii, to z mojej wiedzy wynika, że jest to ok. 7 mld złotych. Chyba dużo się nie pomyłę, jeżeli powiem, że jest to znacznie mniej, niż np. zakup ciężkich samolotów transportowych. Zakup kilkunastu takich samolotów jest wielokrotnie droższy niż wybudowanie tej linii.

Szanowni państwo, dlaczego nie chcemy na tym etapie wydać kilku czy kilkunastu milionów złotych na projekt? Przypomnę, że część dokumentacji jest już gotowa. Dokumentacji projektu, który mógłby w przyszłości, w momencie pojawienia się finansowania, być punktem wyjścia do realizacji tej inwestycji. W ostatnim czasie wielu oficerów – wiem, że oficerów, którzy już nie są w służbie czynnej – bardzo stanowczo wypowiada się na temat budowy linii szprychy nr 3. Przypomnę tutaj chociażby pułkownika Andrzeja Nasiadka, który stwierdził ostatnio w mediach, że w obecnej sytuacji geopolitycznej ta linia kolejowa powinna być budowana w pierwszej kolejności przed budową linii „Y”. Zamrożenie szprychy nr 3 to błąd. Podobną wypowiedź miał kilka tygodni temu pan generał Dariusz Wroński. Podobnie, ale w jeszcze bardziej ostrym tonie na temat szprychy nr 3 – i to w Ostrołęce – na specjalnej konferencji wypowiedział pan generał Jarosław Gromadziński, który jest przecież twórcą 18. Dywizji Zmechanizowanej, której istotny element, czyli 18. Pułk Transportowy, został ulokowany właśnie w Łomży. Szanowni państwo, dziękuję za wysłuchanie mojego wstępnego głosu.

Staralem się przedstawić państwu treść dezyderatu nr 2 Komisji Obrony Narodowej, skierowanego do prezesa Rady Ministrów, który jest tak naprawdę prośbą w sprawie ponownego przeanalizowania zasadności budowy i przedłużenia linii kolejowej 29 o odcinek Ostrołęka-Łomża-Pisz-Orzysz-Giżycko, czyli o szprychę nr 3. Zwracamy się w tym dezyderacie z prośbą o dodatkową, ponowną analizę jednocześnie argumentując, że na tym odcinku wykonano już wiele prac. Wybrany został wariant inwestorski. Wydano 20 mln zł na dokumentację. Ten odcinek trasy kolejowej został ujęty w europejskim systemie kolei transportowej TEN-T. To jest istotna rzecz, bo tu będzie można skorzystać z unijnych środków finansowych, bo to jest po prostu warunek, żeby można było z unijnych środków skorzystać. Inwestycja znalazła się też w strategii rozwoju transportu i jako element programu CPK ma wykonaną strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko. Obawiam się, że po prostu zmiana tej trasy – zmiana lub wycofanie się tej trasy – cofnie nas do sytuacji przynajmniej sprzed 4 lat, jeśli nie dalej. Budowa wspomnianej linii kolejowej nr 29 i szprychy nr 3 Warszawa-Ostrołęka-Łomża-Kolno-Pisz-Orzysz-Giżycko jest niezwykle istotna z punktu widzenia obronności i bezpieczeństwa państwa.

Dlatego wystąpiliśmy z wnioskiem o zwołanie posiedzenia sejmowej Komisji Obrony Narodowej. Kończąc... Już ostatnie zdanie, szanowni państwo. Nie wiem, czy wszyscy państwo posłowie to pamiętają, ale wielokrotnie mówiłem o tej inwestycji przy okazji różnych dyskusji na posiedzeniach naszej Komisji. Nigdy nie usłyszałem od ani jednego oficera Wojska Polskiego zaprzeczenia temu, że to jest istotna sprawa. Po prostu temat poruszałem na wielu posiedzeniach Komisji i do tej pory żaden przedstawiciel Ministerstwa Obrony Narodowej ani żaden oficer Wojska Polskiego nie powiedział, że nie mam racji w tym zakresie, za co bardzo serdecznie dziękuję. Przedstawione argumenty naszym zdaniem są wystarczającą przesłanką do tego, ażeby spółka bądź Ministerstwo Obrony Narodowej w porozumieniu ze spółką... Mam takie wrażenie, jakby spółka CPK czy może Polskie Linie Kolejowe nie do końca konsultowały się z Ministerstwem Obrony Narodowej. Zawsze na moje pytania w tym zakresie odpowiedzią było milczenie. Nie do końca konsultowały wycofanie się z tego wariantu przebiegu szprychy nr 3. Dziękuję pięknie.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, wiem, że przedstawiciele CPK mają też przygotowaną prezentację. Ale może najpierw poprosimy o reakcję ze strony przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej. Czy państwo chcą na tym etapie się wypowiedzieć? Pan pułkownik Gardzielik.

Zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej płk Arkadiusz Gardzielik:

Szanowni panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, dla resortu obrony narodowej jest oczywiste, że im więcej jest możliwości transportu wojska, im więcej linii kolejowych, im więcej dróg, im więcej lotnisk, tym bardziej jest to dla nas korzystne z uwagi na to, że wiemy, że przy zagrożeniu manewr i rozmieszczenie wojska są bardzo istotne. Jako resort obrony narodowej uczestniczyliśmy w pracach CPK. Takie rozwiązanie zostało nam przedstawione w ramach modyfikacji tej linii kolejowej. Oczywiście, mamy również na względzie nowe, tworzone jednostki wojskowe w tym rejonie w ramach nowych związków taktycznych. Również myślę, że CPK przedstawi to, że nie powinniśmy rozpatrywać... Oczywiście bezdyskusyjne jest stanowisko resortu obrony narodowej. Jak powiedziałem, więcej linii kolejowych i więcej dróg, jest to dla nas naprawdę bardzo korzystne. Modyfikacja została nam przedstawiona przez CPK.

Myślę, że przedstawiciele CPK – szkoda, że nie ma przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury – przedstawiają nam, z czego te zmiany wynikały. My w tym uczestniczyliśmy. Zobaczyliśmy, że taki rozwój linii kolejowej tak naprawdę jest w obrębie naszych nowo tworzonych związków taktycznych. Chcieliśmy i zwracaliśmy uwagę na ten rejon, żeby tutaj był zapewniony również transport kolejowy. Jeżeli chodzi o modyfikacje, uczestniczyliśmy w tych spotkaniach i tak to zostało wypracowane w nowym wariantcie przez CPK. Na wstępie tyle chciałbym powiedzieć. Ale myślę, że głównym tematem jest poznanie, skąd się wzięły zmiany związane z transportem kolejowym w ramach szprychy nr 3 wprowadzone przez Centralny Port Komunikacyjny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Czyli wojsko widzi potrzebę kontynuacji połączeń kolejowych czy realizacji połączeń kolejowych na tym terenie. Taka może być konkluzja. Proszę bardzo, przedstawiciele

Centralnego Portu Komunikacyjnego. Kto z państwa zabierze głos? Może poproszę o przedstawienie się, bo nie znamy państwa z imienia i nazwiska. To jest istotne dla protokołu.

Zastępca dyrektora podprogramu kolejowego w spółce Centralny Port Komunikacyjny Michał Jasiak:

Dzień dobry państwu. Po problemach technicznych chyba już teraz jest w porządku. Nazywam się Michał Jasiak. Jestem zastępcą dyrektora podprogramu kolejowego w spółce Centralny Port Komunikacyjny. Przedstawię państwu informacje na temat prac prowadzonych w naszej spółce związanych z tematyką dzisiejszego posiedzenia Komisji. Natomiast na początek chciałbym przedstawić pewną tezę, którą postaram się udowodnić za chwilę w prezentacji. Mianowicie, że w kontekście tematu posiedzenia, który dotyczy wykreślenia z planów inwestycyjnych przedłużenia linii kolejowych nr 27 i 29, to takich planów wykreślenia nie ma. To znaczy, że te prace są. Te prace są w pewien sposób kontynuowane. Mam nadzieję, że ta prezentacja państwa do tego przekona. Ostatnio głównym elementem skupienia działań spółki w zakresie planowania inwestycji kolejowych wykraczających poza aktualnie określony priorytet związany z linią „Y” łączącą Warszawę, Łódź, Wrocław i Poznań oraz projektem Katowice-Ostrawa były działania związane właśnie z określeniem tego, jak dalsze projekty mają wyglądać, w jaki sposób powinny być realizowane i jak powinny być zrealizowane w sposób spójny z istniejącą siecią kolejową. To właśnie stało się treścią projektu, którego założenia widoczne są na ekranie.

To projekt „Zintegrowana Sieć Kolejowa”, którego celem było opracowanie długoterminowego i stabilnego planu rozwoju sieci kolejowej. Ten projekt został przez pełnomocnika rządu do spraw CPK, w porozumieniu z podsekretarzem stanu panem Piotrem Malepszakiem, powierzony spółce Port Polska, spółce Centralny Port Komunikacyjny, która razem z Polskimi Liniami Kolejowymi, a także Instytutem Rozwoju Miast i Regionów właśnie to działanie realizowała. W ramach tych prac chcieliśmy na podstawie szczegółowych analiz, modeli transportowych, danych przestrzennych i wielu danych ekonomicznych spojrzeć na to, gdzie i w jaki sposób rozwijać sieć kolejową. Z drugiej strony chcieliśmy, żeby bardzo mocną podstawą tych prac stały się również kwestie wskazań interesariuszy w szerokim procesie konsultacyjnym, czy to z samorządami, czy to ze stroną branżową, czy z różnymi interesariuszami z sektora kolejowego. Tak, żeby wypracowany efekt jak najlepiej odzwierciedlał czy wskazywane kierunki i potrzeby transportowe, które powinny być zaspokojone. Dlatego ostatecznie wypracowany produkt stanowił pewien kompromis. Uwzględniał różne potrzeby rozwojowe, żeby ta infrastruktura mogła służyć różnym celom. Oczywiście, również obronnym i związanym z bezpieczeństwem państwa.

Właśnie aspekty związane z bezpieczeństwem były przedmiotem 4 przeznaczonych temu warsztatów, które odbyliśmy z przedstawicielami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Dwa z tych warsztatów odbyły się w 2025 r., a dwa w roku obecnym. Ostatecznie to było ponad 25 godzin pracy warsztatowej. Wzięło w nich udział 26 ekspertów, w tym przedstawiciele jednostek Wojska Polskiego i sumarycznie 12 instytucji. W trakcie tych warsztatów szeroko dyskutowaliśmy na temat przebiegu tych linii kolejowych właśnie pod kątem uwzględnienia funkcji dual use, pod kątem uwzględnienia potrzeb logistycznych i kwestii związanych z zarządzaniem kryzysowym, a także określenia, w jaki sposób najlepiej uwzględnić kierunki transportu sprzętu i ludności w czasach, kiedy funkcja podwójnego stosowania będzie musiała być wykorzystana. Oczywiście, braliśmy pod uwagę również te wszystkie aspekty, które z punktu widzenia transportu wojskowego są niezbędne. Te wszystkie elementy jak najbardziej zostały wzięte pod uwagę w tych działaniach i w tych pracach, których efektem jest Zintegrowana Sieć Kolejowa. Chciałbym również poinformować, że ostateczny kształt sieci kolejowej uzyskał akceptację Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, co jest przedstawione w piśmie widocznym na ekranie.

Dlatego wydaje nam się, że wszystkie elementy, które powinny być brane pod uwagę w tym procesie, zostały jak najbardziej uwzględnione. Co do historii tego procesu, chciałbym się odnieść do kwestii tego, jak to wyglądało chronologicznie. Oczywiście, w sposób dość sprawny i zwięzły z uwagi na pewną hierarchię czasową poszczególnych elementów. Chciałbym się odnieść do rozwiązań zawartych w koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Są to rozwiązania widoczne na ekranie, związane z przebiegiem szprychy nr 3 przez Ostrołękę, Łomżę, Pisz i Giżycko. Te działania zostały określone mniej więcej, ten kształt sieci został określony mniej więcej w 2020 r. Dla tego kształtu sieci zostały przeprowadzone prace studialne. Zostało opracowane studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe. Wypracowany wariant inwestorski

jest widoczny na ekranie. Zakłada on przebieg po istniejącej linii kolejowej nr 29 do Ostrołęki, a następnie wykorzystanie również istniejących linii kolejowych przez Śniadowo w kierunku Łomży, a po przejściu przez miasto w nowym przebiegu przedłużenie linii kolejowej w kierunku Pisz, Orzysza i Giżycka. Ten wariant inwestorski został wybrany w 2024 r. Jak państwo widzieli wcześniej, również w 2024 r. zostały rozpoczęte prace nad Zintegrowaną Siecią Kolejową.

W zakresie terminów realizacji poszczególnych odcinków chciałbym zaznaczyć, że te terminy zostały określone w 2023 r. Na odcinku Ostrołęka-Łomża prace miały być zakończone w 2030 r. Na odcinku Łomża-Giżycko prace budowlane miały być zakończone w 2037 r. W związku z tym warto odnotować pod kątem tempa prac związanych z przygotowaniem tej linii kolejowej, że tutaj zawsze było założenie, przynajmniej w latach 2022–2023 i później, że ta linia kolejowa będzie realizowana w latach 30. obecnego wieku. A teraz o dalszych działaniach. Prezentacja wyników prac dotyczących Zintegrowanej Sieci Kolejowej odbyła się w tym tygodniu. Trzy dni temu, w poniedziałek, ministrowie Piotr Malepszak oraz Maciej Lasek zaprezentowali projekt „Zintegrowana Sieć Kolejowa”. Mapa uwzględniająca wszystkie czynniki, które braliśmy pod uwagę w ramach prac, które wymieniałem, jest widoczna na ekranie. W zakresie rozwiązań, które są tutaj widoczne dla Polski północno-wschodniej widać, że te plany nie zostały zaniechane. Są kontynuowane.

Natomiast w pewien sposób zmodyfikowana została nieco ich forma. Oczywiście, za chwilę szerzej o tym opowiem. Natomiast państwa zainteresowanych jeszcze głębiej wejściem w temat zapraszam na stronę internetową zsk.gov.pl. Tam jest dużo więcej informacji na temat samego procesu, który został przeprowadzony, a także jego wyników. Została również opracowana specjalna broszura, którą tutaj mam przy sobie w kilku egzemplarzach. Prezentuję ją w tej chwili. Dostępna jest również na stronie internetowej. Na 90 stronach zostały opracowane wszystkie informacje wynikające z tego projektu – to, co zakłada, jakie są jego efekty oraz jakie inne czynniki i elementy zostały wzięte pod uwagę ponad te, które wymieniałem. W zakresie samych rozwiązań dla północno-wschodniej Polski zdefiniowana została magistrała północno-wschodnia, która ma realizować cele wspomniane przez przewodniczącego Komisji, jak również dotychczas zakładane w ramach linii kolejowej nr 29. Wciąż założeniem jest to, że łączymy Warszawę z Ostrołęką po istniejącej linii kolejowej. Wciąż założeniem jest to, że zdążamy do Łomży po istniejących liniach kolejowych przez Śniadowo. Natomiast za Łomżą ten przebieg został zoptymalizowany.

Korekta i optymalizacja tego przebiegu mają na celu efektywniejsze wykorzystanie różnych funkcji transportowych, które chcemy zrealizować w tym obszarze. Owszem, te funkcje transportowe, są bardzo istotne z punktu widzenia wojskowego. Natomiast istotnym celem infrastruktury kolejowej jest również zapewnienie dostępności transportowej mieszkańcom do codziennych dojazdów zarówno w ruchu regionalnym, jak i w ruchu dalekobieżnym. Ta korekta przebiegu sprowadza się do powiązania Kolna z Grajewem i zapewnienia odgałęzienia tej linii kolejowej w kierunku Pisz, Orzysza i Giżycka tak, jak do tej pory. W związku z tym realną korektą wobec linii nr 29 jest to, że na odcinku Kolno-Pisz odgięliśmy nieco tę linię kolejową po to, żeby można było zdążać sprawnie w kierunku Grajewa i zapewnić powiązanie zarówno tej miejscowości, jak i dalej idąc Elku i Suwałk, w kierunku korytarza Rail Baltica i w kierunku państw bałtyckich – Litwy, Łotwy i Estonii. To daje nam wiele korzyści. Korzyści są związane z lepszą możliwością trasowania pociągów w ruchu dalekobieżnym. To znaczy, że nie musimy wykorzystywać tylko istniejącego korytarza Rail Baltica na odcinku Suwałki-Elk-Białystok-Warszawa.

Tworzymy korytarz dodatkowy, uzupełniający, który może być wykorzystywany zarówno w ruchu dalekobieżnym, w ruchu towarowym, jak i w ruchu regionalnym. Włączamy w to dodatkowe powiązanie miasta – Ostrołękę, Łomżę i Kolno, zdążając w kierunku Grajewa i Elku, a także utrzymujemy funkcję zakładającą powiązanie z Piszem, Orzyszem i Giżyckiem. W związku z tym w naszej opinii tak naprawdę z punktu widzenia przebiegu linii kolejowej zmienia się niewiele. Natomiast uzyskujemy dodatkowe funkcje transportowe i dodatkową elastyczność kształtowania ruchu w tej sieci kolejowej. Tutaj widzimy, w jaki sposób to zostało skorygowane na odcinku Pisz, Kolno i Grajewo. Właśnie w tym trójkącie. Te elementy, które wymieniałem, widać tu w większym zbliżeniu. Natomiast pod kątem efektów, które możemy uzyskać w wyniku tej korekty, na odcinku Warszawa-Łomża, po realizacji tych wszystkich prac czas przejazdu możliwy do uzyskania to jest ok. 70 minut. Natomiast w kierunku Elku i Suwałk – odpowiednio 100 i 120 minut. Czas przejazdu Warszawa-Giżycko – 140 minut, czyli nieco ponad 2 godziny. Warto jeszcze wspomnieć na koniec o kontekście międzynarodowym.

W ramach prac związanych ze zintegrowaną siecią kolejową te aspekty również były brane pod uwagę. Były również dyskutowane na warsztatach. Wspomniane przeze mnie powiązanie w kierunku państw bałtyckich jest widoczne na ekranie. Jest ono właśnie pewnym celem i cechą tego rozwiązania.

Natomiast pod uwagę brane były w szerszym aspekcie – nie tylko regionu północno-wschodniego – powiązania w kierunku Białorusi, Ukrainy, Słowacji, Czech i Niemiec, ponieważ kwestia transportu wojskowego nie kończy się na tym regionie, ale jest istotna również w szerszym kontekście transportu międzynarodowego. Te powiązania i kształt sieci widoczny na ekranie w innych częściach Polski również wspiera te możliwości. Na koniec chciałbym się odnieść do kwestii samego powiązania do Łomży. Tutaj 13 czerwca, czyli w zeszłą sobotę, odbył się inauguracyjny przejazd. Po 33 latach do miasta ponownie dotarły regularne połączenia kolejowe. Dziś funkcjonują już połączenia dalekobieżne pomiędzy Białymstokiem, Ostrołęką i Olsztynem. W przyszłym roku te połączenia również będą realizowane pomiędzy Łomżą, Ostrołęką a Warszawą. W związku z tym można uznać, że choć pierwotnie powiązanie Łomży z Ostrołęką było zakładane dopiero w 2030 r., to powiązanie to zostało zrealizowane już 4 lata wcześniej.

Te pociągi ruszyły już w 2026 r. Oczywiście, kwestia rozwiązań technicznych jest inną sprawą. Nie są to rozwiązania techniczne, które były zakładane w studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym. Natomiast warto dostrzec, że te pociągi już jeżdżą. To znaczy, że można stopniowo tę infrastrukturę rozbudowywać w miarę tego, jak ruch pasażerów będzie się zwiększał i dostosowywać ją do potrzeb, które będą występowały. Natomiast samo powiązanie już funkcjonuje. Kwestią dalszych działań jest to, żeby wspomniane przeze mnie powiązania za Łomżę w kierunku Kolna, w kierunku Orzysza, Giżycka i Grajewa były rozbudowywane. To będzie realizowane w ramach dalszych działań. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Zgłasza się Jeszcze pan pułkownik Arkadiusz Gardzielik. Proszę bardzo, panie pułkowniku.

Zastępca dyrektora departamentu MON płk Arkadiusz Gardzielik:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, bardzo dziękuję za tę prezentację. Chciałem, żeby w pierwszej kolejności ta sieć była zaprezentowana właśnie przez Centralny Port Komunikacyjny. Nie tylko szprycha nr 3, ale również to, co wypracowaliśmy na warsztatach. Tak naprawdę z punktu widzenia ruchu wojsk na tę mapę, na tę sieć kolejową, jeżeli chodzi o Polskę, trzeba byłoby jeszcze nałożyć drogi o znaczeniu obronnym. Wtedy widzielibyśmy tak naprawdę cały aspekt transportu i ruchu wojsk. Przemieszczenie się z zachodu na wschód, jeżeli chodzi o wojska, jak również ewentualną ewakuację ze wschodu na zachód. Chciałem potwierdzić, że nasi specjaliści do spraw transportu i ruchu wojsk uczestniczyli w tych warsztatach. I tutaj tak naprawdę skoordynowaliśmy... Tutaj nie mówimy o odstąpieniu, tylko o pewnej modyfikacji. O modyfikacji, którą wspólnie wypracowaliśmy, co zostało wyświetlone na slajdzie, potwierdzeniem Sztabu Generalnego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Mam dwa zgłoszenia. Pani poseł Olbrys jako pierwsza. Dobrze. A pan... Mamy taki grafik, że najpierw państwo posłowie, a potem strona społeczna. Dobrze? Jeżeli państwo pozwolą. Pani poseł Olbrys, następnie pani poseł Wojciechowska, pan poseł Zieliński i również pan poseł. Dobrze?

Poseł Bogumiła Olbrys (PiS) – spoza składu Komisji:

Już można? Tak. Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja jestem żywo zainteresowana sytuacją związaną z koleją łomżyńską, ponieważ jestem reprezentantką tego miasta. Tak. To fakt, że po 33 latach kolej wróciła do Łomży. Wreszcie wróciła do Łomży. Tak. Aczkolwiek kończy się w Łomży i to jest kuriozalne, bo dosłownie dojeżdża i dalej jest przysłowiowa ściana. Czyli dalej jest droga asfaltowa. I tutaj postawię kropkę. Ale muszę dodać, że zrobili to państwo wyłącznie dlatego, że tam była klauzula wykonalności, ponieważ rządy Prawa i Sprawiedliwości przygotowały cały proces dokumentacyjny i trzeba było to zrobić. I dobrze, że tak się stało. Tu stawiam kropczkę, ale jestem bardzo zaniepokojona. Mieszkamy na ścianie wschodniej. Środki lądują w centrum naszej Rzeczypospolitej. Na ścianie zachodniej środki na obronność. Bazy wojskowe też są dziwnie rozlokowane. Gdy pytałam o pewne sytuacje związane właśnie

z obronnością, dostawałam zdawkowe odpowiedzi. Ale wracając do transportu kolejowego, jestem zaniepokojona tą sytuacją.

Znam sytuację – kuriozalnie mówiąc – tzw. „zamianki”, że jak się coś planuje i nie chce się tego zrobić, to znaczy, plany są, ale później nie ma środków i chce się od tego odstąpić, to są propozycje jakichś dodatkowych korytarzy, jak to pan ładnie powiedział. Pan, który się wypowiadał. Pan dyrektor z CPK. Dodatkowy korytarz transportowy. Wiadomo, że to wymaga czasu, pieniędzy i – oczywiście – zmiany sytuacji logistyczno-planistycznej. Drodzy państwo, mieszkamy na ścianie wschodniej. Non stop dzieją się naprawdę bardzo niebezpieczne rzeczy. Za czasów Prawa i Sprawiedliwości infrastruktura drogowa została tam bardzo dobrze dopilnowana i zrobiona. Mam wrażenie, drodzy państwo, że to może dlatego, że ludzie tam mieszkający przychylają się do ludzi z prawicy. Czy to jest w podzięce za to, że nie pochwalamy pewnych zakusów obecnie rządzących? Czy to te sprawy, które wynikały w trakcie przeróżnych sytuacji, że linia obrony ma być na Wiśle? Bo w ten sposób państwo – na litość Boga – coś pokazują, likwidując szprychę nr 3, która była planowana. Jak kolega poseł Czarotoryski to przedstawił, 20 milionów wydano na dokumentację. Jakieś procesy już się rozpoczęły. I teraz co? To wszystko pójdzie do kosza?

To jest niegospodarność. To jest nielogiczne, bo bardzo duże pieniądze... Mieszkam w mieście Łomży i dosłownie ta kolej, drodzy państwo... Przeszkadzam komuś? Drodzy państwo, ta kolej jest dosłownie przy infrastrukturze wojskowej. To jest dosłownie równoległe. To po co ta jednostka wojskowa była rozbudowana? Wiedzą państwo, co? Głos mi drży. Z wykształcenia jestem psychologiem i pedagogiem. To jest nielogiczne, nieekonomiczne i – użyję eleganckiego słowa, bo jestem kobietą i nauczycielem – nieeleganckie, że fundują państwo ludziom ze ściany wschodniej to, co państwo fundują. Dość tego. Tak nie wolno. Planowana była ta szprycha nr 3? Jest plan? Środki? Środki muszą się znaleźć. Niech państwo zrobią chociażby reformę służby zdrowia. Nie będę tego wątku rozpoczynała. Muszą być pieniądze. Jesteśmy najbardziej zagrożonymi województwami – województwo podlaskie. Zagrożonymi województwami na wschodniej ścianie. Na okrągło dzieją się różne drastyczne sytuacje.

Infrastruktura drogowa świetnie zrobiona przez Prawo i Sprawiedliwość. Plany zrobione. CPK. Ruszcie to! To jest dobre nie tylko dla Podlasia. To jest dobre dla całej naszej ojczyzny. Skoro często mówicie o ojczyźnie, to czas wreszcie dla tej ojczyzny coś zrobić. CPK i ta szprycha nr 3 jest konieczna. Jeszcze raz użyję słowa „konieczna” i niech to słyszą. Mam nadzieję, że transmisja jest nagrywana. Nie może być coś takiego, że likwidują państwo coś. Nie wiem. Za karę? Za co? Pan... Piękna prezentacja. Gratuluję informatykom za przygotowanie. Ale wie pan, aż się upewniłam u kolegi, bo jestem po raz pierwszy na posiedzeniu tej Komisji. Aż się upewniłam, bo tak pięknie pan to przedstawił, że aż zrobił pan takie zawirowania. Ale – wie pan – jako stary samorządowiec ja to wyczułam w pięć minut. Takie kombinowanie, że tutaj do Grajewa, że to, że tamto. Takie kombinowanie, to – wie pan – wiem, z czym to się wiąże. Po prostu z niewykonalnością tego zadania. Zadanie ma być wykonane. Proszę, nie tylko ja, skromny poseł Rzeczypospolitej, ale prosi naród. A z narodem nie warto zaczynać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję pani bardzo za to wystąpienie, które miało bardzo emocjonalny charakter.

Poseł Bogumiła Olbryś (PiS) – spoza składu Komisji:

Proszę bardzo. Tak, emocjonalny, proszę pana. Gdyby pan mieszkał w takim mieście, to by też pan o to zabiegał tak, jak ja. Mówię to z drżeniem serca. Tak nie może być.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Ale, proszę pani...

Poseł Bogumiła Olbryś (PiS) – spoza składu Komisji:

I dziękuję, panie przewodniczący, za głos.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Pani poseł, z dobrą wolą rozpatrujemy dezyderat pana posła. Nie mamy zamiaru nikogo linczować ani – że tak powiem – dezawuować programów, które były wcześniej. Myślę, że kierowanie słów krytyki do strony wojskowej też nie ma sensu. Tak to odebraliśmy.

Posel Andrzej Szewiński (KO):

Podwyższyła pani też poziom eskalacji dyskusji. Myślę, że to był zły kierunek, bo na posiedzeniach naszej Komisji zawsze wypracowujemy odpowiednie stanowisko w duchu koncyliacyjnym, a teraz jest taki duch...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dobrze. Myślę, proszę państwa, że naszą intencją było przede wszystkim rozpatrzenie tego dezyderatu, który przedstawił pan poseł Arkadiusz Czartoryski. Przedstawił propozycję dezyderatu nr 2, który jest w naszej ogólnej ocenie dezyderatem możliwym do przyjęcia przez Komisję. Natomiast kwestii ewentualnych modyfikacji, które zostały przedstawione, nie traktujemy jako generalnego – że tak powiem – zepsucia tej łączności, którą należy zapewnić wszystkim powiatom, co jest chyba tutaj intencją wszystkich. Proszę potraktować to tak, że nie mamy tutaj decydującego głosu jako Komisja Obrony Narodowej. Ale zważywszy na charakter akurat tej linii kolejowej oraz ze względu na rozbudowanie i budowę nowych jednostek w wymienionych tutaj lokalizacjach jest to niezmiernie ważne, co zresztą potwierdzili reprezentanci zarówno MON-u, jak i Sztabu Generalnego. W tej chwili chciałem zaprosić do wypowiedzi panią poseł Wojciechowską.

Posel Anna Wojciechowska (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, jestem mieszkanką Elku. To województwo warmińsko-mazurskie, również ściana wschodnia. Mamy tam szczególnie uciążliwy problem przemieszczania się po drogach, bo na drodze krajowej nr 16 od Mrągowa do Elku nic się nie dzieje. Droga jest bardzo wąska. Olsztyn jest naszym miastem wojewódzkim, więc dosyć często mieszkańcy muszą jeździć do Olsztyna. Kiedy trafi się na transport wojskowy, jest to naprawdę uciążliwe, dlatego że jezdnia jest bardzo wąska. Chyba jest tam 1,80 m, czyli w sumie 3,5 m. Przy transporcie wojskowym jedna nitka musi być zablokowana. Po prostu jest wstrzymany ruch, żeby to się mogło przemieścić. Ponieważ mamy bardzo duże jednostki w Orzysz i w Bemowie Piskim – są tutaj państwo samorządowcy – dotyczy to również Giżycka, Pisza i Łomży. Wszystkie miasta posiadają w tej chwili jednostki wojskowe i to dosyć rozbudowane. Proszę mi powiedzieć – już tak tylko dla informacji, bo wiem, że to nie jest dzisiaj tematem dyskusji – w jaki sposób planują państwo przetransportować sprzęt z Orzysza, Bemowa Piskiego, Giżycka czy Węgorzewa, założymy do Elku – bo z Elku jest później droga S61, której też praktycznie nie można zablokować – czy właśnie do Łomży? W jaki sposób z tych małych miejscowości?

To są naprawdę drogi czasami praktycznie nieoznakowane. Nawet nie ma tego pasa pośrodku, bo nie spełniają wymogów drogi publicznej. W jaki sposób ten sprzęt mógłby być przetransportowany? I jeszcze jedno. Odbłyły się te warsztaty. Czy uczestniczyły w nich samorządy czy chociażby mieszkańcy? Bo przecież mieszkańcy są tam chyba też bardzo ważnym elementem. To bardzo dobrze, że jest akceptacja Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Ale, czy jest akceptacja mieszkańców? Czy ktoś nas o to pytał? Nie, ja rozumiem, że to jest bezpieczeństwo. Ja rozumiem, że to jest taka sytuacja, że za naszą wschodnią granicą jest wojna. Województwo warmińsko-mazurskie bezpośrednio sąsiaduje z Rosją. Przesmyk Suwalski jest 60 kilometrów od Elku. więc podlaskie. Jak mają wyglądać... Suwałki są może lepiej skomunikowane. Jak to ma wyglądać? W jaki sposób to miało się odbywać? Bo – jak mówię – tam są również mieszkańcy. Jest pani poseł Paślawska, która też jest bardzo mocno zainteresowana tym projektem. Jakie szanse ma wówczas... Bo to już nie jest życie, tylko egzystencja nas, mieszkańców tego regionu. A te transporty odbywają się dosyć często.

Wiadomo, że są tu bardzo duże poligony. Poligon w Bemowie Piskim, poligon w Orzyszu. Elk jest bardzo dobrze skomunikowany. Mamy teraz duży węzeł kolejowy. Powstał u nas. Ale w jaki sposób do Elku, do Łomży i do wszystkich małych miejscowości ten transport wojskowy miałby się odbyć, żeby nie było to uciążliwe dla mieszkańców? Szczególnie w sezonie letnim, kiedy mamy ponad milion turystów przemieszczających się po naszych drogach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo, pani poseł. Pan poseł Zieliński.

Posel Jarosław Zieliński (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, inwestycje drogowe i kolejowe we wschodniej i północno-wschodniej Polsce, choć są – oczywiście – zawsze inwestycjami podwójnego przeznaczenia i użytkowania, wobec sytuacji, którą mamy na wschodzie, sytuacji związanej

z zagrożeniem i naszym bezpieczeństwem, powinny brać pod uwagę przede wszystkim względy wojskowe. To powinien być priorytet przy tych rozwiązaniach. Ten priorytet powinien też przynosić wnioski, jeżeli chodzi o koncentrację sił i środków na realizację przyjętych rozwiązań inwestycyjnych w krótkim czasie. Już nieraz podczas posiedzeń Komisji Obrony Narodowej mówiłem, że w ogóle nie wiadomo, ile mamy czasu. Ale zakładamy, że możemy mieć go niedużo. Nowy, realny imperializm rosyjski jest za naszymi granicami, a premier rządu nawet posuwa się do stwierdzeń – nie wiem, czy straszy czy ma jakieś realne, konkretne informacje – że nawet w ciągu miesięcy, a nie lat, może nastąpić eskalacja tego zagrożenia. Zakładamy, że tak nie będzie. Ale jednak nie mamy dziesiątków lat, tylko powiedzmy – mamy nadzieję, że kilka. Co najmniej kilka. Oby, jak najdłużej. Ale w związku z tym trochę dziwi mnie postawa przedstawicieli wojska, którzy z jednej strony mówią...

Tak było, gdy parę tygodni temu uchwaliliśmy dezyderat w sprawie budowy dróg kategorii S. drogi S8 Białystok-Augustów i do granicy z Litwą oraz drogi S16 Białystok-Ełk w kontekście połączenia z naszymi portami bałtyckimi i dalej na Zachód. Wtedy też padały takie informacje, że chodzi o to, żeby te drogi były jak najlepsze. Żeby najbardziej sprzyjały ewentualnemu transportowi wojska, transportowi sprzętu. Ale jednocześnie, kiedy dochodziło do konkluzji, to okazywało się, że cywilne struktury mówią, że to będzie droga GP albo droga dwujezdniowa, ale nie ekspresowa. I wojsko mówiło, że dobrze. Niech tak będzie, to też jest dobrze. Nie jest dobrze. Trzeba po prostu twardo postawić tę sprawę, panowie oficerowie. Szkoda, że nie mamy tutaj przedstawiciela kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej, bo to ma znaczenie, jakie to będą parametry. Tak samo ogromne znaczenie ma to, kiedy i którędy będzie budowana – bo mam nadzieję, że będzie budowana – szprycha nr 3. Wracając do tego, co mówił przedstawiciel CPK, chcę zauważyć, że pan poseł Arkadiusz Czartoryski wyartykułował bardzo dokładnie te argumenty, które przemawiają za tym, żeby tę szprychę budować w takim przebiegu jak najszybciej i nie omijać ważnych miejsc. Ważnych z wojskowego punktu widzenia dla koncentracji sił polskich i sojuszniczych. Myślę o obszarach Orzysza, Kolna i Pisza. Jednak ominięcie w tej koncepcji bezpośrednich połączeń do tych miejsc, implikuje konkretne problemy.

Po pierwsze, jest pytanie, kiedy byłaby budowana kolej w tej części – tak zawiniętej, niebezpośredniej i dłuższej? Jaka ona by była? I – oczywiście – jakie implikowałyby problemy w razie potrzeby przerzutu wojska i sprzętu wojskowego? To powinna być linia bezpośrednia, właśnie przez Ostrołękę, Łomżę, Kolno, Pisz, Orzysz do Giżycka. To postulujemy. I to jest ważne. To jest ważne z cywilnego punktu widzenia dla Łomży, dla Ostrołęki i dla innych, pozostałych miast. Ale także – a moim zdaniem – przede wszystkim ważne dla wojska, żeby to była bezpośrednia, najkrótsza linia kolejowa. Oczywiście, dwutorowa, z możliwością – jak zakładano w czasie, kiedy za rządów Prawa i Sprawiedliwości powstawała koncepcja CPK jako kolei dużych prędkości... Jako kolei dużych prędkości i dla cywilnego transportu, i dla wojskowego. To jest naprawdę bardzo ważna sprawa. Proszę zarówno Ministerstwo Infrastruktury, którego przedstawiciela tu nie mamy i spółki kolejowe, przede wszystkim PKP PLK, a w kontekście szprychy nr 3 także spółkę CPK o to, żeby podjąć na ten temat bardzo konkretną refleksję i skorygować te plany. Mam wrażenie, że to jest takie podejście, które nie uwzględnia powagi sytuacji, którą mamy dzisiaj w Polsce. Naprawdę. To nie są żarty.

Nie chcę podnosić emocji i lęku, bo nie o to chodzi. Ale dzisiaj od decyzji tych, którzy mają je w rękach, zależy nasze bezpieczeństwo. Zależy bezpieczeństwo nie tylko Polski północno-wschodniej, ale Polski w ogóle. Nie mamy jeszcze odpowiedzi na dezyderat dotyczący dróg. Panie przewodniczący, chyba jeszcze nie dotarła. Czekamy na to. Tam są terminy regulaminowe. Jestem ciekawy, jaka będzie ta odpowiedź. Ale mam nadzieję, że, przyjmimy dezyderat odnoszący się do szprychy nr 3, o co apeluję i do wszystkich się zwracam. Tu też poczekamy na odpowiedź, ale proszę o uwzględnienie tych argumentów, które dzisiaj podnosimy, które artykułujemy w czasie tej dyskusji. A na marginesie jeszcze jedna sprawa. Nawet nie na marginesie, bo to jest ważna kwestia, tylko na marginesie dzisiejszego tematu. Dowiadujemy się, że Rail Baltica, która też jest bardzo istotnym korytarzem transportowym, jeżeli chodzi o odcinek od Białegostoku przez Ełk do Suwałk i Trakiszek, jest opóźniona. Będzie opóźniona o 10 lat albo więcej. W kontekście obronności to też brzmi dramatycznie.

Tutaj nie ma szprychy nr 3 albo jakiejś kombinacji wokół niej, a opóźnienia są ogromne, jeżeli chodzi o Rail Baltica, o tę wielką magistralę kolejową. Trzeba to wszystko wziąć pod uwagę. I tu mój apel, już poza już treścią dezyderatu do obu resortów – do resortów infrastruktury oraz obrony narodowej – o współdziałanie w tej sprawie w interesie bezpieczeństwa Polski i rozwoju.

Rozwoju cywilizacyjnego całej naszej ojczyzny, a szczególnie tego terenu Polski Wschodniej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Grabowski.

Poseł Marcin Grabowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Wysokie prezydium, panowie oficerowie, samorządowcy, koleżanki i koledzy posłowie. Powiem tak. Już wiele słów padło tu odnośnie do tej inwestycji. Odnośnie do strategicznej inwestycji szprychy nr 3, bo cały czas o tym rozmawiamy. Centralny Port Komunikacyjny jest przy dzisiejszej dyskusji. Ale kluczowe jest to, że szprycha nr 3 miała przebiegać od Centralnego Portu Komunikacyjnego przez Warszawę, Ostrołękę, Łomżę aż do Giżycka. To już było nakreślone przez posła – też z Ostrołęki – kolegę Czartoryskiego, który przedstawił te argumenty, które przemawiają za tą inwestycją. Pamiętam, że wtedy, kiedy rząd Zjednoczonej Prawicy przedstawiał tę koncepcję, były spotkania i konsultacje. Rzeczywiście mieszkańcy, Polacy, Ostrołęczanie cieszyli się, że taka inwestycja będzie realizowana. Ze rząd, który myśli o ścianie wschodniej Polski, będzie taką inwestycję realizował. Każdy miał nadzieję. Każdy miał marzenie, że ta inwestycja w końcu – powoli, małymi krokami – będzie realizowana. Ale dzisiaj mam wrażenie, że nawet nie stoimy w miejscu, a cofnęliśmy się o 10 lat.

Tu od razu spojrzałem na panów oficerów, bo siedzę skierowany do panów. Panowie oficerowie, dla mnie wasz głos jest bardzo ważny. Panowie już się tutaj wypowiedzieli. Mam do panów takie pytanie. Krótkie pytanie. My mamy czas? Kiwnijcie głowami albo nie. My mamy czas? Powtórzę. Bo widzimy, co się dzieje i jakie jest zagrożenie. Dzisiaj czytam – Port Polska. Gratuluję, panie dyrektorze – pana prezesa nie ma – czy właśnie spółce Port Polska. Bardzo ładna nazwa. Rok. Tyle czasu panom czy państwu zajęło to, żeby, żeby zmienić nazwę. Tak? No, ok. Niech będzie i Port Polska. Bardzo dobra nazwa. Powiem tak. Ale, co dalej? Co jest wykonane? Co jest zrobione? Dzisiaj dostajemy kolejny slajd, że będą jakieś rozgałęzienia, że gdzieś jest zmiana koncepcji. Rozumiem, że to był kolejny rok, w którym państwo pracowali nad tym slajdem. Tak? Przepraszam, gdzie pan... Panie dyrektorze, chciałbym usłyszeć, bo – co powiedziałem tutaj do panów oficerów – my nie mamy czasu. Szanowni państwo! Ale tu znajdują się na tym... Ale, panie przewodniczący, czy mogę prosić, żeby tam, nie wiem, panie...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Panie pośle, mamy tylko...

Poseł Marcin Grabowski (PiS) – spoza składu Komisji:

No, ale przepraszam...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

... taką prośbę do pana, bo nie rozmawiamy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, tylko rozmawiamy o dezyderacie...

Poseł Marcin Grabowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Ja mówię...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

...zgłoszonym przez pana posła Arkadiusza, który dotyczy linii Ostrołęka, Łomża, Pisz, Orzysz, Giżycko.

Poseł Marcin Grabowski (PiS) – spoza składu Komisji:

I to zaznaczyłem. Szprycha nr 3. Dzisiaj...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Natomiast, panie pośle, gdybym mógł skończyć.

Poseł Marcin Grabowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący! Panie przewodniczący, ja przepraszam. Ja jestem z Ostrołęki i może jestem żywo zainteresowany tym i...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Ale, panie pośle...

Poseł Marcin Grabowski (PiS) – spoza składu Komisji:

...i przeżywam tę sytuację, bo dla mnie...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dobrze, ale nie musi pan tego podlewać aż takim emocjonalnym sosem, bo my tutaj jesteśmy rozumni i pana słyszymy.

Poseł Marcin Grabowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Ale, panie przewodniczący, czy mógłbym dokończyć swoją wypowiedź?

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Proszę uprzejmie.

Poseł Marcin Grabowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. I paniom też dziękuję. Paniom też dziękuję, że jeszcze przez chwilę dadzą się państwo wypowiedzieć. Jak wspomniałem – i zostało tu powiedziane wielokrotnie – jest tyle jednostek wojskowych. Jak to wojsko ma zostać obsłużone? Czym? Pytam się. Było to wielokrotnie mówione. Eksperci, którzy, którzy znają się na wojskowości mówili, że wojsko może być obsłużone, że tak powiem, tylko koleją. I sprzęt, i żołnierze. Najlepiej, najszybciej, najbezpieczniej. Tak? Tak pytam. Jeszcze chciałbym od panów potwierdzenia, ale wielokrotnie to słyszałem ekspertów. Dzisiaj debatujemy na kolejnym spotkaniu. Wielokrotnie zabierałem głos i z sejmowej mównicy, i na posiedzeniach komisji. Mieliśmy konferencje. Dziękuję, że są tutaj samorządowcy i z naszego terenu, i z powiatu ostrołęckiego, i z innych powiatów województw podlaskiego i warmińsko-mazurskiego. Wszyscy mówią jednym głosem, że ta inwestycja jest potrzebna. Ale przede wszystkim chodzi o potrzeby militarnie, bo jesteśmy na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej. Dzisiaj dostajemy slajd, że będzie zmiana.

Rzeczywiście, pan premier obecnego rządu był w Ostrołęce. Wsiadł do pociągu. Przejechał się do Łomży, gdzie też udzielił wywiadów, że to jest świetna inwestycja, że tutaj walczymy o polską kolej. A ja się pytam. Ja tam żyję od urodzenia. W Ostrołęce i na tym terenie. Panie premierze, jeśli pan mnie słucha, to chciałbym zaapelować do pana, bo na pewno ten komunikat gdzieś tam się będzie przewijał, że...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Panie pośle, to może na plenarnym posiedzeniu. Dobrze?

Poseł Marcin Grabowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Dobrze, panie przewodniczący. Ale dla nas, dla mieszkańców, dla posłów, samorządowców i dla wszystkich żyjących na tym terenie to jest szalenie ważna inwestycja. A tutaj państwo sobie robią z tego kpiny. Mają państwo czas? Macie czas? Pytam wszystkich tutaj zgromadzonych. Jak mamy czas... Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Panie pośle, w trakcie prezentacji... Szanowny panie pośle Grabowski, chciałem tylko powiedzieć, że w prezentacji, która została przedstawiona, odcinek do Łomży miał być zrealizowany do 2030 r., a za Łomżę do 2037 r. Taki był pierwotny harmonogram. Czyli do Łomży w 2030 r., a jest zrobione w 2026 r. A do Giżycka w 2037 r. Taki był harmonogram realizacji, więc myślę, że powinniśmy sobie uświadomić, że ta korekta, która była przedstawiana, nic nie zmienia w harmonogramie. Na razie tego nie słyszeliśmy. Gdyby był pan uprzejmy to zauważyć, to nikt tutaj nie zmienił czasokresu wykonania żadnej inwestycji. To jest tylko kwestia rozmowy, czy i w jakim zakresie – taki jest dezyderat pana Arkadiusza Czartoryskiego – będzie to realizowane. Czy proponowane odstępstwa w sposób znaczący zmieniają ten przebieg? Czy istnieje możliwość powrotu do pierwotnego przebiegu? Myślę, że tutaj, panie Arkadiuszu – ponieważ nie widziałem pana Grabowskiego na posiedzeniu Komisji od początku, więc przypominam o tym, żeby po prostu była świadomość, jaki był harmonogram realizacji tej inwestycji według pierwotnych założeń tzw. szprychy w kierunku Giżycka. Mam jeszcze zgłoszenie pana posła Chojeckiego.

Poseł Artur Chojecki (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni zaproszeni goście, dzieląc w pełni głosy zarówno pana posła Czartoryskiego, jak i przedstawiciela ministerstwa, który mówi o tym, jak istotne jest maksymalne zdywersyfikowanie możliwości transportu i dostarczania zaopatrzenia dla wojska w znacznej części stacjonującego w województwie warmińsko-mazurskim. To cała

16. Dywizja Zmechanizowana, jak również w części dalej na południe 18. Dywizja i 1. Dywizja Legionów. Ten głos, wydaje mi się z punktu widzenia naszej Komisji, a także z punktu widzenia tego dezyderatu w ogóle kluczowy dla podjęcia prac nad uwzględnieniem tej części Mazur, która w korekcie zaprezentowanej przez Centralny Port Komunikacyjny jest – niestety – wyeliminowana. Myślę, że ten głos potwierdzą samorządowcy z Mazur obecni na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Kwestia bezpieczeństwa to kwestie najistotniejsze. Mówię o tym z punktu widzenia prac naszej Komisji. Jednakże to nie jedyne argumenty za tym, aby ta trasa przebiegała przez Pisz i dalej do Giżycka, bo myślę, że cywilne zastosowanie tej linii miałoby uzasadnienie dla tego właśnie przebiegu.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na te miejscowości, w których stacjonują ważne jednostki Wojska Polskiego, a które nie są objęte żadną z tych linii, a mianowicie na Węgorzewo i Gołdap. To są miejsca, które w przypadku zagrożenia dla bezpieczeństwa naszej ojczyzny będą miały ważną rolę do spełnienia. W mojej ocenie i w ocenie wielu, wielu osób zajmujących się bezpieczeństwem będą one wykluczone z odpowiedniego i szybkiego zapewnienia im tego wszystkiego, co wojsku w takiej sytuacji jest potrzebne. I jeszcze jedna sprawa, którą chciałbym poruszyć. To kwestia tego harmonogramu. Panowie z CPK powoływali się na to, że nie ma ingerencji w ten harmonogram, że on był do 2037 r. Nawet, jeżeli kilka lat temu tak to proponowano, to widzimy, jak zmienia się krajobraz geopolityczny, jak zwiększają się ryzyko i zagrożenia dla naszej ojczyzny. Myślę, że nie ma co tak sztywno i twardo trzymać się tego, że to tak ma być. Gdyby państwo trzymali się tak sztywno wszystkiego, co przygotowały poprzednie rządy, mógłbym to zrozumieć. Ale myślę, że akurat w tym aspekcie powinniśmy uwzględnić kwestie rosnącego zagrożenia i jednak przyspieszyć prace nad tym obszarem transportu kolejowego, związanym z bezpieczeństwem państwa. Z mojej strony to byłby taki postulat, który powinien być uwzględniony w pracach nad przebiegiem szprychy nr 3 w projekcie CPK. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jakubiak.

Poseł Marek Jakubiak (niez.):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, nie będę tu wszystkich witał. Wszystkich witam. O, tak. Proszę państwa, więc tak. Autorzy pierwszego projektu zakładali, że niebezpieczeństwo nie tylko może przyjść z kierunku Białorusi czy tzw. Przesmyku Suwalskiego, ale przede wszystkim z Królewca. Myślę sobie, że bardziej mobilne było rozwiązanie szprychy nr 3 idące do Giżycka, ponieważ ono nie tylko dostarczało garnizonom mobilności, ale w dodatku dostarczało zaopatrzenie do punktu styku wojsk północnych. Myślę sobie, że to było bardzo rozsądne podejście z militarnego punktu widzenia. Natomiast co do drugiego punktu, o którym tu się w ogóle nie mówi, to mnie trochę dziwi. Zakładamy najgorsze. I to jest prawidłowe podejście. Przygotowujemy się na najgorsze. Natomiast, proszę państwa, życie trwa dalej. My tu żyjemy, rozwijamy się.

Trasa szprychy nr 3 poprzez Pisz i Giżycko to jest trasa szybkiej kolei z Warszawy czy z centralnego punktu komunikacji, z Centralnego Portu Komunikacyjnego do Krainy Wielkich Jezior. To jest nieprawdopodobnie nieodkryte jeszcze do tej pory miejsce w Polsce, w które warto inwestować. Szczerze powiem, że ta trasa może nagle spowodować to, że ludzie odkryją Mazury nie tylko w czerwcu, w lipcu i sierpniu, ale również w okresach późniejszych, jeżeli będzie tam po prostu wygoda dostarczania czy przyjeżdżania w ciągu dosłownie 2 godzin. Myślę sobie, że ta trasa ma 2 wymiary – jeden społeczny, a drugi militarny. I warto wrócić do poprzedniej koncepcji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Wiedzą państwo, że czasami rozwiązania komunikacyjne są później ojcem sukcesu nadmiernej obecności turystów, czego przykładem czasami jest Zakopane. Nie mówiąc o tym, co się dzieje w niektórych turystycznie ważnych miejscach w Europie. Prawda? Tam mieszkańcy protestują przeciwko wręcz zadeptywaniu. Myślę, że wszystko musi mieć swoją miarę i swoją równowagę. Proszę państwa, ponieważ są tutaj samorządowcy... Właśnie tak chciałem powiedzieć, żeby pan Jerzy Małecki... Aha, przepraszam. Jeszcze pan poseł Szewiński, bo wcześniej się zgłosił.

Posel Andrzej Szewiński (KO):

Szanowni państwo, zgłoszę za tym dezyderatem, ponieważ dla mnie bezpieczeństwo Polski jest najważniejsze. Zgodnie z doktryną NATO, military mobility też wpisuje się w ten korytarz kolejowy poza Via Baltica. Prawda? Przepraszam. Jak? Rail.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Rail. Kolejowa.

Posel Andrzej Szewiński (KO):

To już zbyt dużo emocji. Myślę, że taki alternatywny korytarz kolejowy też jest bardzo ważny. Jeżeli będą środki, będę apelował do ministerstwa, żeby też pochylić się nad zabezpieczeniem środków na przedmiotową inwestycję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Panie starosto...

Starosta powiatu piskiego Jerzy Małecki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie przewodniczący, jeżeli można prosić, jest taka gorąca prośba, żeby kolega ze stowarzyszenia Tak dla CPK mógł zabrać głos jeszcze przed nami, bo to by przedstawiło całe spektrum tego tematu. A my jako samorządowcy moglibyśmy wtedy zadać konkretne pytania. Czy może tak być?

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Czyli rozumiem, że na razie państwo...

Starosta powiatu piskiego Jerzy Małecki:

To znaczy, prosiłbym, żeby może pan...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Żeby pan Wild zabrał głos. Tak? Proszę uprzejmie.

Wiceprezes Stowarzyszenia Tak dla CPK Patryk Wild:

Dziękuję bardzo za zaproszenie. Szanowni państwo, nie jest tajemnicą, że byłem jedną z osób, która miała dosyć istotny wpływ na kształt tego projektu. Chciałem powiedzieć, że szprycha nr 3 była jedyną szprychą. Jedyną, która nie wynikała bezpośrednio z zapisów koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju. Główny powód, który spowodował, że ona się tu znalazła, to nie był powód związany z dojazdem do Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, który – oczywiście – jest ważny. Ja to miejsce uwielbiam. Ale to nie był główny powód. Główny powód był powodem militarnym. Główny powód polegał na tym, żeby... Dzisiaj mamy taką sytuację w infrastrukturze – być może nie wszyscy są tego świadomi – że do granicy z Federacją Rosyjską w enklawie królewieckiej nie prowadzi w tej chwili żadna dwutorowa linia magistralna. Jest tam kilka linii o układzie rokadowym. Jedna z nich, przez Olsztyn do Korsza, jest nawet dwutorowa. Ale właściwie nie istnieje żadna dofrontowa linia magistralna. Nie istnieje w ogóle żadna linia dwutorowa do Przesmyku Suwalskiego. Jedyną dwutorową linią, która ma być, jest Rail Baltica – 65 km od granicy Białorusi, z dużymi obiektami mostowymi w tej odległości. To jest zasięg systemów typu Tornado-S, wyposażonych już dzisiaj w rakiety precyzyjne. Jedna salwa z takiej ciężarówki, która stanie 30 km od granicy, zdejmie nam np. mosty. Wtedy nie da się niczym dojechać poza koleją.

Jakie jest zapotrzebowanie na kolej? Mamy przerzucić – zgodnie z ustaleniami szczytu w Madrycie – 100 tys. żołnierzy w pierwsze 10 dni. 100 tys. żołnierzy, to jakieś 27 brygad. Jedna brygada to jest ok. 40–45 pociągów albo 1500–1600 jednostek frachtowych. To ciężarówka wioząca często czołgi, które ważą 70 ton, więc zestaw waży 100 ton. Ma 3,5 m szerokości, bo taka jest szerokość współczesnego czołgu. Wymaga specjalnych zdolności od kierowców. Kolumna z jedną brygadą ma długość 120 km. Albo to jest 40 pociągów, które jadą po linii magistralnej z następstwem czasowym co 4 minuty. Nie da się tego przerzucić. To jest w ogóle niemożliwe, żeby taką masę sił i środków przerzucić innym transportem niż transport kolejowy. Współczesna wojna lądowa na terenach nizinnych jest wojną zmechanizowaną i potrzebuje gigantycznej infrastruktury o wielkiej przepustowości. A infrastrukturę kolejową jest bardzo trudno zniszczyć, a bardzo łatwo naprawić. Poza jednym wyjątkiem. Poza obiektami inżynierskimi i mostami. Ta linia, ta magistrala była jedyną magistralą z planowanych, która miała duże obiekty mostowe w Łomży – 110–111 km od granicy obwodu królewieckiego i w podobnej odległości od granicy

Białorusi. Potem biegnie po terenie lądowym, więc generalnie można ją trafić. Ale wtedy przyjedzie parę koparek i po paru godzinach pociąg jedzie dalej. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa. Jej poprzedni układ nie był przypadkiem. Oczywiście, wynikał również z obsługiwanego potoku dual use, czyli pasażerskich. Ale chodziło o to, żeby jednocześnie obsłużyć dojazd do granicy obwodu królewieckiego i za pośrednictwem istniejącej linii... Czy mógłbym prosić panów z Centralnego Portu Komunikacyjnego, żeby pokazali slajd z tą nieco zmienioną linią? Ta nieco zmieniona linia pod względem przygotowania inwestycji jest linią niezgodną z obecnym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady odnośnie do sieci TEN-T. A z pieniędzy europejskich możemy finansować w tej chwili w ramach military mobility tylko tę infrastrukturę, która jest zgodna z przebiegiem sieci TEN-T, więc chcę państwu powiedzieć, że już od razu ten kawałek, który jest od Kolna do Pizy – to są 24 km – jest nie do sfinansowania. Co więcej, mamy to uzgodnione. To kosztowało 20 mln złotych i trwało 3 lata. Jest opracowany korytarz. Ten korytarz został zatwierdzony przez pełnomocnika Łaska 652 dni temu. Jeżeli słyszę, że się coś robi w tym czasie, to pytam, co zrobiono przez 652 dni? Bo, gdyby pójść dalej, dzisiaj mielibyśmy już pewnie decyzję środowiskową i wykonany projekt. Ale tego nie zrobiono. Zatrzymano te prace. A teraz chcemy się cofnąć o 3 lata, bo przecież trzeba opracować nowy korytarz.

Co państwo zyskują tą zmianą przebiegu poza wywróceniem całego stolika? To jest po prostu kopnięcie w stół, wywrócenie go i zaczynanie od nowa. Przepraszam, że tak to wyostrzam, ale to – niestety – do tego to się sprowadza, jeżeli chodzi o pewną metodykę przygotowywania inwestycji. Nie jestem przeciwnikiem linii z Kolna do Grajewa, żeby było jasne. Ona może być opracowywana. Jestem przeciwnikiem usunięcia 24-kilometrowego kawałka po to, żeby wydłużyć drogę z Kolna do Pizy z 24 km do 60. Po to, żeby w ogóle można było przejechać i tak trzeba wybudować jakiś 14–15-kilometrowy łącznik. Jak sądzę, to jest miejscowość Szczuczyn, więc jeśli chodzi o oszczędności z budowy linii, oszczędzamy 9 km linii. 9 km linii – ale tracimy kilka lat. Czas dojazdu do Giżycka... Już kończę.

Posel Andrzej Szewiński (KO):

Dochodźmy do tego brzegu. Mamy też inne posiedzenia komisji, na których mamy głosowania.

Wiceprezes Stowarzyszenia Tak dla CPK Patryk Wild:

Dobrze. Bardzo przepraszam. Już kończę. Ta zmiana jest po prostu zmianą dysfunkcyjną, która wydłuża termin, nie przynosi oszczędności, wydłuża też drogę dojazdu do tych miejscowości o dwadzieścia parę kilometrów, czyli pogarsza atrakcyjność linii dual use, czyli nie tylko wojskowej. Ale z wojskowego punktu widzenia chciałem jeszcze państwu powiedzieć, co się z tym wiąże, że będziemy jechali tą magistralą. Otóż trasa jest – oczywiście – dłuższa. Ale, jak sądzę, pozostałe odcinki od Szczuczyna do Białej Piskiej i z Białej Piskiej są jednotorowe. A w sytuacji wojny odcinki jednotorowe powodują, że jeden pociąg musi stać, żeby przepuścić drugi. Musi stać w miejscu, o którym nieprzysięgi doskonale wie. Doskonale je zna i prawdopodobnie ma ustawione rakiety na te miejsca. Tylko musi wiedzieć, że ten pociąg stoi. W czasie wojny broni nas ruch. A linia jednotorowa, którą państwo tutaj zaproponowali do dojazdu, zmusza pociągi do wymieniania się i stania. To jest po prostu groźne założenie. Przeczytałem to, co jest w piśmie Sztabu Generalnego. I tam jest – oczywiście – że generalnie to zatwierdzają. Ale to rozwiązanie, które jest proponowane, jest po prostu gorsze w stosunku do tego, co było. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Panie starosto, mam prośbę, żebyśmy skondensowali wypowiedzi, bo wydaje mi się, że już wszystkie argumenty padły. Natomiast nie chcemy, żeby państwo pozostali z wrażeniem, że przejechali państwo tyle kilometrów na posiedzenie Komisji, a nie zabierają państwo głosu. Uważam, że powinniśmy to wzajemnie respektować. Dobrze? Sygnalizuję, że są jeszcze inne posiedzenia. Dobrze? Proszę bardzo.

Starosta powiatu piskiego Jerzy Małecki:

Oczywiście, panie przewodniczący. Ja może...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Jerzy Małecki, starosta powiatu piskiego.

Starosta powiatu piskiego Jerzy Małecki:

Ja tylko kilka słów. Szanowni państwo, jesteśmy na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, za zaproszenie na to posiedzenie. Wiadomo, że główny aspekt to jest aspekt obronny. Bardzo się cieszę, że to jest akceptowane. Tylko chciałbym przypomnieć, że w powiecie piskim, w niedalekiej odległości od Pisma jest największy poligon na Mazurach, na Warmii i Mazurach. Pamiętajmy o tym. I ten aspekt, że tam właśnie stacjonuje wojsko, to tak... Nie wiem, co ten odcinek do Grajewu... To też tu potwierdzam. Naprawdę fajnie, żeby taki odcinek także powstał. Także. Ale głównym celem powinien być odcinek Kolno-Pisz-Giżycko. Ta logistyka, te 24 km z Kolna do Pisma – 24 km koleją – to naprawdę będzie to już wtedy tylko rzut beretem do tych poligonów. Tylko przypomnę, że na tych poligonach mamy wojska NATO. Czyli tam są Amerykanie, Chorwaci, Brytyjczycy oraz Rumuni, a także naprawdę bardzo ciężki sprzęt wojskowy.

Ale chciałbym powiedzieć o aspekcie społecznym czy obywatelskim. Szanowni państwo, w ciągu 20 lat powiat piski zmniejszył się. Liczebność mieszkańców Pisma zmniejszyła się z 62 tys. do 51 tys. Jesteśmy wykluczeni komunikacyjnie. Przez Pisz, przez Mazury Południowe nie biegnie żadna szybka trasa kolejowa czy drogowa. Tutaj było pytanie, ile jadę koleją z Pisma do Warszawy? 5,5 godziny. Albo przez Olsztyn, albo przez Białystok. Oczywiście, to mam do wyboru, więc mogę sobie wybrać, którą trasę pojadę. Ale 5,5 godziny. Jeżeli mówimy o tym, jeżeli ta linia by powstała, to z Warszawy do Pisma byłoby bodajże chyba 1 godzina 45 minut. Do 2 godzin. Naprawdę, jeżeli dbamy o ekologię, a w tej chwili to jest bardzo modne... Szanowni państwo, wszyscy jadąc do Pisma, jadą samochodami.

Właśnie kolej byłaby po to, że wsiadamy w Warszawie – oczywiście, zachęcam do odwiedzania Mazur – i wysiadamy w Pisku czy w Giżycku. Mamy naprawdę coraz więcej tras rowerowych. Wielu turystów, nie tylko polskich, ale także zagranicznych, przesiada się na rowery i jedzie. Dużo jest żeglarzy, którzy przyjeżdżają do Pisma, przyjeżdżają do Giżycka, przyjeżdżają do Orzysza. Wsiadają do łódki i pływają po jeziorach. Szanowni państwo, tam też mieszkają ludzie. Było pytanie, czy było to konsultowane z mieszkańcami? Szanowni państwo, nie było. Nie było. Ja rozumiem, że aspekt wojskowy jest najważniejszy i tu się zgadzam. Ale dziwię się stanowisku Wojska Polskiego, że to akceptuje, bo to jest naprawdę błędny kierunek. Pan dyrektor powiedział przed prezentacją, że spróbuje nas przekonać. Nie, panie dyrektorze. Pan mnie, starosty piskiego, nie przekonał. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Starosta węgorzewski? Tak jest.

Wicestarosta węgorzewski Robert Nowacki:

Tak. Słysząc? Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, dziękuję za zaproszenie. Oczywiście, w pełni podzielam to, co tutaj powiedział pan starosta piski. Natomiast najbliższe sercu jest – oczywiście – Węgorzewo. Dziwię się, że w ogóle Węgorzewa na tej mapie nie ma. Natomiast cieszę się, że od jakiegoś czasu dzięki staraniom samorządów węgorzewskiego i kętrzyńskiego, również przy wsparciu posłów, parlamentarzystów z Warmii i Mazur, przynajmniej próbujemy odbudować wiarę w to, że wróci połączenie Węgorzewo-Kętrzyn. Chciałem tylko powiedzieć, że w Węgorzewie stacjonuje największa jednostka artylerii w Polsce – 1. Mazurska Brygada Artylerii. I powiem państwu tak. Wystarczy, że ktoś dokona sabotażu na rzece Sapina i właściwie Węgorzewo jest odcięte od drogi w stronę południową. Ta jednostka jest naprawdę bardzo duża. Ma bardzo dużo sprzętu. Apeluję i do strony rządowej, i do strony wojskowej o to, żeby jednak uwzględnić to w planach. Tutaj trochę uciekam od planów CPK, chociaż one są zbieżne z tym, co mówił pan starosta piski.

Natomiast ważne dla nas jest to – ponieważ jesteśmy na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej – żeby jednak największa brygada artylerii w Polsce mogła się komunikować z resztą kraju poprzez ruch pociągów. Mamy do tego infrastrukturę. Oczywiście, może ona jest w tej chwili zaniedbana. Natomiast trzeba iść w tym kierunku, żeby dać szansę i udrożnić połączenie Węgorzewo-Kętrzyn, które jest istotne nie tylko z punktu widzenia wojskowego, ale też – oczywiście – cywilnego. Myślę, że panowie pułkownicy ten temat znają. Znają ten temat także parlamentarzyści z Warmii i Mazur, więc tutaj jest mój apel, żeby o tym temacie nie zapominać. Właśnie w kontekście... Pan poseł mówił o największym poligonie w Bemowie Piskim. My mamy największą brygadę artylerii, więc tych jednostek na Warmii i Mazurach nie brakuje.

Natomiast komunikacyjnie i w kwestii spedycji, z punktu widzenia Węgorzewa jest po prostu dramat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Proszę się przedstawić, bo pana nie zidentyfikowałem.

Wicestarosta ostrołęcki Artur Kozłowski:

Artur Kozłowski, wicestarosta ostrołęcki.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

A, to najbliższej nas.

Wicestarosta ostrołęcki Artur Kozłowski:

Bardzo mi miło. Rozumiem, że już mogę, panie przewodniczący. Tak. Wysoka Komisjo, panie przewodniczący, postaram się właśnie spiąć wypowiedzi, szczególnie samorządowców, w kontekście tematu, o którym dzisiaj dyskutujemy. Natomiast na wstępie chciałbym zaznaczyć, że jako samorządowcy jesteśmy w tej kwestii ponad polityką. Ewidentnie łączy nas idea i ten projekt rozwojowy dla naszych regionów. Pewnie będę głosem wielu samorządowców, którzy z racji terenu pracy na szlaku szprychy nr 3 są zainteresowani sprawą. Będę tym głosem, jeśli zadam jedno kluczowe pytanie kierowane do przedstawicieli spółki CPK oraz pośrednio do władz Ministerstwa Infrastruktury. Szanowni państwo, co stało się od momentu wyboru wariantu inwestorskiego prawie 2 lata temu, tj. we wrześniu 2024 r., że ciągle mówiąc o tym, że szprycha nr 3 będzie realizowana we wspomnianym wariantie W14 nie wystąpili państwo o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych?

Oczywiście, to pytanie jest pytaniem retorycznym, bo jasną odpowiedzią jest to, że jako samorządowcy i mieszkańcy byliśmy po prostu zwodzeni. Przepraszam bardzo, ale mam takie wrażenie, W tym kontekście wspomnę, że w 2025 r., dalej twierdząc, że szprycha będzie realizowana i prowadząc równolegle analizy osławionego już ZSK, usunięto z nowej wersji dokumentu wdrażającego program inwestycyjny CPK zapisy dotyczące terminów wystąpienia o wydanie tzw. decyzji środowiskowej i pozwolenia na budowę. Od czasu wyboru wariantu inwestorskiego zmarnowano prawie 2 lata po to, żeby dziś powiedzieć nam, że do zupełnie rozmontowanej koncepcji kolejowej dla Ostrołęki i innych regionów wrócimy – uwaga – po 2035 r. Czyli mamy stracone 2 lata i mamy odłożenie projektu – już abstrahując od jego kształtu – na kolejnych kilka lat bez prowadzenia prac planistycznych, etc.

Mało tego, szanowni państwo. Niespełna 2 miesiące temu w Ostrołęce, w przeddzień ogólnopolskiego kongresu organizowanego w naszym mieście, który dotyczył szprychy nr 3 i jej znaczenia dla bezpieczeństwa państwa... Ten kongres podkreślał w sposób ekspercki wagę i znaczenie właśnie tego połączenia. W przeddzień tego wydarzenia gościliśmy na ostrołęckiej ziemi wiceministra infrastruktury pana Piotra Malepszaka, który zaprezentował zmienioną koncepcję szprychy nr 3, ale nadal akceptowalną dla samorządowców i prowadzącą niezmiennie do Pizy, Orzysza oraz Giżycka. Chyba właśnie wtedy ponownie przedstawiono taki plan nam – samorządowcom – chyba, jak domniemywam, żeby przeczekać spokojnie do czasu prezentacji wyników analizy ZSK. Przepraszam, ale tak to wygląda. Chciałbym zaznaczyć, że gdyby za wyborem wariantu inwestorskiego szły konkretne działania wykonawcze, np. w postaci wystąpienia o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, a następnie zlecenia prac projektowych, dziś pewnie byłibyśmy na końcu tych prac, a w perspektywie kolejnych 4, 5 czy 6 lat moglibyśmy mieć gotową linię odpowiadającą potrzebom zarówno wojskowemu, jak i cywilnemu.

I już na koniec mam docelowe pytanie. Tym razem nie będzie to retoryczne pytanie. Otóż, w toku prowadzenia analizy ZSK oraz po publikacji dokumentu przedstawiciele ministerstwa, spółki CPK oraz PKP PLK dużo mówili o szerokich konsultacjach ZSK z udziałem ekspertów, samorządowców, etc. W przedstawionej dzisiaj prezentacji przedstawiciele spółki CPK wspominali, że ważne było wskazanie interesariuszy na potrzeby identyfikacji potrzeb i postulatów. Tak było napisane w prezentacji. Stąd moje pytanie. Kiedy i gdzie odbywały się konsultacje odnośnie do założeń ZSK z samorządowcami ze szlaku szprychy nr 3? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. I pan Mateusz Sieroński, wicestarosta giżycki.

Wicestarosta giżycki Mateusz Sieroński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, jak wiadomo, powiat giżycki jest powiatem garnizonowym. Mieści się u nas siedziba 15. Giżyckiej Brygady Zmechanizowanej.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Mają państwo piękną twierdzę Boyen'a.

Wicestarosta giżycki Mateusz Sieroński:

Tak. Teraz będzie remontowana i odnawiana. Wszystkie aspekty wojskowe zostały tutaj wcześniej wymienione, m.in. przez przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej. Natomiast chciałbym zwrócić uwagę na aspekt społeczny. Mamy całkiem niezłe połączenia kolejowe i drogowe, jeżeli chodzi o nitkę wschód-zachód, ponieważ ostatnio, mniej więcej pół roku temu, oddaliśmy do użytkowania linię kolejową Ełk-Giżycko-Korsze. M.in. dlatego skrócił się czas dojazdu do Olsztyna. Jest też remontowana albo częściowo remontowana linia do Białegostoku, co powoduje, że dojazd z Giżycka do Białegostoku to mniej więcej 3,5 godziny. Remontowana jest droga krajowa nr 16. To też jest połączenie wschód-zachód. Teraz tworzona jest druga nitka z Olsztyna do Biskupca. Oczywiście, brakuje najważniejszej drogi Mrągowo-Ełk, żeby przeciąć całe województwo. Remontowane są drogi wojewódzkie, m.in. droga Kętrzyn-Giżycko. Jak wcześniej wspomniano, są trasy rowerowe. To, m.in. dzięki pomocy pani poseł Pasławskiej za mniej więcej 2 lata będziemy mieli w pełni wydzieloną trasę rowerową wokół jeziora Niegocin. Tak że już teraz państwa zapraszam.

Natomiast nie mamy bezpośredniego połączenia od południa. Czyli szybkiej linii, którą moglibyśmy się dostać mniej więcej w 2 czy 2,5 godziny do Warszawy. To jest bardzo ważne. Pierwszy raz widzę tę magistralę północno-wschodnią. Nie wiem. Chyba niedawno ten zmieniony wariant został zaprezentowany. Widziałem, że tam jest dojazd z Warszawy do Giżycka w 140 minut. Tak? Czy to jest 140 minut? To już jest na pewno lepiej niż 3,5 godziny. Tak, że te aspekty komunikacyjne są bardzo ważne. Powiat giżycki, jak większość powiatów przygranicznych, wyludnia się. Musimy ten trend może nie tyle odwrócić, bo to w dniu dzisiejszym jest niemożliwe, ale przynajmniej spowolnić.

Kluczem do tego są szybkie połączenia z dużymi miastami. Jak wcześniej wspomniałem, ta siatka wschód-zachód, jeżeli chodzi o kolej i drogi, rozbudowuje się. Jest coraz lepiej. Natomiast potrzebujemy bardzo szybkiego połączenia z Warszawą. To może nas uratować. Chciałbym tylko zaznaczyć, że od momentu, w którym otworzyliśmy linię Giżycko-Ełk, a potem Korsze, widzimy na dworcu naprawdę bardzo dużo ludzi. Przez tę przebudowę, zresztą finansowaną też m.in. ze środków KPO, przez 2 lata nie było kolei w Giżycku. Widać, że ludzie chcą jeździć pociągami. Siatka tych połączeń się rozrasta. Ostatnio zostały otworzone nowe połączenia. Tak że widzimy bardzo duże zainteresowanie. Jestem przekonany, że jeżeli byłaby taka siatka od południa, to też byłoby naprawdę bardzo duże zainteresowanie.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Nie wiem, czy koleje regionalne na Warmii i Mazurach są oddzielne?

Wicestarosta giżycki Mateusz Sieroński:

Są. Są realizowane przez urząd marszałkowski.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Marszałkowski, tak. Ale POLREGIO czy własne?

Wicestarosta giżycki Mateusz Sieroński:

POLREGIO. I ten czas się dość mocno skrócił. Kiedy jeszcze byłem studentem 10 lat temu, jeździło się 2,5 godziny. Prawie 3 godziny z Giżycka. Teraz mamy zejście poniżej 2 godzin, jeżeli chodzi o szynobus. A ostatnio widziałem, że TLK jedzie w ogóle w godzinę i 15 minut.

Wicestarosta węgorzewski Robert Nowacki:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem powiedzieć, że w naszej krainie bagien, jezior i lasów każdy element infrastruktury w kontekście militarnym, ale też – jak powiedziałem – społecznym, jest niezwykle ważny. Niezwykle. Tutaj nawet wycięcie tego kawałka z Kolna do Pizsa jest dla mnie zupełnie niezrozumiałe. Myślę, że będzie jakieś ponadpartyjne porozumienie w tej kwestii, jeżeli chodzi o Komisję Obrony Narodowej, bo tego po prostu wymaga logika.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Jeszcze pan starosta Małecki.

Starosta powiatu piskiego Jerzy Małecki:

Panie przewodniczący, bardzo, bardzo dziękuję. Dwa zdania, naprawdę krótko. Szanowni państwo, przez Pisz biegnie teraz tylko sezonowo czy będzie biegła sezonowo tylko jedna trasa Intercity. Naprawdę chcielibyśmy dojechać do Olsztyna, do Szczecina, itd. Bardzo się cieszę, że są tu nasi parlamentarzyści z Warmii i Mazur. Apeluję właśnie do nich, żeby taką linię przez Pisz odtworzyć. Ale jest jeden ważny aspekt, który nie był dzisiaj podkreślany. To aspekt historyczny. Szanowni państwo, w tej chwili trasa, która jest proponowana do Grajewo, utwierdza to, co było przed wojną – granicę polsko-niemiecką. Na takiej zasadzie, że znowu utwierdzamy się w tym, że mieszkamy w Prusach, a do Polski wjeżdżamy dopiero w Wincencie przed Kolnem. Niech państwo wezmą to pod uwagę. Naprawdę nie wracamy do tego, co już było.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Muszę pana zmartwić, panie starosto, bo akurat aspekt zamazywania granic zaborowych był tutaj dzisiaj podniesiony. Tak, że to wybrzmiało. Nie było tak, że tego aspektu nie było. Ja też jestem w jakiś sposób na to wrażliwy dlatego, że Wielkopolska też miała ten przywilej podziału i rozdziału, więc wiem, o czym rozmawiamy. Te rozwiązania infrastrukturalne czasami były bardzo ambitne. A potem okazało się, że wszystko się skończyło. Czy pan poseł Zębaczyński jeszcze ma taką potrzebę?

Poseł Witold Zembaczyński (KO):

Tak. Szanowny panie przewodniczący, państwo oficerowie, szanowni państwo samorządowcy, Wysoka Komisjo, myślę, że już przegadaliśmy temat. Nie ma sporu wokół tego dezyderatu, więc róbmy swoje, bo praca na nas czeka, a tu nie ma pola konfliktu. Prawda?

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Ale, panie pośle, nie ma takiego posiedzenia Komisji, na którym pan poseł Śliwka nie musiałby powiedzieć dwóch zdań.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ale wpisuję się w dyskusję, która rzeczywiście jest merytoryczna. Cieszy mnie to, że każdy aspekt, który poruszamy, bardziej nas łączy niż dzieli. Mam tylko dwa pytania, bo myślę, że warto je zadać, jeżeli będzie tutaj możliwość odpowiedzi. A jeżeli nie, to bardzo poprosiłbym przedstawicieli spółki o odpowiedź na piśmie. Tak samo poprosiłbym przedstawicieli ministerstwa o odpowiedź na piśmie w tym zakresie. Mówili państwo o analizach, które spowodowały tę zmianę. Bardzo bym poprosił, żeby państwo przedstawili te analizy. To, po pierwsze. Mając także na uwadze to, że uchwała Rady Ministrów jasno wskazywała, że Centralny Port Komunikacyjny jest projektem również o charakterze militarnym i bezpieczeństwa, mam wrażenie, że podejmując tę decyzję, państwo o tym zapomnieli, a to jest bardzo istotne. I drugie pytanie do wojska. Czy jakikolwiek dokument strategiczny – Program Rozwoju Sił Zbrojnych czy inny dokument dotyczący infrastruktury – zmienił przeznaczenie planowane w tym zakresie? Jeżeli taka decyzja została podjęta, to bardzo prosiłbym o informację.

Oczywiście, jeżeli to dotyczy dokumentu klauzulowanego bardzo bym prosił, żeby Ministerstwo Obrony Narodowej przekazało ten dokument do kancelarii tajnej. Na Warmii i Mazurach, a dokładnie na Mazurach, doskonale zdajemy sobie z tego sprawę, jak ważna jest ta inwestycja, jak jest oczekiwana. Ponad politycznymi podziałami ona powinna zostać zrealizowana dla bezpieczeństwa mieszkańców naszego regionu, ale także dla pewnej mobilności wojsk. Pan przewodniczący mówił o military mobility. Doskonale zdajemy sobie sprawę, jak funkcjonuje wielonarodowa grupa bojowa. 16. Dywizja Zmechanizowana, 15. Brygada, to są jednostki, które również jasno mówią o tym, że ta inwestycja jest niezbędna. Tu nie mówimy o kwestiach związanych z tym, czy coś jest potrzebne czy nie jest. Ta inwestycja jest niezbędna dla naszego bezpieczeństwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, chciałem bardzo serdecznie podziękować przede wszystkim wnioskodawcy oraz wszystkim dyskutantom, jak również panu posłowi Śliwce za to, że w tak ekspresowym tempie, co rzadko...

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Zawsze merytorycznie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

...się zdarza, pan to spuentował. Proszę państwa, sobie zdaję z tego sprawę, że jesteśmy reprezentantami poszczególnych regionów. Wiemy, jakie są potrzeby z punktu widzenia zarówno rozwoju gospodarczego, jak również potrzeby polskich sił zbrojnych i potrzeby mieszkańców, które są chyba tutaj najważniejsze z punktu widzenia wykluczenia społecznego i spójności społecznej. To jest niezmiernie ważne. Muszę państwu powiedzieć, że też to przeżywałem swego czasu, ponieważ droga nr 11, która jest kręgosłupem komunikacyjnym od Bytomia począwszy, aż do Kołobrzegu, była wpisana w pierwszym programie TEN-T jako droga szybkiego ruchu. Potem w kadencji 2007–2009 została skreślona na rzecz drogi S19. Wtedy mówiliśmy – „Jak to? Trzeba było dodatkowo wpisać drogę S19, a nie skreślać S11”. Tak potem tworzą się właśnie tego typu animozje międzyregionalne. Nie kwestionowaliśmy potrzeby rozwoju drogi S19, która jest ważnym połączeniem lądowym w osi północ-południe. Ale S11 jest np. dla Śląska najkrótszą drogą na wybrzeże. A z punktu widzenia spójności gospodarczej Wielkopolski – bo ona się rozciąga na 350 km w osi północ-południe – to jest ode mnie dalej – z południa Wielkopolski – niż do Warszawy. S11 to jest 17 powiatów, więc akurat brak tego typu rozwiązań. Dlatego rozumiem panów starostów, jak to jest niezmiernie ważne z punktu widzenia rozwoju społecznego i gospodarczego tych powiatów.

Proszę państwa, pan poseł Czarторыski przedłożył projekt dezyderatu. Panie pośle, chciałbym powiedzieć, że prezydium go odczytało. Jeżeli nie ma innych uwag proponowalibyśmy, żeby zaakceptować ten dezyderat bez konieczności głosowania, czyli przez akklamację.

Chciałem bardzo serdecznie podziękować państwu za udział. Dziękuję stronie rządowej i przedstawicielom CPK. Cieszymy się z państwa obecności. Dziękujemy również przedstawicielom samorządów. Reprezentowane były tutaj zgodne siły z Mazowsza, Podlasia, Warmii i Mazur.

Zamykam posiedzenie.