

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI OBRONY NARODOWEJ

(NR 57)

z dnia 24 lipca 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Obrony Narodowej (nr 57)

24 lipca 2025 r.

Komisja Obrony Narodowej, obradująca pod przewodnictwem posłów **Andrzeja Grzyba (PSL-TD)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Andrzeja Szewińskiego (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- informację na temat realizacji oraz planów inwestycji drogowych (np. Droga Czerwona w Gdyni i odcinek drogowy Powidz – Autostrada A2) jako kluczowych elementów infrastruktury w systemie mobilności wojskowej oraz obronności i bezpieczeństwa kraju.
- informację na temat funkcjonowania systemu HNS (Host Nation Support), zwłaszcza w kontekście konieczności rozbudowy i modernizacji polskich portów morskich.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Samsonowicz** doradca ministra obrony narodowej, płk **Arkadiusz Gardzielik** zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej, **Magdalena Kozicka** dyrektor Departamentu i Przygotowania Inwestycji w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, płk **Sławomir Walenczykowski** szef Zarządu Logistyki P4 w Sztabie Generalnym Wojska Polskiego wraz ze współpracownikiem, płk **Stanisław Gąbka** szef Oddziału Planowania Infrastruktury Zarządu Logistyki J4 w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych, kmdr **Artur Ciura** szef Oddziału Techniki Morskiej w Inspektoracie Marynarki Wojennej DGRSZ, płk **Kamil Chorwacki** starszy specjalista w Oddziale Przygotowania Sieci Transportu i Ruchu Wojsk Centrum Koordynacji Ruchów Wojsk, **Marcin Kaczmarek** starosta wejherowski, członek Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz **Jarosław Podsiadło** inspektor w Referacie Funduszy Zewnętrznych Wydziału Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Rumia, członek Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Unii Miasteczek Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Strzępek**, **Jacek Zientarski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Andrzej Grzyb (PSL-TD)**:

Dzień dobry państwu. Otwieram 57. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej. Stwierdzam, że mamy kworum. Chciałbym powiedzieć, że jednocześnie jest możliwość ewentualnego zapoznania się z protokołami od 44. do 56. posiedzenia Komisji. Do tych protokołów nikt nie złożył zastrzeżeń.

Porządek dzienny z dzisiejszego posiedzenia wynika z realizacji planu pracy Komisji i obejmuje informację na temat realizacji oraz planów inwestycji drogowych, takich jak np. Droga Czerwona w Gdyni czy odcinek drogowy Powidz – autostrada A2, jako kluczowych elementów infrastruktury w systemie mobilności wojskowej oraz obronności i bezpieczeństwa kraju. Tutaj referującymi będą zarówno minister infrastruktury, jak i minister obrony narodowej. Drugi temat to informacja na temat funkcjonowania systemu Host Nation Support – HNS, zwłaszcza w kontekście konieczności rozbudowy i modernizacji polskich portów morskich. Tutaj referentami są również minister infrastruktury i minister obrony narodowej. Czy do porządku obrad są może jakieś uwagi ze strony pań i panów posłów?

Poseł **Andrzej Szewiński (KO)**:

Jeśli można...

Przewodniczący poseł **Andrzej Grzyb (PSL-TD)**:

Proszę uprzejmie.

Posel Andrzej Szewiński (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, otrzymałem taką informację, że minister Bukowiec jest teraz na posiedzeniu innej Komisji. Jest propozycja, żeby rozpocząć od pkt 2. Minister dojdzie. Żeby zamienić punkty tak, żeby drugi pkt 2 był pierwszy.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dobrze. Myślę, że to nie stanowi istotnego problemu. Panie i panowie posłowie, wyrażam zgodę, bo po prostu nie będziemy bezproduktywnie oczekiwali. Zatem, jeżeli nie usłyszę sprzeciwu uznaję, że porządek dzienny posiedzenia został zaaprobowany przez panie i panów posłów.

Teraz chcę powitać zaproszonych gości, do których należą: pan minister Bukowiec sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, który – jak wiemy – do nas dotrze, pan Maciej Samsonowicz doradca ministra obrony narodowej, pani Katarzyna Kościeszka dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury, pani Magdalena Fitak zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury, pani Karolina Chmura naczelnik wydziału w Departamencie Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury, pani Małgorzata Zych główny specjalista w Departamencie Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury, pan Paweł Krężel dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury, pan Zbigniew Kręciszyński dyrektor Biura Zarządzania Kryzysowego w Ministerstwie Infrastruktury, pan Tomasz Kwieciński radca generalny dyrektora dróg krajowych i autostrad oraz pani Magdalena Kozicka dyrektor Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Są także: pułkownik Sławomir Walenczykowski szef Zarządu Logistyki P4 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, pan płk Arkadiusz Gardzielik zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury, pan płk Maciej Konopa szef Oddziału Transportu i HNS Zarządu Logistyki P4 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, pan płk Stanisław Gąbka szef Oddziału Planowania Infrastruktury Zarządu, Logistyki J4 Dowództwa Generalnego Rodzaju Sił Zbrojnych, pan komandor Artur Ciura, szef Oddziału Techniki Morskiej Inspektoratu Marynarki Wojennej Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, pan pułkownik Kamil Chorwacki starszy specjalista Oddziału Przygotowania Sieci Transportu i Ruchu Wojsk w Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, pan Michał Pasieczny burmistrz miasta Rumia. Czy jest obecny? Był zgłoszony. Nie widzę. Reprezentuje Unię Miasteczek Polskich, Zespół Do Spraw Energii, Klimatu i Środowiska Komisji Wspólnej, Rządu i Samorządu. Pan Jarosław Podsiadło jest z tego samego zespołu reprezentującego Unię Miasteczek Polskich. I jeszcze pan Marcin Kaczmarek starosta wejherowski, członek Zespołu do Spraw Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu, ale chyba tych panów nie ma. Nie, są panowie. Przepraszam najmocniej. Tym bardziej witamy stronę samorządową. Cieszymy się z państwa obecności. Chcemy utrzymać ten dialog, bo jest nam potrzebny.

Proszę państwa wobec propozycji, która tutaj została zgłoszona teraz przeszlibyśmy do pkt 2. Zatem chciałem zapytać, kto ze strony Ministerstwa Obrony zreferowałby ten punkt?

Szef Zarządu Logistyki P4 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego płk Sławomir Walenczykowski:

Panie przewodniczący pułkownik Walenczykowski, szef Zarządu Logistyki P4 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Proszę uprzejmie.

Szef zarządu w SG WP płk Sławomir Walenczykowski:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, w sytuacji zewnętrznego zagrożenia państwa Rzeczpospolita Polska jako członek Sojuszu Północnoatlantyckiego może liczyć na wsparcie realizowane w ramach art. 5 Traktatu Północnoatlantyckiego. Udzielane jest ono m.in. poprzez wydzielenie sojusznicznych sił wzmocnienia. Siły te mają się nie tylko przemieścić na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ale muszą się przemieścić szybko. W związku z powyższym wymaga to przygotowania zarówno infrastruktury, jak i udzielenia wsparcia przez Polskę jako państwo gospodarza w zakresie transportu, ruchu wojsk, zabezpieczenia materiałowego i technicznego, udostępnienia infrastruktury i usług, zabezpieczenia medycznego, łączności, obsługi prawnej oraz innych obszarów, które są nierozdzielnie związane ze skutecznym przeprowadzeniem operacji militarnej. Dlatego też działania podejmowane w celu przygotowania Polski do wypełnienia zadań wynikających z obowiązków państwa gospodarza – Host Nation Support –

niosą konkretne wyzwania wobec wszystkich struktur państwa. Sama definicja wsparcia przez państwo gospodarza mówi, że jest to cywilna i wojskowa pomoc udzielana przez państwo gospodarza w czasie pokoju, kryzysu i w czasie wojny sojuszniczym siłom zbrojnym i organizacjom, które są rozmieszczane, wykonują zadania lub przemieszczają się przez terytorium państwa gospodarza. To wskazuje jasno, że nie tylko siły zbrojne należy traktować jako te, które udzielają wsparcia, ale całe państwo, cały system, w którym całe prowadzenie działań w tym zakresie jest realizowane w ramach systemu.

Podstawę do udzielenia takiej pomocy stanowią porozumienia zawarte pomiędzy stosownymi władzami państwa gospodarza i państw wysyłających oraz samych dowództw NATO, co w konsekwencji powoduje, że wszystkie elementy systemu obronnego państwa są współodpowiedzialne za realizację zadań wynikających z obowiązków państwa gospodarza. Naszym narodowym aktem regulującym wsparcie przez państwo gospodarza jest ustawa z dnia 23 września 1999 r. o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zasadach ich przemieszczania przez to terytorium oraz zasadach udzielania pomocy wojskom sojusznicznym i organizacjom międzynarodowym. Ustawa reguluje organizację, warunki funkcjonowania systemu HNS oraz cały proces przygotowania i proces planistyczny w tym zakresie. Aktualnie na terenie kraju w ramach wsparcia przez państwo gospodarza zabezpieczane są stałe elementy struktur sił NATO, w tym elementy dowódcze i koordynacyjne oraz komponenty sił zbrojnych państw sojusznicznych. W chwili obecnej w ramach różnych inicjatyw międzynarodowych na terytorium Polski przebywa średnio około 12 tys. żołnierzy wojsk sojusznicznych wchodzących w skład odpowiednio rozlokowanych struktur. W ramach struktur NATO oraz inicjatyw NATO w Szczecinie jest Wielonarodowy Korpus Północny-Wschód, w Elblągu Dowództwo Wielonarodowej Dywizji Północny-Wschód, w Bydgoszczy Centrum Szkolenia Sił Połączonych JFTC, Centrum Ekspertki Żandarmerii Wojskowej, grupa integracyjna NATO, batalion łączności NATO oraz Centrum Analiz, Szkolenia i Edukacji NATO-Ukraina. W Krakowie Centrum Ekspertki NATO do Spraw Kontrwywiadu, w Orzyszu grupa bojowa Enhanced Forward Presence, tj. Wysuniętej Wzmocnionej Obecności oraz na terenie województwa podkarpackiego elementy inicjatywy NSATU oraz Logistics Enabling Node-Poland wspierające wysiłek Ukrainy.

Ponadto w ramach obecności wojsk użytych na terytorium RP, w ramach współpracy bilateralnej z siłami zbrojnymi Stanów Zjednoczonych w Redzikowie mamy rozmieszczone elementy tarczy przeciwrakietowej w Europie, w Żaganiu Dowództwo Pancernej Brygadowej Grupy Bojowej EBCT wraz z pododdziałami rozmieszczonymi w miejscowościach Skwierzyna, Świątoszów i Bolesławiec, w Powidzu wielodomenowy komponent wojskowy oraz składy materiałowe, w Poznaniu wysunięte stanowisko dowodzenia 5. Korpusu sił zbrojnych USA, w Drawsku i Toruniu komponent wojsk lądowych, w Łasku skrzydło bojowe komponentu lotniczego, w Mirosławcu komponenty bezzałogowych statków powietrznych. W Krakowie również są rozmieszczone elementy, które współpracują z naszymi siłami zbrojnymi. Ponadto w ramach inicjatyw Unii Europejskiej na terytorium Polski rozmieszczeni są instruktorzy, którzy w ramach misji Unii Europejskiej wspierają szkolenie żołnierzy ukraińskich. Nie możemy też zapominać o wynikającej z umowy wielostronnej – w tym przypadku trójstronnej – obecności Dowództwa Brygady Polsko-Litewsko-Ukraińskiej w Lublinie.

Istotnym aspektem bezpieczeństwa Polski w układzie międzynarodowym jest podpisana 15 sierpnia 2020 r. umowa pomiędzy rządem Rzeczypospolitej Polskiej i rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej o wzmocnionej współpracy w zakresie obronności. Strona Polska w umowie zobowiązała się do zapewnienia w 19 uzgodnionych obiektach wsparcia infrastrukturalnego i logistycznego, co pozwoli na przygotowanie przyjęcia do 20 tys. żołnierzy amerykańskich, a jeśli zaistnieje taka potrzeba na przyspieszenie procesu ich przyjęcia. Szanowni państwo, w konsekwencji przyjęcia przez NATO w 2024 r. koncepcji wsparcia przez państwa gospodarzy operacji kolektywnej obrony Polska przystąpiła do przygotowania sieci wsparcia i zaopatrywania operacji sojuszniczej na terytorium Rzeczypospolitej. Jej podstawą jest wydzielanie właściwej infrastruktury transportowej oraz magazynowej mających na celu zabezpieczenie przyjęcia, rozmieszczenia na terytorium Polski oraz – co jest ważniejsze – jak również wsparcia ich funkcjonowania i podtrzymania ich zdolności do realizacji zadań. W jej skład wchodzi elementy przyjęcia wojsk przy wykorzystaniu przejść granicznych, portów morskich i lotniczych, centrów wsparcia konwojów na trasie przemieszczeń, składów materiałowych oraz sieci transportowych.

W kontekście wyzwań wynikających ze zobowiązań sojusznicznych o charakterze obronnym porty morskie pełnią ważną rolę w systemie przyjęcia wojsk sojusznicznych zarówno personelu, jak i sprzętu wojskowego, ale także środków zaopatrzenia. Tych, które będą pozwalały na osiągnięcie gotowości do działań na terytorium Rzeczypospolitej, ale także na podtrzymanie tej zdolności wraz z czasem ich pobytu na terytorium Rzeczypospolitej. Wieloletnie doświadczenia w zakresie rozładunków i załadunków sprzętu wojskowego, które realizowaliśmy wielokrotnie w różnej skali w różnych przedsięwzięciach szkoleniowych wraz z sojusznikami w portach morskich Szczecin, Świnoujście, Gdynia i Gdańsk potwierdzają tylko znaczenie i ważność tych portów w zakresie przyjęcia wojsk sojusznicznych na terytorium Rzeczypospolitej.

W związku z charakterem intermodalnym – z punktu widzenia sił zbrojnych – ważnej infrastruktury przeznaczonej do realizacji zadań Host Nation Support znaczenia nabierają – w naszej ocenie – dwie istotne, planowane inwestycje portowe. Po pierwsze, głębokowodny Port Kontenerowy w Świnoujściu, a po drugie, głębokowodny Port Zewnętrzny w Gdyni. W tym miejscu pragnę podkreślić, że Zarząd Logistyki P4 już od 2020 r. jest zaangażowany w planowanie i opracowanie wymagań cywilno-wojskowych dla głębokowodnego Portu Kontenerowego w Świnoujściu. Również inwestycja w Gdyni jest przyjmowana przez nas pozytywnie, zwłaszcza w kontekście dywersyfikacji dostępnej infrastruktury portowej, a szerzej w zakresie poprawy mobilności wojskowej. Terminale kontenerowe w Świnoujściu i Gdyni zlokalizowane będą w porcie zewnętrznym. W ujęciu strategicznym położone będą w transeuropejskiej sieci transportowej – w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk – jako porty bazowe. Dodatkowym atutem np. dla portu w Świnoujściu będzie odległość od granicy z obwodem kaliningradzkim, która w linii prostej wyniesie około 360 km.

Planowane porty w Świnoujściu i Gdyni stanowią także będą konkurencję dla największych hubów w NATO do transportu morskiego. Takich, jak Hamburg, Bremerhaven czy Rostock, gdzie w tej chwili realizowane są największe transporty wojskowe, szczególnie interkontynentalne. Widzimy tutaj dwa główne efekty tej rozbudowy. Po pierwsze, przyspieszymy znacząco proces przerzutu sił sojusznicznych na terytorium Polski, jeżeli te porty będą wykorzystywane jako porty na terytorium Rzeczypospolitej. Po drugie, zmniejszy się obciążenie sieci transportowej dla transportów drogowych i kolejowych, jeżeli będziemy mogli to realizować poprzez porty morskie. Tor podejściowy do terminali – docelowo 17 m – zapewni nieograniczony ruch jednostek kontenerowych, co umożliwi przyjęcie największych statków bez konieczności ich przeładunku po drodze. Największych statków, jakie są w stanie wejść na wody Morza Bałtyckiego. Bezpośredni dostęp do terminali od strony morza zminimalizuje także ryzyko blokady toru, co szczególnie widzimy w przypadku portu w Szczecinie. W tym kontekście terminal w Świnoujściu stanowić będzie alternatywę dla portu w Szczecinie, a Port Zewnętrzny w Gdyni dla dotychczasowych portów w Gdyni i w Gdańsku, co zapewni większą elastyczność całego systemu przyjęcia wojsk sojusznicznych.

Z kolei terminale umożliwią płynny załadunek i rozładunek pojazdów kołowych i gąsienicowych dzięki wykorzystaniu zaprojektowanych w tym celu stanowisk promowych oraz ramp PRORO. Terminale w sposób bezpośredni połączone będą linią kolejową, co pozwoli na szybkie przyjęcie statków, rozładunek sprzętu wojskowego oraz jego dalszy transport koleją bezpośrednio z nabrzeży. W tym celu – jak wspominałem wcześniej – bezpośrednio na molu kontenerowym zaplanowano tory zdawczo-odbiorcze, tory przyjazdowo-odjazdowe oraz tory rozładunkowe. Planowane terminale w sposób bezpośredni będą połączone drogami ekspresowymi. W przypadku Świnoujścia z drogą S3 poprzez drogę dojazdową o długości około 3 km, a w przypadku Portu Zewnętrznego w Gdyni po wybudowaniu Drogi Czerwonej docelowo z S6, a później z S7 i z A1, co pozwoli nam na szybki przerzut sił po zakończeniu rozładunku w porcie.

Przemieszczenie sprzętu wojskowego po tych drogach poprzez te łączniki pozwoli nam na sprawne rozprowadzenie zarówno wojsk, pododdziałów, jak i zaopatrzenia przez system kolejowy i system drogowy. Ponadto w pobliżu terminali przewiduje się wielkopowierzchniowe parkingi dla pojazdów ciężarowych i osobowych, co umożliwi zorganizowanie miejsc wyczekiwania i formowania kolumn wojskowych tak, abyśmy mogli to zrobić zaraz po wyładunku – formować kolumny i jak najszybciej opuścić teren portu. Dodatkowo koncepcja głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu przewiduje wydzielenie płaszczyzn do składowania środków materiałowych, w tym towarów niebezpiecznych, co jest bardzo istotne z naszego punktu widzenia, szczególnie jeżeli chodzi o środki bojowe i amunicję, a także płaszczyzn postojowych dla pojazdów kołowych i gąsienicowych o nośnościach spełniających minimalne

wymagania wojskowe, ze względu na obciążenia, jakie te pojazdy generują. W obszarze terminali wymagane będzie również wydzielenie powierzchni umożliwiających rozwinięcie mobilnych punktów tankowania, ale nad tym już też pracujemy.

Lokalizacja terminali poza terenami zurbanizowanymi umożliwi wyznaczenie strefy ochrony, izolacji, a także zintegrowaną ochronę obu terminali zarówno z lądu, jak i z morza. Panie przewodniczący, szanowni państwo, podsumowując, planowane inwestycje terminali kontenerowych w Świnoujściu i w Gdyni spełniają w naszej ocenie warunki podwójnego zastosowania cywilno-wojskowego, a ich realizacja wpłynie znacząco na poprawę mobilności wojsk oraz zdolności do szybkiego przerzutu wojsk sojuszniczych na terytorium RP. Budowa terminali wpisuje się w cele narodowego Planu działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0 zatwierdzonego przez ministra obrony narodowej, wynikającego z Planu działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0 Unii Europejskiej, z deklaracji Rady Północnoatlantyckiej z Brukseli oraz z konkluzji Rady Unii Europejskiej z 2018 r. oraz 2019 r. Terminale kontenerowe w Świnoujściu i Gdyni uzupełniają będą zdolności istniejących portów w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni wyróżniając się zdecydowanie lepszą dostępnością od strony morza, jak i możliwościami szybkiego rozładunku i dalszego przerzutu poprzez sieć. Będzie to możliwe dzięki ich intermodalnemu charakterowi i połączeniom z sieciami kolejowymi oraz drogowymi.

Planowany głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu przewiduje uwzględnienie wymagań wojskowych. Podobne jest oczekiwanie strony wojskowej co do Portu Zewnętrznego w Gdyni. Ponadto siły zbrojne RP wyrażają gotowość do kontynuowania współpracy w ramach prac projektowych przy wyżej wymienionych inwestycjach w celu szczegółowego doprecyzowania wymogów wojskowych. Istotną inwestycją dla połączenia Portu Gdynia i pozostałych portów Gdyni i Gdańska z drogową siecią krajową będzie Droga Czerwona. Dlatego znaczeniu nabiera realizacja wyżej wymienionych inwestycji, jak mówiłem wcześniej, w celu połączenia rozbudowywanego Portu Zewnętrznego oraz dotychczasowo już istniejących zdolności Portu Gdynia z siecią transportową, abyśmy mogli szybciej i łatwiej po rozładunku statku zarówno wojska, jak i zaopatrzenie przesyłać dalej.

Podsumowując, podkreślić należy, że przedmiotowe inwestycje stanowią będą z naszego punktu widzenia istotny element systemu obronnego państwa, jak również wpłyną na zwiększenie jego zdolności do przyjęcia wojsk na terytorium RP, a tym samym większej skuteczności odstraszania. Im szybciej wojska sojusznicze będą w stanie zareagować na zagrożenie, przemieścić się na terytorium RP i osiągnąć gotowość do działania, tym większa będzie wartość odstraszania potencjalnego przeciwnika. Panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Jak państwo pamiętają, pewne elementy związane z infrastrukturą portową mieliśmy przy okazji rozmowy na temat portu kołobrzeskiego w innym czasie na naszym posiedzeniu. Natomiast dzisiaj mamy pogłębioną informację ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej. Czy przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury chciałby zabrać głos? Proszę bardzo, panie ministrze. Przepraszam państwa, bo na kilka minut będę musiał opuścić salę, ale posiedzenie poprowadzi pan przewodniczący Szewiński. Dobrze?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, panowie posłowie, szanowni oficerowie, wszyscy uczestnicy tego posiedzenia, chciałbym przedstawić informacje na temat aktualnego przygotowania inwestycji Drogi Czerwonej w Gdyni.

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Przepraszam, panie ministrze, to jest przedmiotem drugiego punktu. Myślę, że teraz otworzymy dyskusję i pytania do pkt 1.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowny panie przewodniczący, mam prośbę, ponieważ o godz. 17:00 mamy kolejne posiedzenie Komisji Infrastruktury. Jeżeli mógłbym te informacje podać w tej chwili...

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Jeżeli nie ma sprzeciwu, to oczywiście.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Jeśli chodzi o inwestycję pod nazwą Droga Czerwona w Gdyni, aktualnie przygotowanie tego zadania dotyczy docelowej drogi krajowej klasy GP, głównej drogi ruchu przyspieszonego podzielonej na 3 odcinki. Odcinek pierwszy, Gdynia Chylonia – Trasa Kwiatkowskiego o długości około 5,5 km. Odcinek drugi, Trasa Kwiatkowskiego – Węzeł Ofiar Grudnia 70. r. o długości około 2,4 km. Odcinek trzeci, Węzeł Ofiar Grudnia 70. – Terminal Promowy o długości ponad 1 km. Dokumentacja przygotowawcza jest już zaawansowana. Planuje się, że dla odcinka pierwszego opracowanie koncepcji programowej wraz z dokumentacją umożliwiającą złożenie wniosku o wydanie decyzji środowiskowej zakończy się w czwartym kwartale 2025 r. Natomiast dla odcinka drugiego i trzeciego sfinalizowane jest opracowanie studium komunikacyjnego. Zakończenie w 2025 r. pracy nad koncepcją programową dla pierwszego odcinka pozwoli na kompleksowe podejście do przedsięwzięcia z uwzględnieniem aspektów newralgicznych w zakresie technicznym, społecznym czy ekonomicznym.

Prace przygotowawcze finansowane są z programu społeczno-gospodarczego Centralnego Portu Komunikacyjnego na mocy zawartego w dniu 11 kwietnia 2022 r. porozumienia między pełnomocnikiem rządu do spraw CPK, spółką CPK i Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad. W tym porozumieniu środki na ten cel przewidziano w wysokości 20 mln zł. Środki finansowe na realizację tej inwestycji zostały wskazane jako wydatki budżetu państwa w art. 19 wyżej wymienionej ustawy o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich w wysokości 2 mld zł. W związku z prowadzonymi pracami projektowymi możliwe stało się oszacowanie kosztów tej inwestycji, które obecnie kształtują się na poziomie około 4,5 mld złotych. W grudniu 2024 r. minister infrastruktury wystąpił do ministra finansów z prośbą o zabezpieczenie w budżecie państwa środków finansowych właśnie w takiej wysokości. Minister obrony narodowej również zwrócił się do Ministerstwa Finansów o zabezpieczenie w budżecie państwa środków finansowych na realizację Drogi Czerwonej.

Powołany przez ministra obrony narodowej Zespół do spraw opracowania raportu w ramach Paktu Dla Bezpieczeństwa Polski m.in. wskazał Pomorze Środkowe jako kluczowe przedsięwzięcie drogowe dla obronności kraju. Minister finansów w czerwcu 2025 r. poinformował, że zgłaszane zapotrzebowanie na dodatkowe środki finansowe powinno zostać sfinansowane w ramach posiadanych zasobów finansowych będących w dyspozycji ministra infrastruktury. Uwzględnienie zapotrzebowania na dodatkowe środki z budżetu państwa nie znajduje uzasadnienia przede wszystkim ze względu na obowiązujące zasady finansowania inwestycji na drogach krajowych, a także z uwagi na dostępną w 2025 r. oraz w kolejnych latach przestrzeń finansową. Trwają analizy co do możliwości finansowania Drogi Czerwonej w ramach Funduszu Bezpieczeństwa i Obronności. Ostateczny kształt funduszu nie został jeszcze uzgodniony, jednakże co do zasady będzie dotyczył inwestycji jednostek samorządu terytorialnego. To, jeśli chodzi o informacje odnośnie do Drogi Czerwonej.

Nie wiem, czy była już omawiana inwestycja budowy odcinka drogowego Powidz – autostrada A2. Jeśli państwo pozwoli, również kilka zdań na ten temat. Budowa drogi, odcinka drogowego Powidz – autostrada A2, jest jednym z elementów sieci drogowej realizowanej przez powiat śłupecki w ramach finansowania ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Powiat śłupecki z ministrem infrastruktury podpisał 4 umowy na łączną kwotę około 450 mln zł. Odcinek Powidz – Niezgoda został zrealizowany w ramach umowy podpisanej w 2019 r. Został zakończony w 2022 r. Kwota dofinansowania to około 87 mln zł. Brakująca część, czyli odcinek Niezgoda – autostrada A2, jest realizowana w ramach umowy podpisanej w 2022 r. Umowa opiewa na kwotę 250 mln zł. Dotychczas poniesiono wydatki w kwocie powyżej 1,5 mln zł. Inwestycja jest na etapie kończenia programu funkcjonalno-użytkowego. Jeszcze w lipcu planowane jest przez beneficjanta rozpięcie przetargu na realizację inwestycji w formule „Projektuj i Buduj”. Planowane zakończenie inwestycji to koniec 2027 r. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Mam pytanie do pana ministra właśnie o Drogę Czerwoną. Czy strona polska będzie korzystała ze środków unijnych czy z funduszy takich jak SAFE czy też innych, w kwestii tej inwestycji? Mam takie pytanie. Kolejne pytanie odnośnie do HNS. Rozmawialiśmy tutaj... Uzyskaliśmy informację o przyszłości. A jaka jest obecna sytuacja? Jakie są zdolności infrastruktury portowej w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i w Świnoujściu do obsługi operacji wojskowych w trybie HNS? Jakie są wnioski

z dotychczasowych ćwiczeń NATO DEFENDER Europe czy Steadfast Defender dotyczące przepustowości infrastruktury portowej i drogowej? Czy zostały zidentyfikowane tzw. wąskie gardła? Nad czym należy się tutaj w sposób szczególny pochylić? Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o odpowiedź.

Jako następni zgłosili się poseł Czartoryski i poseł Zapałowski. Dziękuję. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowni państwo, oczywiście, jesteśmy świadomi tego, jak ważna i strategiczna jest to inwestycja. Mówimy o Drodze Czerwonej. Zarówno my, jako Ministerstwo Infrastruktury, jak również Ministerstwo Obrony Narodowej, przygotowujemy się do tego zadania, żeby skrócić procedurę związaną z pozyskiwaniem decyzji środowiskowej. W związku z tym chcemy to zadanie wpisać do ustawy o inwestycjach strategicznych. Uważam, że to jest sprawa podstawowa. Gdyby to się udało to szacujemy, że o około 2 lata możemy skrócić proces przygotowawczy tego zadania. Drugą kwestią jest finansowanie tej inwestycji. W tym przypadku naprawdę będziemy czynić i już czynimy wszystkie starania o to, aby w potencjalnie dostępnych źródłach znaleźć środki na sfinansowanie poszczególnych etapów. Jak powiedziałem, pierwszy etap jest najdłuższy. To blisko 5,5 km do Trasy Kwiatkowskiego. Może udałoby się go zrealizować w pierwszej turze. W ustawie są zapisane środki w wysokości 2 mld zł, więc to jest kwestia tego, aby minister finansów w odpowiednim momencie te środki w ramach tego zapisu zabezpieczył.

Gdyby udało się ten odcinek zrealizować, to on już miałby duże znaczenie choćby dla Portu w Gdyni. Ostatnio odbyło się posiedzenie wyjazdowe Komisji Infrastruktury właśnie w Porcie w Gdyni. Tam pan prezes mówił o tym, że ze względów logistycznych dla Portu w Gdyni odcinek do Trasy Kwiatkowskiego byłby ważny. Wspólnie z Ministerstwem Obrony Narodowej i z Ministerstwem Finansów pracujemy nad tym, aby znaleźć zabezpieczenie finansowe tego zadania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Dziękuję bardzo. Panie pułkowniku, jeszcze jeżeli chodzi o kwestie HNS.

Szef zarządu w SG WP płk Sławomir Walenczykowski:

Tutaj głos oddam pułkownikowi Konopie. Proszę.

Szef Oddziału Transportu i HNS w ZL P4 SG WP płk Maciej Konopa:

Szanowni państwo, odpowiem na pytanie dotyczące infrastruktury portowej, jej ograniczeń oraz oceny pod kątem wsparcia przez państwa gospodarza. Strona wojskowa bardzo wysoko ocenia infrastrukturę portową oraz współpracę z zarządami portów w Szczecinie i Świnoujściu, jak również z zarządami portów w Gdyni i Gdańsku. Nasi sojusznicy wysoko oceniają gotowość do przyjęcia wojsk sojuszniczych. Zresztą wiele ćwiczeń, również w ostatnim czasie – po wybuchu wojny na Ukrainie – jak również realizacja wsparcia przez transporty donacji dla sił zbrojnych Ukrainy, w dużej mierze realizowane były właśnie poprzez wsparcie realizowane ze strony portów w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku oraz Gdyni. Jeśli ocenialibyśmy te porty przez pryzmat infrastruktury dual use, również możemy je ocenić wysoko. Jednak mimo to w tych portach również znajdują się tzw. słabe punkty, na które warto zwrócić uwagę. Idąc od Portu w Szczecinie największym, może nie największym, ale dość istotnym elementem, który należy brać pod uwagę przy wykorzystaniu tego portu, jest przede wszystkim Kanał Szczeciński. Co prawda w ostatnim czasie kanał został pogłębiony do 10 m, to jednak działania sabotażowe, które mogą zostać przeprowadzone w tym kanale – np. chociażby zatonięcie barki – mogą przyczynić się do całkowitej blokady portu w Szczecinie.

Zatem jest to element ryzyka, który winniśmy brać pod uwagę. Stąd też w obecnej chwili w naszej ocenie perspektywa głębokowodnego terminala w Świnoujściu jest bardzo ważną alternatywą oraz ważną inwestycją. Innym, również wrażliwym elementem, jeśli chodzi o Szczecin, jest infrastruktura transportowa tego miasta. Kto zna Szczecin doskonale wie, że wiele obiektów inżynierskich – estakad – prowadzi właśnie z portu w Szczecinie przez to miasto. Tu również inwestycje, które są niezbędne, aby tę sytuację poprawić – zwłaszcza, jeśli chodzi o sprzęt ciężki, który jest przewożony przez to miasto – są elementem istotnym, który należy brać pod uwagę. Myślę, że kiedy przyjrzymy się portom w Gdyni oraz w Gdańsku, Estakada Kwiatkowskiego jest tutaj bardzo, ale to bardzo wrażliwym elementem. Transport sprzętu ciężkiego z tych portów bez inwestycji, którą tutaj już podkreśliliśmy – Drogi Czerwonej – przyczynia się

do tego, że nasi sojusznicy podchodzą do polskich portów z dystansem, przez pryzmat braku możliwości zapewnienia transportu sprzętu ciężkiego w głąb naszego kraju, a później dalej w kierunku „krajów 3b”.

Podsumowując odpowiedź na to pytanie chciałbym podkreślić bardzo, ale to bardzo dobrą współpracę między układem militarnym i niemilitarnym, między stroną wojskową i cywilną. Wielki ukłon dla zarządów portów w Szczecinie i Świnoujściu oraz w Gdyni i Gdańsku, dla urzędów morskich i kapitanatów, z którymi współpracujemy. Nasi sojusznicy są pod wielkim wrażeniem, jeśli chodzi o współpracę oraz zaangażowanie personelu. Jednakże strona wojskowa podkreśla, że te dwie inwestycje, o których wspomniał pułkownik Walenczykowski, są niezbędne, żeby dywersyfikować zagrożenia oraz ryzyka, które są przed nami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze, panie pułkowniku, za wnikliwą analizę i za odpowiedź.

Do głosu zgłosił się poseł Arkadiusz Czartoryski. Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, pod nieobecność naszego pana przewodniczącego chcę powiedzieć, że to jest dobry pomysł, że właśnie mamy posiedzenie Komisji, na którym mamy pana ministra infrastruktury. Dziękuję za obecność pana ministra Stanisława Bukowca, a także przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej. To dobra okazja do tego, żeby zwrócić uwagę, zadać pytania i przedyskutować kwestie, które dotyczą spójności w państwa działaniach. Tego, co robi wojsko i tego, co robi Ministerstwo Infrastruktury. Pan pułkownik trochę zainspirował mnie do zadania tego pytania, bo zwrócił uwagę na sieć transportową, zaopatrzenie kolejowe i infrastrukturę kolejową. Użył pan nawet takich słów: „sieć transportowa, przyjęcie i później zaopatrzenie w towary”. Pan pułkownik spuentował też, o jakie miejsca chodzi. O zaopatrzenie jakich miejsc chodzi. Wymienił pan bardzo wyraźnie Orzysz w województwie warmińsko-mazurskim jako miejsce wzmocnionej, wysuniętej obecności wojsk sojuszniczych.

Wiemy, że to są wojska amerykańskie czy inne wojska, które tam przebywają w różnych okresach. Panie ministrze, w swojej wypowiedzi zwrócił pan też uwagę na porozumienia ze spółką CPK. Powiem państwu, że to nie jest moja pierwsza wypowiedź w tej kwestii, bo to pytanie już zadawałem na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej. Ale skorzystam z tego tematu i z obecności państwa, aczkolwiek moje pytanie nie dotyczy akurat portów morskich. Dlatego poprosiłem, żebym nie był pierwszy przy zadawaniu tego pytania. Ale to się łączy z państwa działalnością. Pytanie jest takie. Czy wojsko współpracuje z Ministerstwem Infrastruktury, kiedy taka konieczność występuje? CPK i szprycha nr 3 z CPK przez Wyszki, Ostrołękę, Łomżę do Pizy, Orzysza i Giżycka. Pan pułkownik już mówił, że w Orzyszu jest wzmocniona, wysunięta obecność wojsk USA. W Łomży stosunkowo niedawno powstał 18. Pułk Logistyczny. Łomża jest drugim co do wielkości miastem w Polsce w ogóle wykluczonym kolejowo. Nie ma żadnej linii kolejowej.

Do Orzysza i Pizy nie dochodzą z centralnej Polski linie kolejowe, a w Ostrołęce powstał dywizjon przeciwlotniczy. Właśnie wzdłuż tej linii biegnie szprycha nr 3. Rząd skreślił tę inwestycję. Nie musimy tutaj mówić, że obecność w Pizie... Mamy tutaj 15. Brygadę Zmechanizowaną, mamy poligon i różne inne jednostki w Orzyszu, Giżycku, Pizie, Łomży i w Ostrołęce. Że to jest projekcja przed Królewcem. To są najważniejsze jednostki wojskowe przed Królewcem. Linia kolejowa zaprojektowana w ten sposób, żeby można było zaopatrzyć wojska sojusznicze z CPK koleją, została skreślona. Jest pytanie do Ministerstwa Obrony Narodowej. Czy państwo zwracali uwagę Ministerstwu Infrastruktury, że jest zero finansowania i skreślenie. Tam było projektowanie na 2 tory. Że ta szprycha została po prostu wykreślona i przełożona na lata po 2035 r. czy nawet po 2037 r. Do rozważenia jest, czy Ministerstwo Infrastruktury do tego powróci. Ostatnio pan Maciej Lasek mówił, że dopiero powróci do rozważania tej inwestycji. A przecież wiemy, co to jest Królewiec i co to jest obwód królewiecki. To, po co tworzymy 18. Pułk Logistyczny w mieście, w którym nie ma w ogóle linii kolejowej? Wszyscy w Łomży liczyli... Akurat Łomża to nie jest moje województwo, ale ta linia miała też przebiegać przez Ostrołękę. Wszyscy liczyli na to, że będzie kolej. Teraz to jest wykreślone. To jest zero spójności. Świetnie, że pan pułkownik zwrócił uwagę na ten Orzysz. Korzystam z obecności pana ministra i takie pytanie zadaję.

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Dziękuję bardzo. To pytanie delikatnie wykracza poza materię dzisiejszego posiedzenia, ale może w takich żołnierskich słowach. Bardzo proszę o odpowiedź.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, jeśli można, panie przewodniczący. Panie pośle, trudno mi się w tej chwili odnieść do tematyki połączenia kolejowego. Tym bardziej, że nie jest to mój zakres i obszar działania, więc jeśli pan poseł pozwoli, to pisemnie odpowiemy na to pytanie.

Poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Dziękuję bardzo. Zgłaszał się poseł Zapałowski.

Starosta wejherowski Marcin Kaczmarek:

Przepraszam. Czy można jeszcze z naszej strony?

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Oczywiście, panie starosto.

Szef oddziału w ZL SG WP płk Maciej Konopa:

Odpowiadając na pytanie pana posła na początku chciałbym podkreślić, że Zarząd Logistyki P4 jako przedstawiciel resortu obrony narodowej aktywnie współpracuje z wszystkimi podmiotami, które mają wpływ na rozwój infrastruktury transportowej na terenie naszego kraju, w tym z Ministerstwem Infrastruktury, z którym stale wskazujemy tzw. hot-spoty, czyli mówiąc wprost miejsca, które wymagają inwestycji lub podwyższenia wymagań wojskowych. Co więcej, również z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, które odpowiada za koordynację środków finansowych z Unii Europejskiej. Tu również jesteśmy aktywnymi graczami. Dla przykładu podam, że ostatnio nasze efekty w latach 2022–2024, kiedy właśnie w ramach współpracy z Ministerstwem Infrastruktury i Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej udało nam się zdobyć z instrumentu finansowego Unii Europejskiej na poprawę infrastruktury – Facility „Connecting Europe” – Military Mobility – to ponad 220 mln euro. To był drugi efekt czy drugie miejsce, jeśli chodzi o pozyskiwanie środków finansowych przeznaczonych na infrastrukturę cywilną wykorzystywaną przez stronę wojskową.

Co więcej, przygotowujemy się już do kolejnej perspektywy finansowej na lata 2028–2034. Już teraz wraz z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej oraz z Ministerstwem Infrastruktury wskazujemy właśnie te lokalizacje i te miejsca, które w naszej ocenie nie są w pełni zabezpieczone pod kątem transportowym. Co więcej, nawet w dniu dzisiejszym na spotkaniu organizowanym do południa przez CPK, dotyczącym mapowania przyszłych planów inwestycji transportowych właśnie my, strona wojskowa, wskazywaliśmy m.in. trasy, o które pan poseł pytał. Tak, potwierdzamy. Rzeczywiście, jeśli chodzi o Warmię, Mazury, jak również i ścianę wschodnią widzimy – zwłaszcza w kierunku Przesmyku Suwalskiego – brak infrastruktury, która jest istotna dla nas, ale również dla naszych sojuszników w aspekcie przerzutu wojsk w kierunku Litwy, Łotwy i Estonii. Potwierdzam, panie pośle. Czuwamy nad tym. Wskazujemy i stale to monitorujemy w trakcie spotkań roboczych, jak również w ramach potrzeb wskazywanych corocznie przez stronę wojskową. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Dziękuję bardzo, panie pułkowniku. Zaproponuję taką formułę w celu usprawnienia naszego procedowania, że 3 członków Komisji zada pytania i wtedy poprosimy o odpowiedź. Dobrze? Czyli bardzo proszę, poseł Zieliński, a następnie wiceprzewodniczący Strach i poseł Siemaszko.

Poseł Andrzej Tomasz Zapałowski (Konfederacja):

Jeszcze ja.

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

A, to przepraszam. Poseł Zapałowski, poseł Zieliński i poseł Strach.

Poseł Andrzej Tomasz Zapałowski (Konfederacja):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, mam krótkie, proste pytanie. Jaką dobową moc przeładunkową będą miały porty w Świnoujściu i Gdyni?

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Dziękuję bardzo i bardzo proszę, poseł Zieliński. Bardzo proszę o zadanie pytania.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Nawiązując do pytania pana posła Czartoryskiego i odpowiedzi pana pułkownika chciałbym zwrócić się do prezydium z wnioskiem czy prośbą, żebyśmy takie posiedzenie Komisji, jakie dzisiaj mamy na temat infrastruktury, ważnej z punktu widzenia obronności na Pomorzu, zorganizowali w sprawie infrastruktury transportowej w północno-wschodniej Polsce. To nie jest tylko kwestia tej trzeciej szprychy, która – oczywiście – jest bardzo ważna, ale także drogowej infrastruktury w północno-wschodniej Polsce przy Przesmyku Suwalskim. To droga Via Carpatia – S8 na odcinku Białystok-Suwałki, przejście graniczne z Litwą i wiele innych rzeczy. Nie chciałbym tego dzisiaj rozwijać, ponieważ temat jest inny. Temat dotyczy innego obszaru Polski. Prawda? Ale takie posiedzenie powinno się odbyć z uwagi na oczywiste zagrożenie z tamtej strony. Infrastruktura transportowa dla dyslokacji wojsk polskich i sojuszników, jak i wszystkich innych funkcji, które są z tym związane, jest bardzo istotna. Dlatego też stawiam formalny wniosek, żeby takie posiedzenie zostało zorganizowane w najbliższej przyszłości. Dziękuję, bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Myślę, że pochylimy się nad tym tematem, bo sprawa jest jak najbardziej poważna. Pan wiceprzewodniczący Strach.

Poseł Piotr Paweł Strach (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, korzystając z okazji chciałbym zadać kilka pytań, bo uczestniczyłem w spotkaniach w Zgromadzenia Parlamentarnego NATO w Pradze, w Tallinie i jeszcze w kilku innych miejscach. M.in. pan gen. Piotr Błazeusz z Eurokorpsu mówił, że 42 % dróg lokalnych w Europie Wschodniej oraz ponad 160 mostów – także w Europie Wschodniej, na wschodniej flance – nie spełnia norm, jeśli chodzi o nośność dla transportu ciężkiego. Czy w Polsce mamy zidentyfikowane te miejsca? Na jakim poziomie są plany, żeby rzeczywiście mieć zdolności przerzucenia przez Polskę ciężkiego sprzętu, zwłaszcza jeśli chodzi o sprzęt pancerny? Moje drugie pytanie jest już z Tallina. To pytanie o naszą część Via Baltica i Rail Baltica. Wiem, że na Łotwie czy w Estonii jest katastrofa, jeśli chodzi o ich stronę. Ale chciałbym być pewien, że nasza strona rzeczywiście się tutaj wywiązała. Czy z naszej strony sprawdziliśmy zdolności zwłaszcza transportu kolejowego, ale też drogowego do granicy litewskiej i zrobiliśmy tutaj wszystko, co zaplanowaliśmy? Czy zwłaszcza w temacie kolejnictwa, jest jeszcze coś do roboty, a jeśli jest, to kiedy rzeczywiście możemy się spodziewać, że Rail Baltica i Via Baltica skończymy? Moje kolejne pytanie dotyczy logistyki europejskiej, bo bardzo często w Europie mówi się o tym, że dotarcie wojsk z Hiszpanii czy z Wielkiej Brytanii do Polski może trwać tygodniami, jeśli chodzi o bariery biurokratyczne, przepustowość biurokratyczną i transportową dla amunicji, broni i wojska. Że poszczególne kraje mają bardzo skomplikowane procedury i może się okazać, że nie wystarczy wola, bo biurokracja może zatrzymać posiłki w Europie.

Teraz jest pytanie o nasze procedury administracyjne. Na ile jesteśmy przygotowani, żeby w ogóle wpuścić obce armie – sojusznice armie – na teren Rzeczypospolitej, żeby mogły nas wspomagać? Rozumiem incydentalne sytuacje dotyczące właśnie obecności wojsk brytyjskich czy sojuszników w Polsce, czy np. wojsk amerykańskich wokół Jasionki, ale tu mówimy o ewentualnym – mam nadzieję, że to się nie wydarzy – masowym transporcie paliw, smarów, amunicji czy żołnierzy, sprzętu, rakiet, itd. na teren Rzeczypospolitej. Czy jako posłowie mamy jeszcze coś do zrobienia na terenie Rzeczypospolitej, bo to jest nasz żywotny interes, żeby ten sprzęt trafił do Polski? Słyszałem też ze strony Unii Europejskiej i tego głównego komisarza... Wyleciało mi nazwisko. Może za chwilę je sobie przypomnę. Tak, to właśnie on to mówił i to na forum. Bodajże na forum w Dayton obiecał, że na jesieni będzie zaprezentowane przez Unię Europejską takie militarne Schengen. Czy państwo już coś wiedzą na ten temat? Czy mamy jakieś własne propozycje dotyczące tego? Nie wiem. Czy to będzie jakiś paszport NATO w ramach Unii Europejskiej czy coś innego, dzięki czemu po prostu te dostawy będą przepuszczane bez specjalnych procedur? Czy mamy też jakąś polską propozycję? Jak mówię, tak naprawdę to my powinniśmy być tego inicjatorem, bo to jest w naszym żywotnym interesie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Dziękuję bardzo. Z mojej strony jest taka prośba, żeby – szanując państwa czas – pytania zamykały się w 2 minutach. Ale to jest taka otwarta formuła. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, jeśli można. Rozpocznę od ostatniego pytania. Rzeczywiście jesteśmy już na ostatnim etapie – to już chyba bardziej tygodnie, niż miesiące – zakończenia i oddania do użytku całości Via Baltica. Pan przewodniczący o to pytał, ale również pytał o projekt Rail Baltica, jeśli chodzi o linię kolejową. Tutaj w drugim półroczu tego roku PKP PLK panuje podpisanie umów z wybranymi wykonawcami na kolejne odcinki tego projektu. To odcinki Białystok – Knyszyn, Knyszyn – Osowiec i Osowiec – Elk. Co do pytania pana posła Zapałowskiego, na sali jest pan dyrektor Krężel, dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej, więc – jeśli można – przekażę mu głos. Dziękuję.

Szef zarządu w SG WP płk Sławomir Walenczykowski:

Dobrze. To może zacznę w takiej kolejności, w jakiej zapisywałem pytania. Pierwsze pytanie było odnośnie do mocy przeładunkowej planowanych portów. Nie jestem w stanie odpowiedzieć podając tony, bo w wojsku patrzymy na liczbę statków, które jednocześnie jesteśmy w stanie obsłużyć. Czyli nowe, planowane porty zarówno w Świnoujściu, jak i Port Zewnętrzny w Gdyni, są oceniane na 2 statki czterystumetrowe i 1 statek dwustumetrowy, które będziemy mogli jednocześnie rozładowywać. Odnośnie do pytania o procent dróg i mostów niespełniających wymagań, to tak – widzimy ten problem. Chociaż jest tak z bardzo prostej przyczyny. Kiedy powstawało gros naszej infrastruktury, mówię to jako czołgista, nasze czołgi ważyły ok. 40 t. Teraz nowocześniejsze czołgi zarówno nasze, jak i sojusznicze ważą powyżej 60 t. Zapewniam, że możliwości przerzutu wojsk sojuszniczych istnieją, aczkolwiek tutaj też współpracujemy z Ministerstwem Infrastruktury, żeby ten stan poprawić, aby mieć większą elastyczność i większą liczbę dróg i mostów dostępnych do przerzutu wojsk sojuszniczych.

Odnośnie do naszej części sieci drogowej do Litwy pan minister już odpowiedział. Dodam tylko tyle, że – jak pan przewodniczący wspomniał – większy problem w naszych pracach planistycznych widzimy po litewskiej stronie ze względu na inny rozstaw torów linii kolejowych. Wiadomo, że jest to jeszcze pozostałość z czasów byłego związku sowieckiego. Tak że w dalszym ciągu Litwini muszą jeszcze przepracować swoją część, którą planowaliśmy już wcześniej, budowy standardowej europejskiej linii kolejowej przynajmniej do Kowna, a w najlepszym wypadku do Wilna, żeby ułatwić przerzut wojsk bez konieczności przeładunku na przejściach granicznych. Odnośnie do biurokracji wojskowej, panie przewodniczący, to na pewno jest to wyzwanie. Szczególnie im bardziej na zachód ten ruch się zacznie i im więcej jest krajów do przekroczenia, tym większy jest to problem.

Staramy się temu zaradzić trzytorowo. Po pierwsze, przez redukcję naszych procedur. Naszych procedur narodowych. Tutaj muszę się pochwalić, że naprawdę, dzięki współpracy z odpowiednimi ministerstwami jesteśmy w przedzie, jeżeli chodzi o wschodnią flankę, jeżeli chodzi o procedowanie wniosków na przemieszczenie i o tempo opracowania tych dokumentów. Jesteśmy w stanie do 3 dni takie wnioski procedować i te transporty przemieszczać. Trochę większy problem widzę ze względu na federacyjny charakter Niemiec, gdzie te przemieszczenia trzeba koordynować na poziomie federalnym. To zajmuje im troszeczkę więcej czasu. Tak że oni muszą to troszeczkę nadgonić. Ale stąd też m.in. nasze podkreślanie roli inwestycji w porty morskie, bo to jest to, co wspominałem wcześniej. Jeżeli w naszych portach będziemy mieli większe zdolności do przyjęcia tych transportów, to one nie będą musiały przejeżdżać przez Niemcy czy przez Francję.

Trzecią odpowiedzią na te ograniczenia jest inicjatywa korytarza holendersko-niemiecko-polskiego. To jest jakby pierwszy etap w celu wypracowania procedur, żeby tę biurokrację zredukować maksymalnie, na ile się da. Najlepiej procedować wszystkie dokumenty w czasie rzeczywistym. Czyli, kiedy ten wniosek wchodzi w Holandii, to nasze organy transportu i ruchu wojsk już o tym wiedzą i też mogą go procedować jakby równocześnie, skracając tym samym czas obrotu dokumentów od momentu wejścia w Holandii. Docelowo, po wdrożeniu rekomendacji, które zostały opracowane przez zespół trójstronny, planowane jest rozszerzenie tego korytarza przez włączenie do tego Francji, Litwy, Luksemburga, Belgii i może docelowo także Czech. Mamy jeszcze coś do dodania, panie pułkowniku?

Szef oddziału w ZL SG WP płk Maciej Konopa:

Jeśli mogę dodać, a jednocześnie wskazać na rozwiązania, które strona wojskowa wprowadziła w 2024 r., jeśli chodzi o zwiększenie swobody przemieszczania wojsk. Wraz z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad uzgodniliśmy predefiniowane drogi HNS, które są przeznaczone do szybkiego przemieszczania wojsk sojuszniczych przez terytorium Polski. Odpowiadając na kwestie dotyczące znajomości i swoich słabości w kwestii infrastrukturalnych i odnosząc się do słów generała Błazeusza powiem, że znamy te słabe punkty. Przedstawiałem to już we wcześniejszej wypowiedzi. Wskazaliśmy te słabe punkty Ministerstwu Infrastruktury. Również wraz z Ministerstwem Infrastruktury przedstawiliśmy je Unii Europejskiej. Mam nadzieję, że m.in. właśnie ta generacja potrzeb z naszej strony przyczyniła się do faktu, że Unia Europejska w końcu poważnie potraktowała instrument CEF Military Mobility, ponieważ w pierwszym etapie, kiedy ten instrument powstawał – mowa tutaj o 2019 r. i o 2020 – Unia Europejska przeznaczyła na ten cel finalnie tylko i wyłącznie 1,7 mld euro dla wszystkich członków.

Na szczęście w nowej perspektywie jest to już kwota dziesięciokrotnie większa. Myślę, że m.in. właśnie te nasze starania – strony wojskowej i Ministerstwa Infrastruktury – pozwoliły na uświadomienie, że zwłaszcza Europa Środkowo-Wschodnia wymaga inwestycji i tzw. obiektów inżynierskich oraz podnoszenia standardów mobilności wojskowej. Ale to, że akurat mamy słabe punkty nie oznacza tego, że jesteśmy nieprzejezdni. Wręcz przeciwnie. Predefiniowane drogi HNS, które zostały wyznaczone, to są drogi, które pozwalają na przemieszczenie tych wojsk w szybki sposób. Są to głównie drogi ekspresowe i autostrady, które przebiegają przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W przypadku wniosków, które są procedowane, znajomość tych dróg oraz ciągłe monitorowanie przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad pozwala nam – zgodnie z przepisami – wydać ten wniosek do 3 dni. Ale nieraz jesteśmy w stanie nawet wydać taki wniosek w ciągu jednego dnia. Pamiętam, że osobiście koordynowałem, zwłaszcza w okresie, kiedy koordynowaliśmy transporty kierowane bezpośrednio na front na Ukrainę, donacje transportowane z krajów Europy Zachodniej przez nasz kraj. Wtedy nawet w ciągu kilku godzin potrafiły one zostać przeprocedowane. To pokazuje, że współpraca między układem militarnym i niemilitarnym, ale również znajomość infrastruktury, jej mocnych i słabych punktów oraz fakt wydania przez pełnomocnika ministra obrony narodowej do spraw HNS dróg predefiniowanych HNS pozwala na szybkie procedowanie transportów przez nasz kraj. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, pan minister musiał opuścić posiedzenie naszej Komisji, ale poprosił, żeby sędować pytania na dyrektorów właściwych departamentów, jeżeli będzie taka wola czy chęć. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krężel:

Czy mogę? Paweł Krężel, Ministerstwo Infrastruktury, dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Przewodniczący poseł Andrzej Szewiński (KO):

Bliżej mikrofon, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Odnosnie do zdolności przeładunkowych, bo takie pytanie padło. Jeśli chodzi o zdolności przeładunkowe terminali kontenerowych, generalnie podajemy je w TEU, czyli w liczbie kontenerów, które mogą przeładować. Oddanie do użytku terminali kontenerowych w Świnoujściu i Gdyni zwiększy potencjał przeładunkowy o około 4,5 mln TEU. Natomiast istotna informacja jest taka, że zwiększenie potencjału przeładunkowego polskich portów to nie tylko porty w Świnoujściu i Gdyni. Rozwijamy też największy polski terminal kontenerowy. To jest Port w Gdańsku i Terminal kontenerowy Baltic Hub w Gdańsku. W czerwcu oddane zostało do użytku nowe nabrzeże T3. Dzięki temu zwiększyliśmy potencjał przeładunkowy tego terminala o 1,5 mln TEU, do 4,3 mln TEU. Dziękuję bardzo.

Poseł Marek Jakubiak (Republikanie):

Krótkie pytanie.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Przyjmuję państwa zgłoszenia. W tej chwili pan poseł Siemaszko.

Posel Rafał Siemaszko (KO):

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałem zapytać, czy jest szansa na kompleksowy remont Estakady Kwiatkowskiego ze środków z Funduszu Obronności i Bezpieczeństwa. Myślę, że tak ważna droga mogłaby być wyremontowana z tych środków. Przez wiele lat pełni główną drogę do portu NATO i do gdyńskiego portu przeładunkowego, więc myślę, że należałoby to zrobić. I drugie pytanie. Dlaczego przez 8 lat rządów Prawa i Sprawiedliwości Droga Czerwona nie została realnie zbudowana? Pamiętamy, że w 2014 r. wkopywano łopaty pod budowę Drogi Czerwonej. Co się stało? Jakie są przyczyny? Czy te 8 lat zostało przeanalizowane? Może były jakieś błędy czy niedociągnięcia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Może skolekcjonujemy pytania, które zadają państwo posłowie. Tak? Pan poseł Krzysztof Szymański.

Posel Krzysztof Szymański (Konfederacja) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, po pierwsze, bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu, bo co prawda jestem spoza Komisji Obrony Narodowej, ale jestem posłem z Gdyni i wiceprzewodniczącym komisji gospodarki morskiej. Dlatego bardzo zależy mi na tym, żeby Droga Czerwona powstała. Przyznam, że bardzo cieszę się, że jest taka wola polityczna, aby Droga Czerwona została umieszczona na liście inwestycji strategicznych. Jednak niezależnie od woli politycznej potrzebne są do tego fundusze. Natomiast pytanie, które mam, dotyczy tego, jakie są dokonania obecnego rządu przez prawie 2 lata w kontekście zabezpieczenia środków finansowych na budowę tej drogi? Pan minister wspomniał o zabezpieczeniu 2 mld zł. Ta kwota została zabezpieczona podczas nowelizacji ustawy o portach i przystaniach morskich 6 lat temu. Następnie została potwierdzona w kolejnych budżetach. Natomiast inflacja w tym okresie spowodowała, że koszt budowy Drogi Czerwonej wzrósł do 4,5 mld zł.

Oczywiście doceniam zapowiedź pana ministra na temat prób pozyskania środków finansowych. Jednak chciałbym zapytać, jakie są dotychczasowe sukcesy w pozyskaniu jakichkolwiek środków finansowych poza tymi 2 mld zł zabezpieczonymi 6 lat temu? Następnie chciałbym podkreślić, że – jak pan pułkownik wspomniał w swojej wypowiedzi – Droga Czerwona jest po drugiej stronie kanału portowego w stosunku do Portu Wojennego oraz Stoczni Wojennej. Oczywiście, spełnia tzw. rolę dual use. Natomiast Estakada Kwiatkowskiego jest drogą absolutnie wymaganą do tego, aby zabezpieczyć możliwość ruchu kołowego z Portu Wojennego i ze Stoczni Wojennej. Korzystam z okazji, żeby wspomnieć, że konieczna jest również inwestycja Estakady Kwiatkowskiego, która w tym momencie jest już w stanie no bliskim agonii. Przy okazji chciałbym podkreślić, że zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich minister infrastruktury jest zobowiązany zapewnić dojazd drogą krajową do portu morskiego, natomiast Port w Gdyni jest jedynym portem morskim, do którego takiej drogi krajowej nie ma. Ze wszystkich moich spotkań z radą interesantów portu Morskiego w Gdyni, z portami, z Izbą Gospodarki Morskiej czy z przedsiębiorcami... Na moje pytanie, czego potrzebują do dalszego życia, każdy jako pierwszy punkt wymienia Drogę Czerwoną. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Jak pan poseł zauważył, również w zapowiedzi dzisiejszego tematu, Droga Czerwona była takim symptomatycznym dopowiedzeniem tego, o co nam m.in. chodzi. Pan poseł Jacek Niedźwiedzki.

Posel Jacek Niedźwiedzki (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, tak jak moi przedmówcy, również zgłaszam wniosek o to, żeby w następne spotkanie odbyło się z udziałem przedstawicieli MON i Ministerstwa Infrastruktury. Chodzi mi o spotkanie na taki temat jak dzisiaj. Na temat Drogi Czerwonej. Był temat dróg w północno-wschodniej Polsce. Pan płk Konopa wspominał o drodze Białystok – Augustów węzeł Raczek, czyli o tym, co mówią Litwini. Często jadą tą drogą i też mają problemy. Mówimy o tej drodze jako o drodze śmierci. Dzisiaj w czasie posiedzenia Komisji Unii Europejskiej wyszedł dezyderat w tej sprawie – o potrzebie szybkiej budowy tej drogi. Mam pytanie do pana pułkownika. Czy w MON mówi się coś o tej drodze? O tym, że jest możliwość pozyskania z KPO środków, jako że jest to droga zapisana przez Ministerstwo Obrony Narodowej jako strategiczna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo, pan poseł Suski.

Poseł Paweł Suski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, oczywiście, mówimy dziś o mobilności w północnej części Polski, w szczególności z uwzględnieniem możliwości przyjęcia wojsk sojuszniczych, które w zakresie sprawnej i szybkiej dyslokacji najchętniej i najbardziej sprawnie będą przemieszczać się drogą morską. Geopolitycznie i lokalizacyjnie mamy 4 porty, ale położone na antypodach naszej granicy morskiej i obciążone zagrożeniami. Sama obrona Zatoki Gdańskiej jest już wyzwaniem. Zartujemy sobie tu trochę z kolegą, że może łatwiej byłoby zdobyć Królewiec, żeby można było bezpiecznie wpływać do portu w Gdyni. Może właśnie to jest koncepcja. W każdym razie, żeby nie przedłużać chcę powiedzieć, że dywersyfikacja jest nam niezbędna. Co z portami Wybrzeża Środkowego? Ustka? Kołobrzeg? Czy jesteśmy w stanie w krótkim czasie zapewnić możliwość dywersyfikacji w takim zakresie, również przy wykorzystaniu portów, które mają, najbardziej korzystną dostępność morską? Które mają bezpośrednią możliwość korzystania z tych portów? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Wtedy droga S11 też się przyda. Droga łącząca Śląsk z Kołobrzegiem. Pani poseł Wioletta Tomczak.

Poseł Wioletta Tomczak (Polska2050-TD):

Dziękuję serdecznie. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dziękuję za podjęcie newralgicznego dla Pomorzan, ale także dla bezpieczeństwa całej Polski tematu Drogi Czerwonej. Moim kolegom, przedmówcom z regionu także dziękuję. Droga Czerwona jest newralgiczna, ale to nie wszystko. Faktycznie mamy bardzo długo trwający kłopot z Estakadą Kwiatkowskiego. To nie tylko kwestia funduszy, ale także rozwiązania problemu dotyczącego tego, czy nie udałoby się Estakady Kwiatkowskiego podpiąć pod drogę krajową. Gdynia jest uroczym i pięknym miastem, a ta droga po prostu – nawet w oczach mieszkańców Gdyni – spełnia bardziej właśnie funkcje krajowe dostępu do Portu Wojennego i bardzo szerokiego przemieszczania się osób spoza Gdyni niż służy tylko i wyłącznie samym mieszkańcom. To pierwsza kwestia. Druga kwestia jest taka, że podobno ministerstwo – takie były przekazy medialne i także pewnych parlamentarzystów – podjęło rozmowy dotyczące tzw. drogi Via Pomerania, czyli drogi z Konina do Ustki przez Bydgoszcz i Słupsk. Chciałabym się dowiedzieć, a mam nadzieję, że szanowna Komisja także. Na jakim etapie są te rozmowy? Czy jest to tylko i wyłącznie kwestia planowania? Czy w tej kadencji Sejmu jesteśmy w stanie podjąć chociażby pierwsze działania dotyczące jej wytyczenia i znalezienia środków na tę drogę? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jakubiak.

Poseł Marek Jakubiak (Republikanie):

Trochę inne pytanie. Proszę państwa, parę godzin temu Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie wstrzymał wykonanie decyzji środowiskowej dla budowy głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu, będącego inwestycją strategiczną. Zrobiono to na skutek skargi złożonej przez organizację niemiecką. Pytanie brzmi, czy jesteśmy w stanie bronić się przed atakiem naszych sąsiadów, godzących w nasze interesy narodowe?

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Właśnie przed posiedzeniem też usłyszałem tę informację. Pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panowie oficerowie, dotarłem na posiedzeniu tej Komisji z godzinnym opóźnieniem, ponieważ na posiedzeniu Komisji Infrastruktury dyskutowaliśmy również o kwestiach inwestycji drogowych. Nie wiem, czy był poruszany temat dróg ekspresowych w województwie podlaskim – dróg S16 i S8. Chodzi o to, że obecne kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury chce się wycofać z realizacji tych 2 projektów drogowych. Zostało nam to jasno zakomunikowane na początku tego roku. Droga ekspresowa S16 będąca częścią drogi Via Carpatia, czyli odcinek między Białymstokiem a Ełkiem, a dokładnie między

Knyszynem a Elkiem, nie ma mieć charakteru drogi ekspresowej. Ministerstwo Infrastruktury mówi o zamiarze realizacji tej inwestycji.

Posel Jacek Niedźwiedzki (KO):

To nie jest droga Via Carpatia, panie pośle.

Posel Rafał Weber (PiS):

Jest to droga Via Carpatia.

Posel Jacek Niedźwiedzki (KO):

Białystok – Suwałki. To jest droga Via Carpatia. Dziękuję.

Posel Rafał Weber (PiS):

Nie. W szlakach sieci TEN-T, czyli Transeuropejskiej Sieci Transportowej, droga S16 między Białymstokiem a Elkiem jest częścią drogi Via Carpatia. Odsyłam do dokumentów europejskich. Walczyliśmy o to bardzo mocno i wywalczyliśmy to skutecznie. Jak z perspektywy Ministerstwa Obrony Narodowej wygląda potrzeba budowy tej drogi właśnie o parametrach klasy S? I nie tylko o parametrach klasy S, czyli z węzłami bezkolizyjnymi odpowiedniej szerokości, ale również z podpowiedzią Ministerstwa Obrony Narodowej, jeżeli chodzi o inne elementy, które byłyby trudne do pokonania przez potencjalnych agresorów. To tak mówiąc ogólnie, w trybie jawnym. I podobne pytanie o inną ważną drogę z punktu widzenia komunikacyjnego. O drogę ekspresową S8 między Białymstokiem a Suwałkami. Ona również decyzją obecnego kierownictwa ma zostać wycofana z programu budowy dróg krajowych. Szanowni państwo, ona posiada dofinansowanie. Środki europejskie nie są potrzebne, ponieważ w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych na realizację tej inwestycji zapewniono kilka miliardów złotych. Mówię z pamięci, ale myślę, że to jest ok. 5 mld zł.

Tak że to jest kwota, która spokojnie wystarczy na to, żeby ten odcinek zrealizować. Ministerstwo Infrastruktury nie chce budować tej drogi w standardzie klasy S, a ona, podobnie jak S16 między Białymstokiem a Elkiem, również przy współpracy z Ministerstwem Obrony Narodowej powinna być obudowana elementami trudnymi do sforsowania. Jeżeli popatrzymy na mapę naszego kraju i skupimy się na województwie podlaskim to wiemy, dlaczego mówimy o tych drogach jako o drogach strategicznych z punktu widzenia obronności naszego kraju. Jakie jest stanowisko Ministerstwa Obrony Narodowej związane z wycofaniem się przez Ministerstwo Infrastruktury z budowy tych 2 dróg o charakterze dróg ekspresowych? Proszę, panowie oficerowie, o jasną odpowiedź.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Chciałem zapytać, czy wtedy, kiedy nie było mnie na sali, z państwa strony była jakaś konkluzja dotycząca drogi łączącej Powidz z autostradą A2? Jeżeli nie, to prosiłbym o komunikat, czy to, co jest zaplanowane i jest w trakcie, jest wystarczające dla potrzeb, o których dzisiaj mówimy?

Na tym wyczerpaliśmy katalog osób zgłaszających się do zadania pytań. Proszę bardzo, kto z państwa chciałby jako pierwszy odpowiedzieć na zadane pytania? Proszę uprzejmie.

Doradca ministra obrony narodowej Maciej Samsonowicz:

Maciej Samsonowicz, doradca ministra obrony narodowej. Szanowni państwo, od kwietnia zeszłego roku w Ministerstwie Obrony Narodowej pracujemy nad raportem w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe. Ten raport jest już na ukończeniu. Przeanalizowaliśmy ponad tysiąc odcinków drogowych z obszaru województwa pomorskiego, zachodniopomorskiego, kujawsko-pomorskiego oraz warmińsko-mazurskiego. Wybraliśmy po kilkanaście inwestycji niezbędnych do zrealizowania z punktu widzenia konieczności mobilności wojsk własnych oraz sojuszników. Wytypowaliśmy też 4 porty główne. Czyli Gdynia, rozbudowa Portu Morskiego w Ustce, przebudowa portu w Kołobrzegu oraz porty w Świnoujściu zwłaszcza, jeśli chodzi o terminal kontenerowy. W piśmie z 5 maja br. wskazujemy, że te porty, jak również budowa zdolności portu kontenerowego w porcie morskim w Świnoujściu powinny być traktowane przez ministra infrastruktury... Tutaj zacytuje: „o przyjęcie wskazanych powyżej priorytetów jako potrzeby strategiczne dla interesów Rzeczypospolitej Polskiej z zastosowaniem przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa, o ochronie środowiska oraz ocenie oddziaływania na środowisko”.

Wydaje mi się, że to pismo można potraktować jako pismo, dzięki któremu wszystkie starania ekologów można odrzucać, bo w takim ujęciu tych inwestycji możemy po prostu realizować je bez uzgodnień środowiskowych. Tak to powinno być traktowane z punktu widzenia Ministerstwa Obrony Narodowej. Jeśli chodzi o zidentyfikowane miejsca przerzutu, faktycznie pan przewodniczący ma rację. Kwestia drogi morskiej jest bardzo ważna. Natomiast a) to porty, b) to infrastruktura drogowa, a c) to infrastruktura kolejowa. Zidentyfikowaliśmy te 4 porty oraz sieć dróg i kolei, które muszą się pojawić po to, żeby można było sprawnie dokonać przerzutów. Jeśli chodzi o Fundusz Bezpieczeństwa i Obronności odpowiem zbiorczo, także z Drogą Czerwoną. Przepisy powinny być gotowe na jesieni. Natomiast już teraz zarówno Estakada Kwiatkowskiego, jak i Droga Czerwona są przedmiotem analiz w kontekście możliwości pozyskania środków. Komisja Europejska zawęziła możliwość pozyskiwania środków na drogi do odcinków do 20 km. Droga Czerwona ma ok. 9 km – wszystkie 3 odcinki razem wzięte – więc będzie się kwalifikowała. Estakada Kwiatkowskiego tym bardziej.

Natomiast jest kwestia szczegółów dotyczących możliwości pozyskania finansowania. Te drogi zostaną zrobione. Te remonty muszą być wykonane z punktu widzenia obronności, więc te środki, czy z budżetu czy z Funduszu Bezpieczeństwa i Obronności, zostaną znalezione. Do Ministerstwa Obrony Narodowej wpłynęło pismo od bardzo poważnego przedsiębiorstwa, które zaproponowało również realizację tego przedsięwzięcia. Mówię teraz o Drodze Czerwonej w formule partnerstwa publiczno-prywatnego zaznaczając jednocześnie, jakby w toku dopytania, że zarówno ruch pojazdów wojskowych – co jest zrozumiałe – i wszystkiego, co jest związane z wojskiem, ale także pojazdów osobowych, będzie zwolniony z opłat. Oni rozważają, żeby taką drogę wybudować ze środków własnych, postawić spółkę w Gdyni i płacić tam podatki, co może mieć znaczenie akurat dla tego miasta. Sytuacja jest dosyć trudna, jeśli chodzi o finanse. Oczywiście, to pismo – ponieważ to nie my podejmujemy decyzję – przekazujemy do Ministerstwa Infrastruktury w celu podjęcia analiz. Na jesieni powinny już być decyzje ostateczne dotyczące modelu finansowania jednego z tych 3 odcinków.

W ramach kończących się prac nad raportem w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe, również przygotowujemy zestaw rekomendacji, żeby wszystkie inwestycje ujęte w tym raporcie były zwolnione przede wszystkim z kwestii środowiskowych, ale też kwestii dotyczących prawa zamówień publicznych oraz innych, ponieważ te drogi ze względu na obronność mieć musimy. Nie mogą się zdarzać sytuacje, o których pan poseł był łaskaw powiedzieć, dotyczące tego, że ktoś gdzieś coś blokuje, bo używa w różny sposób kwestii dotyczących środowiska. Życie i zdrowie Polaków jako pierwsze. Jeśli chodzi o Via Pomerania, jest to przedmiotem analiz w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad określiła nam harmonogram od 7,5 roku do 9,5 roku w zależności od tego, czy uda się to zwolnić z uzgodnień środowiskowych. Z jednej strony ustawa, którą przygotowuje Ministerstwo Infrastruktury, z drugiej sam raport w części jawnej i niejawnej, powinny być dostateczne do wyłączenia kwestii środowiskowych.

Koszty zostały oszacowane przez GDDKiA na ponad 12,5 mld zł, a odcinek na 210 km. Mam nadzieję, że wkrótce będziemy publikowali raport. Powinny się w nim znaleźć te wszystkie rzeczy. Oczywiście, część będzie klauzulowana, ponieważ jeśli wchodzimy w kwestie dotyczące operacyjności wojsk czy uzasadnienia, dlaczego potrzebujemy tych konkretnych dróg, itd., to znajdzie się to w części niejawnej. Jeśli chodzi o porty, o zabezpieczenie, również w tym piśmie z 5 maja wskazujemy na konieczność wdrożenia systemów antydronowych we wszystkich portach morskich i portach lotniczych. Mogę powiedzieć, że w raporcie będziemy też chcieli, żeby tego typu systemy były wdrożone w krajowych punktach przeładunkowych. To jest zrozumiałe. Musimy się na to wszystko przygotowywać. Te rekomendacje zostały wdrożone.

Nieobecny już pan minister Bukowiec wspominał o naszym zwróceniu się w lutym br. do ministra finansów w kwestii potraktowania inwestycji Drogi Czerwonej, ale też Estakady Kwiatkowskiego – ponieważ z punktu widzenia Ministerstwa Obrony Narodowej traktujemy to jako jeden ciąg. Dlatego, że doprowadza i może wyprowadzać przerzut wojsk, jeśli chodzi o port podwójnego zastosowania, czyli o port w Gdyni i doprowadza do Portu Wojennego jako jedna droga. Wskazaliśmy, że te środki muszą się znaleźć. To też jest podstawą do tego, żeby w ogóle uwzględniać je np. przy planowanych wydatkach z Funduszu Bezpieczeństwa i Obronności. Oczywiście, to pismo skierowaliśmy też do przewodniczącego Komisji do Spraw Służb Specjalnych pana Marka Biernackiego. Trudno mi odpowiedzieć, dlaczego przez 8 lat Droga Czerwona nie została wybudowana, bo to jest pytanie – oczywiście – do poprzednio rządzących.

Natomiast temat Drogi Czerwonej został skierowany przez Komisję do Spraw Służb Specjalnych do zbadania przez Komisję do spraw badania wpływów rosyjskich. Pewnie tam będą zapadały te decyzje czy rozstrzygnięcia.

Możemy tylko zwrócić uwagę na taką rzecz, że w sierpniu 2017 r. strona amerykańska w kontekście konieczności wybudowania Drogi Czerwonej pisała już w sierpniu 2017 r., a w październiku 2017 r. został porzucony w Porcie Gdynia rosyjski statek „Katanga”, który został niedawno wyprowadzony po prawie 8 latach bytności tam. Od razu odpowiem, że strona amerykańska napisała pismo w sprawie drogi Via Pomerania. Tak że te rzeczy też będą w raporcie, który kończymy przygotowywać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Czy przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury ma jakieś przemyślenia na temat katalogu różnych pytań, które padły na posiedzeniu Komisji? Proszę uprzejmie.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Myślę, że w pozostałym zakresie odpowie koleżanka z departamentu drogowego, natomiast ja chciałbym odpowiedzieć na pytanie odnośnie do decyzji środowiskowej dla terminala kontenerowego w Świnoujściu. Ta sprawa rzeczywiście budzi kontrowersje. Przede wszystkim chciałem przypomnieć, że chodzi o postępowanie, które trwa już wiele lat. Zostało zapoczątkowane decyzją regionalnego dyrektora ochrony środowiska z 10 października 2023 r. Tak naprawdę odwołują się dwie organizacje lokalne – jedna niemiecka, a druga ze Świnoujścia. W tej chwili trwa postępowanie odwoławcze. W tej chwili najnowsza informacja dotyczy wstrzymania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji środowiskowej. Jest to związane z tym, że planowe wydanie wyroku nastąpi 4 sierpnia, więc mówimy tylko o wstrzymaniu natychmiastowej wykonalności do 4 sierpnia, tj. do czasu wydania wyroku. Natomiast – oczywiście – jesteśmy zdeterminowani, żeby tę inwestycję realizować. Zobaczymy, jaki będzie wyrok. W zależności od tego będziemy podejmować stosowne działania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa ma jeszcze potrzebę uzupełnienia informacji? Pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak, chciałem dopytać o drogi S8 i S16, jeżeli chodzi o stanowisko MON.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Panie pośle, może zrobimy w ten sposób, że uznamy, że pytanie zostało zadane. Ponieważ uznaje pan, że nie ma odpowiedzi, może zrobimy to w ten sposób, że uzyskamy pisemną odpowiedź ze ze strony MON i prześlemy ją państwu. Dobrze?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak, panie przewodniczący.

Poseł Jacek Niedźwiedzki (KO):

Jeśli można, panie przewodniczący... Może jednak zrobimy jeszcze jedno posiedzenie w następnym terminie, żeby... Było dużo tematów – S16, S8, drogi na Litwę. Już 2 posłów mówiło, żeby takie posiedzenie zrobić. Żeby były na nim obecne również osoby z ministerstw – z Ministerstwa Infrastruktury i z Ministerstwa Obrony Narodowej. Wtedy będziemy mogli uzyskać więcej wiedzy na ten temat.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Nie widzę problemu. Jeżeli istnieje taki zakres tematyczny, który należałoby jeszcze powtórzyć, możemy wrócić do tego tematu, bo kwestia mobilności nabiera szczególnego znaczenia. I to nie tylko tutaj, na krajowym podwórku, ale również w relacjach z innymi partnerami NATO, więc jak najbardziej znajdziemy czas, żeby o tym porozmawiać na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Uznaję, że być może wtedy wrócimy również do tego pytania, bo nie widzę tutaj akurat, aby ktokolwiek mógł odpowiedzieć na pytanie pana posła Webera, więc może... Czy pan pułkownik? Tak?

Szef oddziału w ZL SG WP płk Maciej Konopa:

Tak. Już zebraliśmy informacje. Tutaj jest bardzo długa lista, bogata lista naszych zgłoszeń do Ministerstwa Infrastruktury. Zresztą miejmy nadzieję, że te zgłoszenia będą również procedowane w ramach konkursów Facility „Connecting Europe” – Military Mobility. Odpowiem, że S16 tak. Przez stronę wojskową została wskazana jako wysoka potrzeba do dalszych konkursów w pozyskiwaniu środków finansowych. Podobnie zresztą jak S8.

Posel Rafał Weber (PiS):

A stanowisko Ministerstwa Infrastruktury na te potrzeby? Konkretnie na te dwie?

Szef oddziału w ZL SG WP płk Maciej Konopa:

Nie znam dokładnie stanowiska Ministerstwa Infrastruktury, ale wiem, że Ministerstwo Infrastruktury również przedstawiło te drogi jako istotne przy analizie tzw. hot-spotów w naszym kraju i jako elementy istotne do ubiegania się o środki unijne.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Widzę, że tam jest zgłoszenie. Z Ministerstwa Infrastruktury czy dykcji generalnej? Nie? Nie ma. Proszę bardzo, jeszcze pan poseł Zieliński.

Posel Jarosław Zieliński (PiS):

Chcę tylko przypomnieć, bo pan przewodniczący wtedy nie był obecny na sali, że ja złożyłem wniosek. Formalny wniosek o to, żeby zorganizować osobne posiedzenie poświęcone budowie infrastruktury transportowej w kontekście potrzeb wojskowo-obronnych w północno-wschodniej Polsce. Tak jak dzisiaj rozmawiamy o takich potrzebach na obszarze Pomorza. Tak że podtrzymuję ten wniosek.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

To znaczy, chcę wyjaśnić, że ten przykład mobilności i potrzeb inwestycyjnych w zakresie dróg i instalacji portowych był potraktowany symbolicznie przez określenie czy wskazanie, że Czerwona Droga jest tutaj jako droga symptomatyczna. Tak że nie ograniczaliśmy tego co do zakresu. Ale przyjmuję pański wniosek.

Posel Jarosław Zieliński (PiS):

Tylko dzisiaj nie wszystko jest przygotowane do odpowiedzi, a chodzi o to, żebyśmy mogli prosić o przygotowane konkretnie odpowiedzi ministra – Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Obrony Narodowej. Żebyśmy mogli o tym porozmawiać poważnie w sensie planów decyzyjnych.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Myślę, że byłoby dobrze, aby to było połączone z jakąś wizualizacją, którą można byłoby obejrzeć w trakcie posiedzenia. Wtedy zupełnie inaczej obrazuje to wszystkie zamierzenia. Tak że dziękuję za ten wniosek. Zresztą, jak panowie potwierdzają, został on zapisany przez sekretariat Komisji.

Jeżeli nie usłyszę innych wniosków, chciałbym podziękować reprezentantom, zarówno Ministerstwa Obrony Narodowej – tak że wszystkim państwu dziękuję – jak również Ministerstwa Infrastruktury. Do wszystkich państwa posłów została złożona indywidualna korespondencja. Pani się do tego zgłasza? Miałbym taką konkluzję. Akurat ze względu na charakter wniosku, który pani złożyła, zgodnie z pragmatyką zajmiemy się tym jako Komisją Obrony Narodowej i prześlemy tam gdzie potrzeba, prosząc o pilne wyjaśnienie. Dobrze? Żebyśmy nie musieli odczytywać tego przed kamerami.

Pełnomocnik firmy „Wifama” Anna Garwolińska:

Chciałabym jednak zaznaczyć, że sprawa jest dosyć pilna. Trwa od 1,5 roku. W tej chwili wraca jak bumerang. Może wszystkie działania panów pułkowników i generałów mogą być bardzo łatwo rozwiązane przez...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Proszę pani, mam taką uprzejmą prośbę. Dobrze?

Pełnomocnik firmy „Wifama” Anna Garwolińska:

Rozumiem. Mam nadzieję, że pismo, które złożyłam, będzie dołączone do zapisu przebiegu posiedzenia Komisji. Czy mogę na to liczyć?

Posel Andrzej Szewiński (KO):

Czy mogę? Jeśli można, to pismo wykracza też poza materię dzisiejszego posiedzenia Komisji. Czy mogłaby pani powiedzieć, kogo pani reprezentuje i w jakim trybie pani składa to pismo?

Pełnomocnik firmy „Wifama” Anna Garwolińska:

Reprezentuję... Jestem pełnomocnikiem grupy „Wifama” – w której skład wchodzi także firma „Alfa” – oraz innych firm prywatnych dotkniętych tym procederem. Chcielibyśmy po prostu zaznaczyć, żeby Polska zwróciła większą uwagę na kwestie, które są zawarte w tym piśmie. To jest delikatna sprawa. To jest też z pogranicza kwestii spraw zagranicznych. Ponieważ nastąpiły zmiany w rządzie, wnosimy po raz kolejny o objęcie tej sprawy nadzorem ministerstwa.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Myślę, że te wyjaśnienia uznałbym za wystarczające. Nie ma potrzeby, żeby je kontynuować. Dziękuję pani za przedstawienie tego obrazu, który jest w tym piśmie. Traktujemy to serio.

Pełnomocnik firmy „Wifama” Anna Garwolińska:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad.
Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie.