

X kadencja



# KANCELARIA SEJMU

## Biuro Komisji Sejmowych

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

#### **■ KOMISJI INFRASTRUKTURY**

**(NR 99)**

z dnia 5 marca 2025 r.



---

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 99)

5 marca 2025 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

## – informacja na temat stanu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Mochocki** członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Wojciech Dinges** wiceprezes zarządu Polregio SA, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Henryk Grymel** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy i **Zdzisław Jasiński** przewodniczący Rady Krajowej Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność” oraz **Janusz Zubrzycki** członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu.

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

### **Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dobry wieczór. Witam bardzo serdecznie wszystkich obecnych, zebranych, przybyłych. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Niezwykle serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Witam pana Przemysława Sierpnia, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa. Witam przedstawicieli PKP PLK SA, w szczególności pana Marcina Mochockiego, członka zarządu, dyrektora do spraw realizacji inwestycji, panią Małgorzatę Krawczyk, dyrektora Biura Monitorowania Projektów Inwestycyjnych, pana Michała Mokrzańskiego, dyrektora Biura Przygotowania Inwestycji, panią Jolantę Pawluk, zastępcę dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji. Witam pana Michała Wrońskiego, kierownika kontraktu w Centrum Realizacji Inwestycji. Witam pana Damiana Dymińskiego, dyrektora Biura Strategii. Witam przedstawicieli naszych partnerów społecznych, w szczególności pana Jakuba Majewskiego, prezesa fundacji ProKolej, pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, pana Henryka Grymela, przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, pana Zdzisława Jasińskiego, przewodniczącego Rady Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”. Witam także pana Janusza Zubrzyckiego, przedstawiciela Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu.

Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku, z perspektywą do roku 2032.

Czy są uwagi na tym etapie do porządku dziennego? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zaproponowany porządek dzienny. Przystępujemy do realizacji.

Bardzo proszę pana ministra Piotra Malepszaka o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Panie ministrze, oczywiście jeżeli będzie konieczność skorzystania z pomocy współpracowników, to proszę sygnalizować, też będę udzielał głosu. Bardzo proszę, panie ministrze.

### **Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:**

Dziękuję. Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, szanowni państwo, słowo wstępne ode mnie i przekazę następnie głos prezesowi Mochockiemu, który przedstawi szczegóły

dotyczące statusu realizacji Krajowego Programu Kolejowego i takie najważniejsze informacje, które też mamy zawarte na pierwszym slajdzie.

Szanowni państwo, duże i bardzo duże działania inwestycyjne, które kontynuujemy w ramach kontynuacji KPK jako długiej tury, można powiedzieć, tego programu, którego pierwszy okres obejmował lata 2014–2021. Te duże zadania inwestycyjne zaplanowane często 15, a nawet 20 lat temu, są kontynuowane i będą kontynuowane w kolejnych latach.

Największe projekty to oczywiście Podłęże – Piekiełko razem z odnogami w kierunku Nowego Sącza i Chabówki w relacjach Kraków – Nowy Sącz i Kraków – Zakopane. Tu jest największa pozycja. To jest zadanie, które kosztuje łącznie 14 mld zł. I to jest, szanowni państwo, zadanie, którego potrzebuje polska sieć kolejowa, bo potrzebujemy nowych zupełnie odcinków linii kolejowych, które dają zupełnie nowe efekty, do tej pory nieosiągalne na sieci kolejowej. I podkreślam raz jeszcze – to jest efekt działań wieloletnich, pomysłów, które pojawiły się 20 lat temu, a dzisiaj wchodzi w fazę zaawansowanych realizacji.

Inne duże projekty, które są kontynuowane... I tutaj podkreślam, że w tych dużych projektach nie czyniliśmy żadnych zmian, jeśli chodzi o same projekty, czyniliśmy w niektórych projektach pewne korekty pozwalające uzyskać większą efektywność już mierzoną tym, co najbardziej interesuje przewoźników i pasażerów, czyli finalnym czasem przejazdu, rozwiązaniami technicznymi pozwalającymi uzyskiwać większą przepustowość infrastruktury. I taki duży projekt, który był korygowany istotnie w tym w zakresie, dotyczył towarowej obwodnicy Poznania – projekt na kwotę 1400 mln zł. W tych efektach, w tych właściwie projektach, które już wchodzi w końcową fazę realizacji, bardzo ważne dla nas jest, żeby podciągać efekty dla pasażerów i przewoźników, które nawet pierwotnie nie były prognozowane. Przykładem takiego połączenia jest powoli kończący się projekt na odcinku z Poznania do Szczecina. Pierwotne założenia mówiły o czasie przejazdu w godzinę i 50 minut, później one były przesuwane bliżej dwóch godzin. Finalnie chcemy we wrześniu tego roku zakończyć ten projekt z efektem finalnym na poziomie godziny i 45 minut w relacji Poznań – Szczecin. Miliardy, które idą na tą infrastrukturę – Poznań – Szczecin to projekt czteromiliardowy – w naszej ocenie muszą kończyć się bardzo wyraźnym efektem, jeśli chodzi o czas przejazdu. Efektem, który będzie lepszy niż 10 lat temu, gdy ta inwestycja się zaczynała. Niecałe 10 lat temu...

#### **Głos z sali:**

Halo, czy komuś przeszkadzamy? Nie.

#### **Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Dziękuję bardzo. Bo faktycznie nie wiem, czy byłem słyszany na końcu stołu...

Szanowni państwo, idąc dalej – efekt dla pasażera i przewoźników jest dla nas tym, czym musi kończyć się duża inwestycja, szczególnie wielomiliardowa. Stąd na przykład Poznań – Szczecin – myślę, że dobry do podawania tego, że pieniądze wydane, ale efekt nie może być taki jak w latach dziewięćdziesiątych, gdy pociąg jechał 2 godziny i 10 minut. Godzina i 45 minut to będzie finalny efekt – zakładamy we wrześniu tego roku.

Patrząc jeszcze na inne działania związane z tymi największymi inwestycjami, to oczywiście te, które warto wymienić, to linia 202, kontynuacje działań i właściwie wejście w pierwszy odcinek, a za chwilę w kolejny odcinek od Gdyni do Lęborka. Działania ostatnie, które planujemy uruchomić na odcinku Warszawa – Lublin, na tym odcinku podwarszawskim i rozbudowę tego odcinka do układu trzytorowego i wyższej przepustowości. I odcinki, które określamy jako strategiczne dla funkcjonowania przewozów towarowych, ale także dla funkcjonowania przewozów towarowych nie tylko kolejowych, ale też całościowo – takie jak odcinki wychodzące z polskich portów. Odcinek Gdynia – Kościerzyna – Bydgoszcz. Bardzo duża inwestycja, łącznie na kwotę ponad 9 mld zł. I odcinki, które będziemy realizować także z portów Świnoujścia i Szczecina w kierunku południowym. Ale w pierwszej kolejności ten z KPK, czyli linia 201 w połączeniu też z innymi działaniami w obszarze Trójmiasta.

I tutaj, panie przewodniczący, proponuję już przejść do szczegółowych liczb. Oddam głos panu prezesowi Mochockiemu. Później oczywiście zakładamy szereg pytań dotyczących szczegółów – bardzo chętnie odpowiemy.

Oddaję głos prezesowi Mochockiemu w dalszej części tej prezentacji pokazującej podsumowanie sytuacji na koniec stycznia bieżącego roku. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Panie prezesie, bardzo proszę kontynuować.

**Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:**

Dzień dobry. Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, jesteśmy w kolejnym roku realizacji Krajowego Programu Kolejowego. Skumulowane efekty do grudnia 2024 to już prawie 9 tys. km torów, z czego prawie 8 tys. w torach głównych, zasadniczych i szlakowych, ponad 2,5 tys. zmodernizowanych przejazdów, prawie 1,6 tys. przebudowanych obiektów inżynierskich, około 1,5 tys. przebudowanych peronów. To są oczywiście skumulowane efekty od początku trwania obowiązywania Krajowego Programu Kolejowego.

Myślę, że najistotniejsze z punktu widzenia omówienia realizacji Krajowego Programu Kolejowego jest zawsze to, jakie inwestycje mamy w toku, jakie inwestycje mamy w przygotowaniu, jakie inwestycje będziemy gotowi wkrótce uruchomić. Rok 2024 to podpisanie umów na ponad 11 mld zł, w tym na tak duże projekty jak przebudowa w zasadzie całego śląskiego węzła kolejowego. Tutaj wyróżniona jest umowa pomiędzy Katowicami Szopienicami a Katowicami Piotrowicami. Natomiast przebudowywany odcinek obejmuje obszar od stacji Będzin poprzez właśnie Sosnowiec, Katowice Szopienice, stację Katowice po Katowice Ligotę. Celem tej inwestycji jest znacząca rozbudowa przepustowości całego śląskiego węzła kolejowego, rozbudowa całego układu do układu czterotorowego po to, żeby stworzyć możliwość rozwoju kolei aglomeracyjnej i bezkolizyjnego ruchu właśnie dedykowanego do obsługi aglomeracji i ruchu regionalnego od ruchu dalekobieżnego. To jest inwestycja, która znacząco zmienia cały krajobraz tak naprawdę układu kolejowego, tworząc bezkolizyjne połączenia w miejscu dzisiejszych kolizyjnych połączeń torowych. Z uwagi na to, że cała inwestycja realizowana jest w samym centrum Katowic, jest to inwestycja, która oczywiście jest też odczuwalna nie tylko z uwagi na ruch kolejowy, ale także na istotną ingerencję w tkankę miejską, przebudowę licznych obiektów inżynierskich, gdzie ruch drogowy i pieszy krzyżuje się z ruchem kolejowym. Kontynuacją tego projektu będzie dalsza rozbudowa układu torowego od Katowic Ligoty po stację Tychy. Tutaj mamy nadzieję wkrótce ruszyć z przedsięwzięciem dotyczącym projektowania i pozyskania właściwej decyzji administracyjnych. Takie pozyskiwanie decyzji administracyjnych kontynuujemy też w drugą stronę – od Będzina w stronę Dąbrowy Górnicze – żeby stworzyć w zasadzie nowy kręgosłup komunikacyjny całej aglomeracji górnośląskiej.

Na Śląsku realizowana jest sukcesywna przebudowa całej linii E65, czyli linii międzynarodowej od Warszawy przez Katowice aż do Wiednia. Kolejnymi z takich inwestycji realizowanych na tej linii, a podpisanych w zeszłym roku, to roboty budowlane pomiędzy Zabrzeżem a Zebrzydowicami oraz granicą państwa – z korektą sławnego łuku kolejowego przy Zebrzydowicach z cięciem zakrętu i uzyskaniem maksymalnych parametrów eksploatacyjnych do 160 km/h.

Zeszły rok to także kontynuacja prac w węzłach kolejowych, podpisanie umowy na towarową obwodnicę Poznania. Mimo że w nazwie projektu pojawia się nazwa towarowa, to jest to inwestycja, która będzie służyć zarówno ruchowi towarowemu, jak i ruchowi pasażerskiemu zarówno w ujęciu dalekobieżnym, jak i w ujęciu regionalnym i miejskim. Inwestycja weszła już w fazę realizacji, toczą się prace budowlane.

W zeszłym roku udało się także podpisać pierwsze umowy na roboty budowlane dotyczące większego przedsięwzięcia dotyczącego przebudowy linii 201, czyli tak naprawdę alternatywnego ciągu wywozowego z portów Trójmiasta w kierunku Centralnej Polski. Linia 201 prowadzi do Maksymilianowa, czyli do dużej stacji węzłowej w okolicy Bydgoszczy. Obecnie to linia jednotorowa, niezelektryfikowana. Celem przebudowy jest stworzenie układu dwutorowego zelektryfikowanego. Już obecnie realizujemy pracę od stacji Gdańsk Osowa aż po stację Kościerzyna. Realizowane są już pierwsze zamknięcia torowe. W ciągu około dwóch lat powinien być przywracany ruch do Kościerzyny.

Realizowane są także prace pomiędzy Somoninem a Kartuzami. I przy Kartuzach też od razu warto wspomnieć – co prawda, nie jest to inwestycja ściśle realizowana w ramach KPK, tylko w ramach osobnego programu poświęconego inwestycjom dedykowanym do obsługi pierwszej polskiej elektrowni jądrowej – że w zeszłym roku prowadziliśmy intensywne prace,



uzgodnienia zarówno z Polskimi Elektrowniami Jądrowymi, jak i z Ministerstwem Przemysłu, żeby ten dotychczas zaakceptowany program inwestycji kolejowych dotyczących PEJ, czyli przede wszystkim budowę i odbudowę częściowo linii kolejowych od Wejherowa w kierunku elektrowni i od Lęborka w kierunku elektrowni, też jeszcze uzupełnić o dodatkowy odcinek linii kolejowej pomiędzy Kartuzami, Sierakowicami a Lęborkiem. Jest to obecnie nieprzejezdny, a niezwykle istotny ciąg, który stanowić będzie alternatywę dla głównego ciągu linii 202 przebiegających przez węzeł trójmiejski, który też będzie podlegał przebudowie w następnych latach. Przetarg na inwestycję Kartuzy – Sierakowice – Lębork jest w toku. Jesteśmy na granicy otwarcia ofert.

Zeszły rok to także start kolejnej dużej inwestycji dotyczącej przebudowy całego ciągu linii kolejowej. Mowa tutaj o linii nr 8, czyli linii pomiędzy Warszawą a Krakowem. W poprzednich perspektywach w ramach KPK, a nawet jeszcze w ramach poprzedników tego programu – ludzie, którzy transportem kolejowym żyją od lat, wiedzą o istnieniu programów typu WPIK, który był poprzednikiem KPK zapewniającym finansowanie inwestycji kolejowych... W ramach tego programu i KPK przeprowadzona była inwestycja dotycząca przebudowy Warszawa – Radom. Ta inwestycja oczywiście jest już w eksploatacji z prędkością 160 km/h. Ze środków głównie budżetowych przebudowywany był odcinek pomiędzy Radomiem a Skarżyskiem-Kamienną – przy czym te prace miały charakter głównie rewitalizacyjny, odtworzenia pierwotnych parametrów. Wraz z podpisaniem w zeszłym roku umowy na przebudowę odcinka pomiędzy granicą województwa a Kozłowem ruszył kolejny etap przebudowy linii kolejowej nr 8 pomiędzy Skarżyskiem a właśnie stacją Kozłów – podpisana umowa. I ci z państwa, którzy jeżdżą pociągami do Krakowa, na pewno zauważyli, że ostatnia Kozłów jest już w połowie rozebrana i rozpoczynają się tam też prace inwestycyjne.

Jeśli chodzi o linię nr 8, w zeszłym roku ogłosiliśmy także przetarg na kolejny z odcinków – od Skarżyska-Kamiennej do Tumlina. Jesteśmy już po otwarciu ofert i w trakcie oceny złożonych ofert i wyboru oferty najkorzystniejszej. To jest akurat inwestycja, którą w zeszłym roku w uzgodnieniu z Ministerstwem Infrastruktury i Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej przypisaliśmy do Programu Polski Wschodniej.

Zeszły rok to przede wszystkim bardzo dużo energii włożonej w uruchomienie postępowań przetargowych. W ramach KPK to przetargi uruchomione na kwotę około 15 mld zł. To wspomniana przeze mnie przebudowa linii 202 pomiędzy Gdynią Chylonią a Lęborkiem, czyli kontynuacja obecnie już toczonych prac na linii 202. Toczy się przebudowa stacji Słupsk. Prowadzone są prace budowlane pomiędzy Słupskiem a Lęborkiem, gdzie obecnie jednotorowa linia przebudowywana jest na linię dwutorową z dostosowaniem na wybranych odcinkach tej linii do prędkości 200 km/h. W zeszłym roku ruszył przetarg na kontynuację tej inwestycji, w zasadzie zamknięcie ciągu modernizacji od Warszawy aż po Słupsk. Inwestycja polegająca na rozbudowie układu kolejowego pomiędzy Gdynią uchyloną a Wejherowem do układu czterotorowego po to, żeby maksymalnie zwiększyć przepustowość dla ruchu aglomeracyjnego i intensywnie korzystającej z tej infrastruktury trójmiejskiej SKM-ki oraz dalszej rozbudowie odcinka Wejherowo – Lębork do układu dwutorowego i także dostosowania, tam, gdzie układ geometryczny pozwala, do prędkości 200 km/h.

Zeszły rok to ogłaszanie kolejnych przetargów na inwestycje Podłęże – Piekiełko. Ogłoszony przetarg na odcinek Szczyrzyc – Tymbark obejmujący budowę między innymi kilkukilometrowego tunelu. To nie jedyny przetarg dotyczący Podłęże – Piekiełko ogłoszony w zeszłym roku. Już w 2025 roku ogłaszane kolejne przetargi – pomiędzy Tymbarkiem a Limanową czy pomiędzy Podłężem a Gdowem. W zależności od postępu pozyskiwania decyzji administracyjnych mamy nadzieję na ogłoszenie pozostałych przetargów dotyczących inwestycji Podłęże – Piekiełko w końcu 2025 roku lub na początku 2026, co pozwoli na sukcesywne zamykanie etapu przetargowego i rozpoczęcie realizacji już na całym odcinku pomiędzy Podłężem a Nowym Sączem i Rabką z drugiego końca. Inwestycja Podłęże – Piekiełko jest już oczywiście w toku. Toczy się przebudowa odcinków pomiędzy Nowym Sączem a Limanową. Na jednym z odcinków lada moment ruszy drażnienie dwóch tuneli. Jednego mniejszego, przeznaczonego do ewakuacji, oraz tunelu większego dla jednotorowego układu tunelu. Obie tarce służące realizacji tej inwestycji są już na placu budowy.

Kolejna z inwestycji ogłoszonych w zeszłym roku – odcinek Wawer – Otwock – to z kolei domknięcie ciągu modernizacji całej linii pomiędzy Warszawą a Lublinem.

Odcinek Otwock – Lublin zakończony kilka lat temu, rozbudowany cały do układu dwutorowego i prędkości 160 km/h. W zeszłym roku zamknęliśmy inwestycję pomiędzy Warszawą Wschodnią a stacją Warszawa Wawer. Obecnie jesteśmy także na granicy otwarcia ofert na postępowanie Warszawa Wawer – Otwock. Także rozbudowa do układu czterotorowego. I znów z uwagi na to, że będziemy przebiegać...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Przepraszam, panie prezesie.

Szanowni państwo, bardzo proszę przenieść ewentualne rozmowy – rozumiem, że bardzo pilne, ale proszę je przenieść – poza salę, żebyśmy mogli wysłuchać informacji.

Panie prezesie, proszę kontynuować.

**Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:**

Z uwagi także na przebieganie przez tereny silnie zurbanizowany inwestycja na kilku kilometrach będzie zawierać ponad 20 obiektów inżynierskich pozwalających na przekroczenie linii kolejowej zarówno dla pieszych, rowerzystów, jak i ruchu drogowego.

Ogłoszenie postępowania na przebudowę stacji Maksymilianowo, czyli rozpoczęcie robót budowlanych od południowego końca inwestycji dotyczącej linii 201, czyli tego ciągu wyjazdowego z portów trójmiejskich.

Ogłoszenie postępowania na przebudowę warszawskiej towarowej obwodnicy pomiędzy Skierniewicami a Pilawą w zeszłym roku. Ogłoszony przetarg na odcinek pomiędzy Czachówkiem a Pilawą wraz z przebudową mostu w Górze Kalwarii – obecnie mostu jednotorowego. Obiekt będzie przebudowany na obiekt dwutorowy. Tu warto zauważyć, że finansowanie samego obiektu mostowego zostało pozyskane z relatywnie nowego mechanizmu finansowego, czyli CEF – military mobility – czyli części mechanizmu Connecting Europe Facility dedykowanego do infrastruktury przypisanej jako dual use, czyli też przeznaczonej dla celów obronnych, dla celów militarnych. Pozostała część odcinka finansowana z tradycyjnego mechanizmu Connecting Europe Facility. W 2025 r. został ogłoszony przetarg na drugą połowę tego odcinka, czyli pomiędzy Skierniewicami a Czachówkiem.

Wspomniałem już wcześniej o linii nr 8 realizowanej ze środków Polski Wschodniej. W ramach tego mechanizmu realizujemy także dwie duże przebudowy zlokalizowane na południu Polski. To przebudowa tak zwanego trójstyku sandomierskiego, czyli połączenia pomiędzy Sandomierzem a Tarnobrzegiem i dalej w kierunku Mielca oraz w drugą stronę w kierunku Stalowej Woli. Jesteśmy tutaj po otwarciu ofert, po wyborze najkorzystniejszej oferty w postępowaniu. I teraz spokojnie te kilka dni po wyborze oferty czekamy, aż wykonawcy będą składać protesty w tymże postępowaniu – bo wiemy, że będą, widzimy, jak się szykują.

W ramach Polski Wschodniej realizowany jest także odcinek linii 108, czyli to jest ciąg transportowy od Rzeszowa – to akurat linia nr 106 – wraz z budową łącznicy pomiędzy linią rzeszowską a linią w kierunku Krosna. Na tę łącznicę też już jest podpisany kontrakt. Jest w trakcie projektowania. Tu jesteśmy po otwarciu ofert, w trakcie wyboru oferty najkorzystniejszej dla całego odcinka pomiędzy Jasłem a Krosnem. Część tej inwestycji została uruchomiona jako opcja – w zależności od dostępności źródeł finansowania w ramach Polski Wschodniej będą uruchamiane kolejne części tego zadania.

Realizowane w ramach KPK inwestycje to nie tylko duże ciągi magistralne pomiędzy największymi miastami, ale też linie regionalne, o których wspomniałem, jak na przykład linia 108 czy linia 356 zlokalizowana w województwie wielkopolskim – dokończeniu modernizacji od Poznania w kierunku Wągrowca i Gołańcza. Tutaj też czekamy na uprawomocnienie wyboru oferty najkorzystniejszej.

2025 rok to przede wszystkim skupienie nad rozstrzygnięciem tych postępowania, o których mówiłem przed chwilą – czyli przejście z tego etapu ogłaszania przetargów do etapu podpisywania umów. I taki jest nasz główny cel na ten rok, żeby jak najwięcej z tych przetargów, które ogłosiliśmy, być w stanie podpisać i przejść na realizację na placach budowy – co nie znaczy, że w 2025 r. tych postępowania nie będzie. Ogłoszone już i wspomniane przeze mnie wcześniej przetargi leżące na linii inwestycji Podłęże – Piekiełko, czyli Podłęże – Gdów oraz Tymbark – Limanowa. Linia nr 12 pomiędzy Skierniewicami a Czachówkiem. Jeden z większych przetargów w historii PLK – odcinek pomiędzy Białymstokiem a Ełkiem. To jest oczywiście inwestycja położona w ciągu

Rail Baltica. Sukcesem zakończono w zeszłym roku przebudowę w zasadzie całego ciągu już pomiędzy Warszawą a Białymstokiem. To jest kontynuacja tej inwestycji. Odcinek około 100 km, wartość przetargu około 6 mld zł. Na dwie trzecie tego odcinka mamy już zabezpieczone finansowanie w ramach mechanizmu Connecting Europe Facility. Czekamy na wyniki ostatniego konkursu, żeby domknąć finansowanie całego odcinka.

To także mniejsze przetargi, takie jak kontynuacja rozbudowy systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, która jest naszym zdaniem krytycznym elementem dla komfortu korzystania z kolei przez pasażerów. W tym roku to postępowania dla tak zwanej Zakopianki, dla stacji Częstochowa czy wreszcie duży węzłowy przetarg dla kompleksowej modernizacji systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na całym węzle warszawskim – to przetarg też już ogłoszony. Liczymy na otwarcie ofert w ciągu najbliższego miesiąca.

To także kontynuacja przebudowy połączenia Warszawa – Kraków. Realizujemy teraz w zasadzie trzy inwestycje naraz na odcinku pomiędzy Tunelem a Krakowem, których celem jest maksymalne możliwe – przepraszam, że potocznie powiem – wyczyszczenie wszelkich niedokończonych elementów modernizacji infrastruktury, żeby po ich zakończeniu mieć już zamknięty cały ciąg komunikacyjny pomiędzy Warszawą a Krakowem.

Pozostałe przetargi, które planujemy – które jeszcze nie zostały ogłoszone, ale które planujemy na rok 2025 – obejmują między innymi start w przetargu na przebudowę Warszawy Wschodniej, czyli kolejny etap w przebudowie linii średnicowej w Warszawie. Również kontynuacja przetargów dotyczących linii nr 201, realizacja prac na linii nr 68 – znowu w ramach Programu Polska Wschodnia, ale to też jest dobry przykład skupiania się inwestycji na usuwaniu wąskich gardeł, to także dotyczy fragmentu linii nr 68, która obecnie jest jednotorowa i w ramach tej inwestycji planuje się uzyskanie ciągłości dwutorowej linii kolejowej pomiędzy Stalową Wolą a Przeworskiem.

Tempo ogłaszania tych przetargów zależy od tempa zabezpieczania decyzji administracyjnych zarówno w zakresie decyzji o lokalizacji linii kolejowych, jak i pozwoleń na budowy. Będziemy też dostosowywać to tempo ogłaszania kolejnych przetargów do tempa rozstrzygnięcia obecnych postępowań. Wiemy z dialogu z firmami budowlanymi, że mimo że czekały na ten wysyp przetargów, to teraz mają bardzo pracowity okres dotyczący po pierwsze przygotowania i złożenia ofert, a po drugie tej ambitnej, ale często dla nas długotrwałej walki już o rozstrzygnięcie postępowań.

W ramach KPK ubiegamy się także o ośrodki, które nie tylko są jakby z definicji przyznane do wykorzystania przez PKP Polskie Linie Kolejowe, ale też o środki, które są rozdawane w ramach postępowań konkursowych. Taki konkurs jest organizowany przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, na przykład w zakresie kolei aglomeracyjnej. W ramach tego konkursu wspólnie z samorządami złożyliśmy cztery wnioski dotyczące przebudowy linii średnicowej w Toruniu wraz z remontem istniejącego obiektu mostowego, przebudowę linii nr 143 na terenie aglomeracji wrocławskiej czy dwa projekty dotyczące połączeń regionalnych na Śląsku. Konkurs będzie rozstrzygany w kolejnych miesiącach. Nie wiemy, czy mamy szansę na uzyskanie dofinansowania na wszystkie cztery projekty. Alokacja jest trochę mniejsza, więc należy się liczyć z tym, że konkurs może nie skończyć się przyznaniem dofinansowania na wszystkie te projekty.

Krajowy Program Kolejowy oczywiście jako program rządowy, jako program wieloletni rządzi się zasadami sprawozdawczości, zasadami rozliczania. Raz do roku PKP Polskie Linie Kolejowe są zobowiązane do złożenia raportu rocznego, tak zwanego sprawozdania z realizacji Krajowego Programu Kolejowego. To rozliczenie dokonywane przez zarząd PKP PLK jest przygotowywane i przekazywane do Ministerstwa do końca marca każdego roku. Teraz jesteśmy na początku marca i wspólnie z Ministerstwem pracujemy nad projektem tego raportu i przekazaniem tego sprawozdania do akceptacji Rady Ministrów. My to przekazemy do końca marca 2025 r. i później zgodnie z przyjętym kalendarzem prac rządowych to sprawozdanie zostanie przedstawione do akceptacji Rady Ministrów.

Tyle w części prezentacyjnej. Uprzejmie dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Czy pan, panie ministrze, jeszcze coś na koniec pragnie dodać? Bardzo proszę.



**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Myślę, panie przewodniczący, że pojawi się wiele pytań dotyczących tej realizacji, także nie przedłużając, jesteśmy otwarci na odpowiedzi na pytania.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję. W takim razie otwieram dyskusję. I bardzo proszę – jako pierwszy zgłosił się pan poseł Bartosz Zawieja. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

Panie ministrze, panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Panie ministrze, wiemy, że od końca grudnia trwa projektowanie poznańskiego węzła kolejowego. Jednakże chodzi o to, żeby dostosować go do sieci TEN-T, czyli sieci TINA. Niemniej mam pytanie. Bo doskonale wiemy, że w ramach tego bardzo szerokiego zadania nie ma na razie środków, jeżeli chodzi o projekt stacji Poznań Główny. Mam takie uprzejme zapytanie, kiedy będzie zmiana Krajowego Programu Kolejowego? Bo z tego, co wyczytałem, jeżeli chodzi o te załączniki w tym programie, to dostosowanie poznańskiego węzła kolejowego z uwzględnieniem dworca Poznań Główny jest wpisane na tę chwilę na liście rezerwowej. A więc czy do trwającego całego procesu projektowania poznańskiego węzła kolejowego w zakresie przepustowości, czy chociażby połączenia docelowego jego przeznaczenia z KDP i linią Centralnego Portu Komunikacyjnego, możemy liczyć na to, aby ten aspekt finalny, jakim jest Poznań Główny... Ja wiem, że pan minister jest bardzo dużym fanem... Wiadomo, pochodzi pan z Wielkopolski, z Gniezna...

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Jestem, panie pośle, fanem polskiej infrastruktury w całości.

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

Ja wiem. Ale tutaj chodzi o to, że dostałem taką informację, że po prostu pomimo, że tak szerokie inwestycje i takie rzeczy są projektowane, brakuje tej wisienki na torcie, jaką jest aspekt dworca. A wiem, że jest szansa na to, by to zaktualizować w Krajowym Programie Kolejowym – podczas jego podobno nadchodzącej aktualizacji. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Jako kolejny zapisał się pan poseł Krzysztof Habura. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Krzysztof Habura (KO):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, program poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami poprzez ich przebudowę na skrzyżowania dwupoziomowe – alokacja 800 mln, dwie transze. Pierwsza wymagała złożenia wniosków chyba do 5 lub 6 lutego. Druga do początku września. Moje pytanie dotyczy terminu, na jaki mogą liczyć oferenci, sprawdzenia tych wniosków i podania informacji, którzy i w jakim stopniu otrzymają to finansowanie z tego programu. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Jako kolejny zapisał się pan poseł Łukasz Kmita. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Łukasz Kmita (PiS):**

Wielce szanowny panie ministrze, wysokie prezydium, szanowni państwo parlamentarzyści, szanowni państwo prezesi, szanowni państwo, panie ministrze, dziękuję. Chciałem podziękować, bo prezentuje pan zgoła odmienny pogląd niż pana koledy z resortu, którzy ostatnio w Małopolsce podczas prezentacji i ogłoszenia przetargu na linię Podłęże – Piekiełko, mówili, że to oni tak naprawdę budują tę linię, a poprzednicy nic nie zrobili. Usłyszeliśmy na samym początku, że powiedział pan – kontynuujemy. Cieszę się, że na sejmowej Komisji ma pan odwagę powiedzieć, że te projekty zostały rozpoczęte, przygotowane od strony przetargowej, a także od strony koncepcyjnej przez rząd poprzedni, przez Ministerstwo Infrastruktury pod kierunkiem pana ministra Andrzeja Adamczyka. I za to dziękuję. Bo przyznam szczerze, byliśmy nieco skonfundowani w Małopolsce, oglądając może i ładne sceny, wizualizacje – no ale jednak brak pamięci o poprzednikach, którzy przygotowali ten projekt, także w PLK,

i działali na rzecz tego, aby ta inwestycja została, można powiedzieć, w jakimś stopniu rozpoczęta i już się dzieje na naszych oczach. Bo przecież dzisiaj czy wczoraj przyплыła druga tarcza. Wcześniej pewne działania inwestycyjne na odcinku chociażby Rabka – Zaryte. To pokazuje, że pan minister ma zupełnie inną klasę i za to serdecznie dziękuję.

Ale przechodząc do konkretów, gorąca też prośba o to... Chwilę temu rozmawialiśmy na temat modernizacji odcinka Kozłów – Sędziszów. I panie ministrze, moje pytanie, czy docelowo jest pan zwolennikiem tego, aby skracać realizację projektów inwestycyjnych? No przyznam szczerze, że ten odcinek Sędziszów – Kozłów ma 11 km i nawet w mediach branżowych było wprost wskazywane, że 36 miesięcy na realizację tego odcinka wydaje się bardzo długim terminem.

Panie ministrze, drugi temat, który jest dla mnie też istotny. I proszę, żeby nie potraktować tego jako złośliwość, ale raczej troskę o pasażerów. Dynamiczna informacja pasażerska. Myślę, że to jest ważne, to jest jakby element poprawiający komfort korzystania... Ale muszę przyznać, że cały czas troszkę z ubolewaniem patrzę na dwie stacje kolejowe – w Krzeszowicach i w Trzebini, korzystam dość często z tych stacji – bo cały czas tam nie działa dynamiczna informacja pasażerska. Z odpowiedzi na interpelację, zapytanie poselskie, wynikało, że ona ma zacząć działać w listopadzie, potem w grudniu. Koszt jednej stacji to ponad 700 tys. zł. W ostatnim czasie cały czas ta dynamiczna informacja pasażerska nie działa. A więc gorąca prośba o to, żeby w taki sposób nadzorować PLK, że jeśli już wydajemy środki publiczne, żeby nie dochodziło do sytuacji takich, że tablice informacyjne dla pasażerów, które powinny służyć, w rzeczywistości są wygaszone, ewentualnie przewieszane białoczerwoną taśmą, która informuje, że nie działa.

Szanowni państwo, ale mam też prośbę do pana ministra. To nie znajduje się w prezentacji, ale być może pan minister zleciłby taką analizę i poinformował nas na kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury o dwóch projektach, które wydają się być ważne z punktu widzenia Polski Południowej. Pierwszy projekt, wydaje mi się, że oczekiwany dzisiaj przez samorządowców i mieszkańców, to rozważenie dobudowy dwóch par torów kolejowych na odcinku Trzebinia – Kraków Łobzów. Mówię o tym dlatego, że dzisiaj już po modernizacji magistrali Kraków – Katowice te wolniejsze pociągi muszą oczekiwać na stacjach Zabierzów, często 5–7 minut, czy na stacjach, gdzie są dodatkowe perony, na przejazd szybszych pociągów. Zazwyczaj są to pociągi regionalne, z których korzystają mieszkańcy – dojazdowe do pracy, do szkoły, na uczelnie, do lekarza. I widać już, że potencjał tej linii kolejowej na odcinku Kraków – Katowice, można powiedzieć, jest w 120% wykorzystany. Dlatego proszę o taką informację, czy Ministerstwo Infrastruktury – jeśli pan minister dzisiaj nie odpowie, to proszę w formie pisemnej – nie rozważyłoby możliwości właśnie dobudowy na tym odcinku dodatkowej pary torów kolejowych? Tak jak ma to miejsce chociażby na odcinku śląskim Będzin – Katowice wraz z dobudową dodatkowych peronów. I czy są takie możliwości techniczne? Myślę, że to z punktu widzenia poprawy efektywności i czasu, ale także liczby pociągów, które kursują na odcinku Kraków – Katowice, mi wydaje się być zasadne.

I drugi temat równie ważny dla mieszkańców Małopolski, ale także Śląska. Jeszcze w 2007 roku była taka dyskusja o przedłużeniu CMK-i w formie tak zwanego południowego igreka w kierunku Katowic i Krakowa. Te projekty potem zostały przez pana ministra Nowaka wykreślone z realizacji. Ale dzisiaj nie ma też co ukrywać, że zarówno odcinek ósemki praktycznie od Kozłowa do Krakowa jest już znacznie przeciążony, także pociągami aglomeracyjnymi. Wydaje się, że z punktu widzenia poprawy efektywności, a także czasu przejazdów, ale też i innych aspektów, dobudowa południowej CMK-i, południowego igreka byłaby zasadna. Jeden z tych projektów przewidywał budowę od Nakła Śląskiego, jeśli dobrze pamiętam, linii kolejowej przedłużenie CMK-i poprzez Olkusz w kierunku Katowic i Krakowa. I stąd gorąca prośba o informację, czy państwo będziecie rozważać w kolejnych programach albo w kolejnych latach zlecenie takiej analizy? No bo jak rozumiem, na razie, jeśli chodzi o szprychy kolejowe, nie ma takiego pomysłu, żeby realizować je w takim pełnym projekcie jak przygotował to pan minister Horała. Ja żałuję, ale jakby nie będę się do tego odnosił.

I ostatnie pytanie. Ponieważ była też informacja o odcinku Tunel – Kraków, chciałbym się dowiedzieć, jaka będzie docelowa prędkość dla pociągów pospiesznych na odcinku z Tunelu do Krakowa po zrealizowaniu inwestycji? Dzisiaj te pociągi jeżdżą około 100 km/h. Taka tam

jest prędkość maksymalna. Jaka będzie najwyższa prędkość rozkładowa przewidziana dla pociągów kategorii Intercity na tym odcinku po zrealizowaniu inwestycji? Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dziękuję. Jako kolejny zapisał się pan poseł Jerzy Polaczek, proszę bardzo.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie ministrze, panie prezesie, kilka uwag i pytań na kanwie prezentacji, którą otrzymaliśmy dzisiaj.

Zacząłbym może od jednego wątku, o którym wspomniał mój przedmówca. I mówię tutaj o tym podjęciu przez Ministerstwo Infrastruktury, przez Polskie Linie Kolejowe, też przy oczywiście zaangażowaniu poprzedniego kierownictwa Ministerstwa, pana ministra Adamczyka, tematu tego połączenia Podłęże – Piekiełko. Myślę, że warto, abyśmy uzyskali jakąś przynajmniej wstępną informację, jak ten projekt jest ewentualnie koordynowany w relacji do Słowacji – po to, aby po prostu uzyskać jakiś efekt wynikający z realizacji tego zadania inwestycyjnego pod kątem choćby uruchomienia czy to przewozów towarowych, czy to przewozów osobowych. Myślę, że ten projekt również otwiera komunikacyjnie nowe pola, można powiedzieć, dla oferty kolejowej w relacjach z naszym sąsiadem, ale nie tylko.

Druga uwaga dotyczy kwestii projektu, który też jest bardzo mocno zaawansowany, ma się zakończyć w bieżącym roku. On nie był przedmiotem prezentacji, ale myślę, że jest ciekawy. Chodzi tutaj o projekt, który realizuje PLK – przebudowy odcinka od Katowic przez Chorzów, Bytom do Tarnowskich Gór. To jest też bardzo ważny projekt inwestycyjny, który w obszarze tutaj Metropolii Górnośląskiej otwiera też bardzo mocno i odbudowuje pozycję przewoźników, jakimi są przede wszystkim Koleje Śląskie regionalnie, ale też PKP Intercity. I mam prośbę o udzielenie mi czy Komisji takiej odpowiedzi. Bo ja rozumiem, że realizacja tego projektu kończy się w drugiej połowie tego roku. I pytanie brzmi, jak PKP Intercity chce zdywersyfikować ten ruch dalekobieżny wychodzący z Katowic – z jednej strony utrzymując ten kierunek przez Sosnowiec Zawiercie, a z drugiej strony oferując i włączając tę część aglomeracji jak Chorzów, miasto ponad stutysięczne, Bytom, miasto ponad stusześćdziesiątysięczne, i Tarnowskie Góry? Jaka będzie wtedy oferta tych połączeń dalekobieżnych Intercity? Nie oczekuję tej odpowiedzi dzisiaj, natomiast jakbym mógł otrzymać tę odpowiedź na piśmie.

Trzecie pytanie – to jest też prośba o pisemną, krótką, syntetyczną odpowiedź – jaki jest aktualnie stan infrastruktury zarządzanej przez Polskie Linie Kolejowe, gdzie przewoźnicy mogą – mówię tutaj w szczególności o Intercity – rozwinąć prędkość 200 plus, czyli powyżej konwencjonalnej? Jaka jest długość tych linii, jakie obejmuje odcinki i jak ten stan będzie się prezentował w roku 2030? O ile zwiększy się długość linii kolejowych, na których przewoźnicy będą mogli rozwinąć praktycznie prędkość powyżej 200 km/h? W tym moim pytaniu są też odcinki, które były dzisiaj przedmiotem prezentacji pana prezesa Mochockiego.

Ostatnie pytanie jest związane oczywiście z tym komponentem kolejowym wynikającym z realizacji czy kontynuacji projektu CPK z tymi, mówiąc najbardziej dyplomatycznie, perturbacjami z ubiegłym roku. Jak przedstawia się na chwilę obecną stan przygotowań i przetargów w roku 2025, który jest integralnie związany z realizacją komponentu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego?

To jest na tyle. I prośba oczywiście, jeśli chodzi o aglomerację katowicką, w szczególności o Katowice... Pan prezes wspominał o przebudowie katowickiego węzła kolejowego. To są ogromne utrudnienia w sercu ponad dwumilionowej metropolii. Mamy cztery przebudowywane i rozebrane mosty. Tam zupełnie inaczej się rozwija teraz i kształtuje ruch samochodów osobowych, ciężarowych. I inaczej ten ruch lokalny wygląda. Zawsze prośba o dobrą współpracę z władzami Katowic w tej materii i też o pilnowanie wszelkich możliwych terminów. Bo ten temat będzie za chwilę żył własnym życiem, jeśli chodzi również o ocenę pod kątem wykonawstwa, pod kątem tempa tych prac, ewentualnych opóźnień. Pan prezes wspominał również o kontynuacji tych dwóch tematów lokalnych, jeśli chodzi o odcinek Bieruń – Tychy. To się też włącza w budowanie dobrej oferty, na której docelowo będą operowały Koleje Śląskie. Ale będą korzystali z tego też pasażerowie – dziesiątki tysięcy każdego dnia. Efekt powinien być dobry. Prośba oczywiście i wezwanie o pilnowanie terminów, kosztów i współpracy z władzami samorządowymi w tym, aby jak najbardziej zmniejszyć te uciążliwości komunikacyjne wewnątrz stolicy aglomeracji, jaką są Katowice. Dziękuję.



**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dziękuję. Jako kolejna zapisała się pani posłanka Oliwiecka. Bardzo proszę.

**Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Dziękuję ślicznie, panie przewodniczący. Panie ministrze, chciałam dopytać o realizację zadania z innego trochę programu, bo Kolej Plus. Kąkolewo – Gostyń – umowa jest podpisana. Tam praca kolej. Natomiast były wnioski i prośby kierowane, żeby tę linię przedłużyć o 4,2 km do kolejnej miejscowości Piaski, gdzie jest strefa gospodarcza, gdzie ludzie czekają po prostu na tę kolej. To jest tylko 4,2 km. Pytanie jest takie, czy można ująć tę inwestycję w KPK, żeby po prostu dopełnić ten transport? Dziękuję ślicznie.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję. Jako kolejna zapisała się pani posłanka Matysiak. Proszę bardzo.

**Poseł Paulina Matysiak (Razem):**

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, panie prezesie, ja mam kilka pytań, kilka spraw bym chciała podjąć.

Pierwsza pewnie najkrótsza, może też najszybsza do wyjaśnienia. Na prezentacji widzieliśmy kwestie wniosków o dotacje na kolejne projekty. Między innymi był tam temat kolei miejskiej w Toruniu, modernizacja linii kolejowej nr 353. Czy możemy tutaj jakieś szczegóły? Jak mają wyglądać nowe przystanki? To wybrzmiało gdzieś w tytule. W którym miejscu te przystanki będą i ile ich będzie? Prosiłabym o doszczegółowienie.

Druga sprawa. Prawie miesiąc temu pan premier Donald Tusk podczas swojego wystąpienia w gmachu Giełdy Papierów Wartościowych wskazał, że inwestycje w polską kolej wyniosą 180 mld zł do 2032 roku. To była ważna deklaracja i czy możemy się dowiedzieć, jaka część tych wspomnianych 180 miliardów to będą środki z KPK – też w podziale na poszczególne lata – w tym okresie 2025–2032? Plus może podział też źródeł finansowania – środki krajowe, fundusze unijne, może też inne.

Trzecia sprawa. To już wybiegamy poza Krajowy Program Kolejowy, ale cały czas cierpliwie upominam się o modernizację odcinka linii kolejowej nr 16 Łódź Widzew – Kutno na tym odcinku Kutno – Zgierz. Ostatnie doniesienia medialne mówią o tym, że nie będzie rozbudowy. Chcecie państwo, tylko – mówię tutaj o spółce PLK – poprawić parametry, zwiększyć prędkość pociągów do 160 km/h na tej linii. Ale warto zaznaczyć, że część eksploatowanego taboru nie rozwija prędkości wyższych niż 120 km/h. A więc to za bardzo przepustowości nie poprawi. Dlaczego nie ma chęci rozbudowy tej linii? Zwłaszcza że ten odcinek będzie niezwykle istotny po powstaniu CPK i sieci kolejowej, która będzie do Baranowa dojeżdżać. Ta linia jest potrzebna i to zapotrzebowanie jest w tym momencie. Także transport autobusowy tutaj też uzupełnia ten transport kolejowy.

I czwarta sprawa. Dzisiaj mówimy o inwestycjach, o programie kolejowym, natomiast chciałabym poruszyć kwestię też linii kolejowych, które są rozbierane. Mam na myśli linię kolejową nr 231 Mogilno – Kruszwica, która jeszcze za czasów poprzednich rządów miała być wyremontowana na potrzeby jednostki wojskowej nad jeziorem Szarlej. Miały na to iść środki z Ministerstwa Obrony Narodowej, ale ostatecznie z tego remontu się wycofano. Kilka lat temu wydział prasowy centrum operacyjnego MON-u takie wydał oświadczenie, że na pewno w latach 2023–2024 nie będzie inwestycji na tej linii kolejowej. To oczywiście otwierało też nadzieję, że być może takie inwestycje pojawiają się w roku 2025. Natomiast tych szans nie ma, bo ta linia będzie po prostu fizycznie też rozebrana. Ja myślę, że tutaj jeszcze jest kwestia oczywiście współpracy z marszałkiem tego województwa, marszałkiem województwa kujawsko-pomorskiego, panem Piotrem Calbeckim. Ja przypomnę – i tutaj pan minister doskonale też zdaje sobie z tego sprawę, bo go informowałam osobiście o rozbiórce linii kolejowej nr 239 Mogilno – Orchowo – że marszałek województwa po naszej, mojej i Rafała Wąsowicza z miejscowego stowarzyszenia, stwierdził lakonicznie, że te działania są spóźnione w obronie tej linii. Jak zaznaczył – to jest cytat z odpowiedzi w piśmie pana marszałka Calbeckiego – „Warto, aby wspomnienia o linii kolejowej były pielęgnowane w pamięci lokalnej”. Znaczącej tej linii nie ma. Naprawdę nie ma się z czego śmiać. Powinniśmy dbać o to, co jest. I nawet jeżeli nie ma tu i teraz środków na to, żeby te linie zmodernizować, zrewitalizować, to być może takie środki pojawiają się w przyszłości. Ten przykład w tej linii Mogilno – Kruszwica,



która ma znaczenie na tym poziomie strategicznym, znaczenie dla wojska, jednoznacznie pokazuje, że jak już tę linię rozbierzemy, to myślę, że żadnej po prostu tam nie zbudujemy.

I tutaj moje pytanie – ja bym chciała uzyskać odpowiedź – ile mamy zlikwidowanych linii kolejowych? Ile ma taki status? Ja wiem, że te decyzje były podejmowane, często kilkanaście, nawet kilkadziesiąt lat temu. Ale ostatnie miesiące też pokazują, że nawet takie linie, które te decyzje miały wydane kilkadziesiąt lat temu, są rozbierane. Panie ministrze, ile takich linii będzie rozebranych w tym roku? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dziękuję. Jako kolejny zgłosił się pan poseł Rafał Weber. Proszę bardzo, panie pośle.

**Poseł Rafał Weber (PiS):**

Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo prezesi, krytycznie oceniłam działania zarządu spółki PKP SA związane z wycofywaniem się z inwestycji dworcowych. Wiemy, że z PID-u 1 zniknęło 10 dworców. Kolejne zostały ograniczone rzeczowo. Zostały też wstrzymane prace przygotowawcze dla kilkudziesięciu dworców, które miały być realizowane w ramach PID-u 2. Też mam swoje uwagi do trasowania kursów przez PKP Intercity. No bo skoro od 15 grudnia dwa powiaty, na terenie których mieszka 140 tys. osób zostały wyzbyte z bezpośredniego połączenia z Krakowem – do 14 grudnia były dwa – to tej decyzji też nie należy oceniać pozytywnie.

Natomiast do informacji, która dzisiaj została przedstawiona przez pana ministra i pana prezesa związanej z działalnością inwestycyjną spółki PKP PLK zasadniczych uwag nie mam. Jest kontynuacja Krajowego Programu Kolejowego, który został uchwalony w sierpniu 2023 r. W ramach tego programu zostało zabezpieczonych 170 mld zł na inwestycje kolejowe. No i dzisiaj możemy mówić o kolejnych etapach wykonywania, realizacji tych inwestycji.

Pytanie moje pierwsze. Na prezentacji była przedstawiona kwota 152 miliardów bodajże. Czy nastąpiła jakaś zmiana, jeżeli chodzi o tę kwestię finansową. Bo z informacji, które są dostępne, nowelizacji programu nie było. Nowelizacja może być dokonana uchwałą Rady Ministrów, natomiast według mojej wiedzy nic takiego nie nastąpiło. No to skąd ta rozbieżność w kwotach? 170 mld zł w sierpniu 2023 roku i 152 czy 155 mld zł pokazanych na tej prezentacji. To jest rzecz jedna. Kontynuacja tutaj następuje – i to warto podkreślić. Ale też warto podkreślić, oprócz tego aspektu finansowego, że w ostatnich latach projekty, które dzisiaj są ogłaszane, które wejdą w fazę prac budowlanych, były przygotowywane. Też wszyscy sobie zdajemy z tego sprawę, że ten proces przygotowawczy trochę trwa, że nie bierze się to wszystko z palca, tylko trzeba wykonać ogrom pracy, żeby dojść do momentu ogłoszenia przetargu na prace budowlane. I to też przez ostatnie lata miało miejsce. Pan minister Andrzej Adamczyk wspólnie ze swoim zastępcą Andrzejem Bittelem, ale też prezesami spółek kolejowych PKP PLK, dbali o to, aby te prace przygotowawcze też były realizowane i dzisiaj są tego efekty.

Przechodząc teraz do kwestii bardziej szczegółowych związanych z Podkarpaciem, pytanie, czy coś złego dzieje się na linii kolejowej nr 68 między Stalową Wolą a Lublinem? Albo na linii kolejowej nr 7 między Lublinem a Warszawą. Pytam o to, ponieważ w tej chwili czas przejazdu między Stalową Wolą a Warszawą pociągu wieczornego wydłużył się w stosunku do czasu przejazdu pociągu wieczornego w poprzednim rozkładzie jazdy. To znaczy teraz ta podróż trwa 3 godziny i 16 minut. Wtedy trwała 3 godziny i 9 minut. Można mówić, że kilka minut to żadna różnica, no ale coś się musiało zadziać, skoro ona wystąpiła. I nie jest to różnica na plus. To znaczy ten czas się nie skrócił, tylko czas się wydłużył. Zatem co się działo, że ta podróż trwa kilka minut dłużej?

Pytanie trzecie. Jaki jest stan zaawansowania prac nad Trasą Kwiatkowskiego? To jest linia kolejowa, która ma połączyć Krosno z Rzeszowem w sposób bezpośredni, a następnie przez północ województwa z Polską Centralną. Oczywiście trasa umownie nazwana Trasą Kwiatkowskiego, od Eugeniusza Kwiatkowskiego, wicepremiera i ministra w rządzie II Rzeczypospolitej. Natomiast tutaj tej informacji nie było. Proszę, aby pan minister udzielił też w ramach odpowiedzi ustnej informacji, jak wygląda stan zaawansowania tej inwestycji? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dziękuję. Jako kolejny zgłosił się pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę.

### **Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, kieruję pytanie dotyczące niewymienionych tutaj inwestycji w Łodzi. Jaka jest sytuacja przy budowie tunelu łódzkiego? Jak sytuacja wygląda? Także nie podaliście państwo, znaczy pan prezes PKP PLK nie podał, żadnych informacji, jaki jest status inwestycji GSM-R, który był omawiany na poprzednich posiedzeniach Komisji. Ten problem był omawiany. O ile mnie pamięć nie myli, w ostatnich dniach oszedł członek zarządu PKP PLK odpowiedzialny za to przedsięwzięcie. Mam nadzieję, że nie zabrał ze sobą wiedzy i wiedza na ten temat jest.

W związku z tak przedłożoną informacją – ona jest interesująca, ciekawa i za tę informację dziękuję – mam wniosek, panie przewodniczący, abyśmy jako Komisja, przyjęli oto takie działanie, aby pan minister przedstawił dwa razy do roku informację dotyczącą każdej inwestycji z Krajowego Programu Kolejowego. W tej informacji narastająco byłyby zawarte informacje o statusie konkretnej inwestycji objętej programem. Czyli, jak rozumiem, jej nazwa, kilometraż...

Nie, nie, proszę nie jeżusować, bardzo proszę... Mówimy tutaj o poważnych przedsięwzięciach, o najważniejszych dla nas rozwojowych projektach, więc proszę wysłuchać mnie cierpliwie.

Kolejną informacją powinien być status przygotowania tej inwestycji, jeżeli jest w przygotowaniu. Jeżeli posiada projekt, to piszemy – posiada projekt. Jeżeli został ogłoszony przetarg, to piszemy, że został ogłoszony przetarg na projekt. Jeżeli już jest po, to kiedy został rozstrzygnięty. To będzie trudne oczywiście w zbudowaniu takiej informacji po raz pierwszy, a później tylko narastająco będą informacje o stanie. Jeżeli realizowana jest inwestycja już na budowie, będzie zaawansowanie rzeczowe i zaawansowanie finansowe. I wówczas będziemy mieli pełny przegląd, jak udaje się realizować Krajowy Program Kolejowy. I to jest moja propozycja, aby Komisja przychyliła się do tego wniosku i abyśmy otrzymywali taką informację w cyklach półrocznych.

Jeszcze wrócę do początkowej fazy mojego wystąpienia dzisiejszego. Bardzo proszę o informacje dotyczące szczególnie tunelu łódzkiego. Docierają niepokojące informacje – a nie wiem, czy one są prawdziwe, czy są nieprawdziwe, zastrzegam.

I też bardzo dziękuję, panie ministrze, że wspomniał pan o inwestycji Podłęże – Piekietko. Jeżeli państwo pozwolicie, to taki bardzo krótki rys historyczny. Zmieszczę się na pewno w czasie wypowiedzi moich poprzedników. Otóż to nie 20 lat, panie ministrze. To jest 120 lat. Dlatego że cesarz Franciszek Józef, cesarz austriacki, podjął decyzję około 1910 roku o budowie tej linii. Wykonano część albo wszystkie prace projektowe – tutaj moja wiedza jest niepełna. Te projekty są dostępne w PKP PLK. Nie wiem, czy w Warszawie, ale na pewno są jakieś Krakowie – bo mi o tym mówiono. Niestety pierwsza wojna światowa przerwała ten projekt. W 1938 roku II Rzeczpospolita podjęła decyzję o budowie tej linii kolejowej. Ale tutaj wybuch drugiej wojny światowej przeszkodził w realizacji tej inwestycji, a później było długo, długo nic. I mieliśmy ten szczególny przywilej, że 31 października 2017 r. ogłosiliśmy przetarg na dokumentację projektową. W lutym 2019 r. uzyskaliśmy decyzję środowiskową. I już w lipcu 2019 r. podpisaliśmy – przepraszam, PKP PLK podpisało umowę – za 180 mln zł na projekt techniczny. Zgodnie oczywiście z ustaleniami, że pracuje sztafeta... Cieszę się bardzo, że ta pałeczka nie wypadła, została przejęta i biegniemy dalej. Czym jest ta inwestycja? Dlaczego tak szczegółowo tym mówię? To na pewno jedna z największych i najważniejszych inwestycji na południu Małopolski, wręcz o takim wymiarze cywilizacyjnym – bo otwiera Sądecczynę. Przede wszystkim umożliwi dzisiaj podjęcie pracy poza miejscem zamieszkania przez ludzi, którzy niestety są wykluczeni całkowicie komunikacyjnie. Jako przykład podam czas przejazdu w chwili obecnej między Krakowem a Nowym Sączem – wynosi on prawie 3 godziny. Po wybudowaniu linii Podłęże – Szczyrzyc i modernizacji Chabówka – Nowy Sącz – bo trzeba pamiętać, że to są dwa elementy... Chabówka – Nowy Sącz... Czas przejazdu to będzie 45–50 minut z Nowego Sącza do Krakowa. Z Mszany to będzie około 30 minut. A czas przejazdu z Zakopanego to półtorej godziny. Jeżeli ktokolwiek ma wątpliwości co do tej linii kolejowej, to myślę, że one zostały chyba rozwiane. Powstanie 13 tuneli. Z tego najdłuższy 3750 m, 8 estakad, 20 mostów, 30 wiaduktów. Niezwykle trudny projekt, panie prezesie. Ja trzymam kciuki i kibicuję inżynierom i wszystkim tym, którzy tą inwestycją się zajmują. Bo wiem, że to jest projekt megatrudny. To nie jest projekt na równinach

Mazowska czy też Zachodniego Pomorza. To jest niezmiernie trudny, wymagający projekt. I informacja o tym drugim odcinku Chabówka – Nowy Sącz – też niezmiernie ważne. Chabówka – Rabka Zaryte – ogłoszenie przetargu 22 lutego 2022 r. Rozpoczęcie budowy – 2023. Trzeba pamiętać, że tam także są niezmiernie trudne, skomplikowane prace, bo praktycznie można powiedzieć, że budowana jest linia kolejowa od podstaw. Bo jeżeli rzędne torów przenoszone są o 200–250 cm – czyli różnica poziomów tych torów – jeżeli drążony jest tunel na modernizowanym odcinku, to praktycznie możemy mówić o nowej budowie. Klęczany – Nowy Sącz – przetarg w lutym 2022, rozpoczęcie budowy we wrześniu 2023. Limanowa – Klęczany – przetarg w 2023 roku, rozpoczęcie budowy 22 czerwca 2024 r. I cieszę się bardzo, że trwają przetargi na kolejne odcinki. To tyle w telegraficznym skrócie co do projektu Podłęże – Piekietko i Chabówka – Nowy Sącz. Jeszcze raz powtarzam, projekt cywilizacyjny, o znaczeniu cywilizacyjnym.

Mam pytanie o już zupełnie inny temat. W trakcie debat i dyskusji jeszcze w ubiegłym roku przewijała się informacja na temat rozważanej koncepcji budowy dodatkowych dwóch torów pomiędzy Miechowem a Krakowem, na linii kolejowej biegnącej do Warszawy. Jaki jest status dzisiaj tej koncepcji? Bo o przedsięwzięciu tutaj jeszcze trudno jest mówić.

I tutaj się zwrócę do pana przewodniczącego Rady Nadzorczej PKP Polskich Linii Kolejowych, jednocześnie do prezesa Fundacji ProKolej, pana prezesa Jakuba Majewskiego. Ja sprawdziłem, pan dzisiaj jest tutaj obecny jako prezes Fundacji ProKolej, ale ja uważam, że jeżeli pan jest przed południem prezesem rady nadzorczej, to popołudniu również. Zatem kieruję do pana pytanie – czy zmiany dotyczące projektów, o których mówił pan minister, czy ograniczenia projektów, były analizowane przez Radę Nadzorczą PKP PLK? Jakie jest stanowisko Rady Nadzorczej w kontekście tych decyzji, które zostały podjęte co do ważnych inwestycji kolejowych, które są weryfikowane, których realizacja jest zamknięta albo wstrzymana?

Panie przewodniczący, proszę o rozważenie wniosku dotyczącego informacji, która powinna być immanentną częścią naszych prac Komisji Infrastruktury. Przypomnę tylko, że w latach 2007–2011 – myślę, że to pan przewodniczący Lamczyk – obecny tutaj – potwierdzi, bo był wówczas członkiem sejmowej Komisji Infrastruktury – pan minister Cezary Grabarczyk kwartalnie raporty dotyczące Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad przekazywał Komisji Infrastruktury właśnie w takim systemie narastającym. Zatem nie jest to jakaś szczególna fanaberia. A informacja będzie bardzo przydatna nam wszystkim. Dziękuję bardzo.

#### **Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dziękuję uprzejmie. Jako kolejny zapisał się do głosu pan poseł Marcin Horała. Proszę bardzo.

#### **Poseł Marcin Horała (PiS):**

Bardzo dziękuję. Większość pytań, które chciałem zadać, już padła, więc nie będę się powtarzał.

Natomiast chciałem spytać o trzy konkretne sprawy związane z trwającą modernizacją linii 202 na odcinku Lębork – Gdynia. Są trzy istotne obiekty na tej linii. Pierwszy to przejazd bezkolizyjny w Luzinie. Tam w pierwotnych planach obecnie istniejący przejazd kolizyjny miał być najpierw zupełnie zlikwidowany i zupełnie mieszkańcy mieli być pozbawieni możliwości przedostania się na drugą stronę torów, później w toku licznych apeli, prac, spotkań zarówno ze strony samorządów, jak i grup mieszkańców – kiedy ostatni raz sprawą się interesowałem – byliśmy na etapie takim, że PLK proponowała przejazd bezkolizyjny, ale nie w tym miejscu, w którym obecnie on się znajduje na drodze powiatowej, tylko w miejscu zupełnie innym, co było rozwiązaniem absolutnie niesatysfakcjonującym. Bo tam natężenie ruchu kołowego jest idące w kilkanaście tysięcy pojazdów na dobę i ten ruch byłby przekierowany w takie wąskie uliczki, można powiedzieć, osiedlowe zupełnie do takiego ruchu nieprzystosowane. A więc pierwsze pytanie, jaki jest obecny stan uzgodnień w tej sprawie? Czy udało się wypracować jakieś sensowne rozwiązanie odtwarzające przejazd bezkolizyjny w ciągu obecnej drogi powiatowej? I jaki jest harmonogram realizacji tego obiektu?

Drugie pytanie dotyczy tunelu pod linią kolejową w ramach węzła komunikacyjnego Zryw w Wejherowie – jak tutaj wygląda harmonogram?

I trzecie pytanie dotyczące analogicznego obiektu w ciągu ulicy Puckiej w Gdyni. Też tutaj prosba o informację, jaki jest harmonogram budowy tego tunelu? Dziękuję.



### **Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dziękuję. Jako kolejny zapisał się pan poseł Patryk Wicher, proszę bardzo.

### **Poseł Patryk Wicher (PiS) – spoza składu Komisji:**

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, na początku chciałbym się przyłączyć krótko – zanim zadam trzy pytania – do podziękowań, szczególnie panu ministrowi Adamczykowi i jego kierownictwu, ale także za kontynuację panu ministrowi. Bo jestem mieszkańcem Nowego Sącza, w którym buduje się Podłęże – Piekiełko. I ta linia była wymarzoną linią od pokoleń. I jako też poseł tej ziemi mogę powiedzieć, że pan minister Adamczyk mówi w stu procentach słusznie – to nie tylko inwestycja cywilizacyjna, to jest wręcz inwestycja, która była konieczna do dalszego rozwoju naszego regionu, dla naszych mieszkańców. A tylko przypomnę, że Nowy Sącz, generalnie ta ziemia, jest bardzo płodny co do przedsiębiorczości. A ponieważ w Nowym Sączu mieszka najwięcej milionerów, choćby w przeliczeniu na liczbę mieszkańców. Jest 600 milionerów w jednym urzędzie skarbowym. Taka ciekawostka. Czyli ta przedsiębiorczość jest dość istotna. Myślę, że ten potencjał będzie świetnie wykorzystany.

Ale panie ministrze, mam pytanie w tym względzie... Za naszych czasów, Prawa i Sprawiedliwości, pana ministra Adamczyka, pana ministra Horalę również, ta linia była też wpisywana jako szprycha nr 7 do CPK. Między innymi jedną częścią było Podłęże – Piekiełko, który jest budowane. Jest kontynuacja tej budowy, tak jak pan minister Adamczyk przedstawił – ten harmonogram, kiedy było to rozpoczynane. Ale była druga część szprychy nr 7, która wiodła starym przebiegiem kolejowym, czyli Nowy Sącz – Tarnów – Busko Zdrój – Kielce – Centralna Magistrala Kolejowa, a od Nowego Sącza do granicy państwa. Pan minister Polaczek tutaj pytał, co ze Słowakami – to ta linia miała być głównie linią między innymi też towarową, wyjściem na południe Europy. I ta część szprychy wyleciała. A więc, panie ministrze, pytanie... Ponieważ modernizacja tej linii za pana ministra Adamczyka była bardzo intensywna – wymiana torowisk, przebudowa przystanków stacji kolejowych, mostów. Tam wszystko to idzie, nawet na bieżąco teraz jest kontynuowane – za co też dziękuję. Ale co z tym dalszym przebiegiem, szczególnie od Tarnowa przez Busko Zdrój do Kielc, i dalej wyjściem na południe Europy? To jest pytanie do szprychy nr 7. Właśnie szprychy CPK porządkowały ruch kolejowy. A więc to jest przykład szprychy, która częściowo została zrealizowana – Podłęże – Piekiełko – a druga część została wyrzucona jak na razie z inwestycji.

Drugie pytanie dotyczy innych programów kolejowych, czyli łącznicy kolejowej dla miasta Gorlice. Tam jest linia, dosłownie 700 m łącznicy, która spowoduje, że pociągi bezpośrednio będą wjeżdżały do Gorlic, co usprawni ruch na odcinkach Gorlice – Nowy Sącz, Gorlice – Jasło. To jest też bardzo ważna inwestycja kolejowa. Wiemy, że PKP PLK rozpiśało przetarg na dokumentację. Ale jaki jest harmonogram dalszych prac? Jaki jest horyzont czasowy realnego wykonania tej łącznicy kolejowej Gorlice – Gorlice Zagórzany.

Idąc dalej, dołączę się do głosu pana ministra Webera co do dworców i przystanków kolejowych. Dolina Popradu to przykład najpiękniejszy, chyba jeden z największych przykładów modernizacji na całej długości wszystkich przystanków i stacji kolejowych – oprócz stacji Krynica, która teraz jest kupiona przez gminę Krynica, bo ten dworzec będzie już zarządzie gminy. Natomiast Muszyna. Pan minister Adamczyk wpisał Muszynę do modernizacji tego dworca, ponieważ to jest coraz bardziej ważny dworzec, kiedy mówimy o tym ruchu na południe Europy. Zresztą widzimy to po pociągach, które kursują weekendowo i okazjonalnie między Polską a Słowacją – jaką cieszą się popularnością. Co z tą Muszyną? Czy ta Muszyna wyleciała z drugiego etapu modernizacji dworców? A jeśli nie, to kiedy można się spodziewać, panie ministrze, modernizacji stacji kolejowej Muszyna? Ona jest bardzo istotna dla tego regionu, a także dla ruchu przyszłościowo międzynarodowego. To też jest istotne.

I ostatnie pytanie, panie ministrze. Podłęże – Piekiełko, wracam do niego. Nowy Sącz... Oprócz tej linii miała być budowana taka łącznica, taki bajpas dla ruchu kolejowego towarowego, żeby wyciągnąć część pociągów z miasta – tych towarowych – żeby nie wjeżdżały do miasta, tylko uciekały bokiem do dalszego przebiegu linii kolejowej. Co z tą łącznicą? Bo Podłęże – Piekiełko jest budowane, ale istotne jest, żeby przewrócić projekt tej łącznicy towarowej, która wyprowadzi część ruchu z miasta, żeby mieszkańcy nie odczuli tego wzmożonego ruchu kolejowego, który będzie istotnie większy i będzie nadzieją mojego



regionu – Sądecki, Limanowski, przepięknych ziem, na które zapraszam. Już widać ruchy inwestycyjne. Już też widać, że są kupowane działki przez mieszkańców Krakowa i nie tylko. A więc już widać, jak ta linia, która jeszcze nie działa, już zaczyna oddziaływać na przyszłe plany mieszkańców Małopolski i Polski – za co bardzo serdecznie jeszcze raz dziękuję panu ministrowi Adamczykowi, a także za kontynuację panu ministrowi. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dziękuję. Jako kolejny pan poseł Franciszek Sterczewski, bardzo proszę.

**Poseł Franciszek Sterczewski (KO):**

Szanowny panie ministrze, panie przewodniczący, ja, przyłączając się do pytania posła Zawiei – w sprawie poznańskiego dworca i etapu, jeśli chodzi o przetarg, o konsultacje i jakieś daty, których moglibyśmy się spodziewać oraz kwestie finansowania tej inwestycji, na którą naprawdę czeka nie tylko Poznań, nie tylko Wielkopolska, ale też cała Zachodnia Polska – chciałbym jeszcze zapytać dodatkowo o postępy z remontem Centralnej Magistrali Kolejowej. Co z kwestią doprowadzenia do prędkości 250 km/h oraz co z przystankiem w Białej Rawskiej?

Dalej chciałbym spytać o przebudowę warszawskiego węzła kolejowego. Czy tu mamy już jakiś harmonogram?

I w skrócie to tyle. Bardzo dziękuję za odpowiedź.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dziękuję. Teraz pan przewodniczący Stanisław Lamczyk, proszę bardzo.

**Poseł Stanisław Lamczyk (KO):**

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem tutaj odnieść się do kilku spraw. Bo pan poseł Kmita mówił o tym, kto co zapomniał, o subtelności – ja, panie pośle, chciałem powiedzieć, byliście gorsi. Jak w Kościerzynie była wybudowana przez nas obwodnica – może posła Smolińskiego zapytać – nikogo nie zaprosiliście, gdyby nie mieszkańcy... A to już była wybudowana. Tak że o takich subtelnościach trzeba też właśnie pamiętać.

**Poseł Łukasz Kmita (PiS):**

Ale obecnie jest tak samo. Tu kolega wojewoda...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Panie pośle...

**Poseł Stanisław Lamczyk (KO):**

Tu właśnie też przewodniczący Adamczyk mówił o tym GSM-R. To też trochę jest hipokryzja, bo przez ileś lat nic nie zrobili. W tej chwili pyta, bo wie, że jest problem. I właśnie też nic nie zrobili.

Natomiast chciałbym też powiedzieć jeszcze o sprawie z tymi raportami. To jest przesada, bo wiem, że wy nic nie robiliście. Żadnych raportów. Każda inwestycja była wstrzymana, a teraz takie szczegółowe... Tak, minister właśnie Grabarczyk robił je. One były robione. Bardzo dokładne. Ale wy zaniechaliście. Wszystkie inwestycje były... wstrzymane... Wszystkie były przeterminowane. Dlatego niewygodnie było właśnie prowadzić te raporty. Chciałbym to właśnie powiedzieć.

A teraz jeszcze historia właśnie Cesarza Józefa... Znacząca fajna.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Franciszka Józefa...

**Poseł Stanisław Lamczyk (KO):**

No to jest...

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

To jest różnica.

**Poseł Stanisław Lamczyk (KO):**

Chciałbym tylko powiedzieć, że właśnie projektować było łatwiej. A projekt techniczny wykonać będzie trudniej. Ale niech pan wierzy, że właśnie ta ekipa sobie z tym poradzi. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo serdecznie dziękuję, panie pośle...

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Przepraszam, panie przewodniczący...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Szanowni państwo, ja myślę, że każdy miał swoje od 5 do 10 minut...

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Przepraszam, ja nie robiłem wycieczek...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Każdy ma prawo, zabierając głos, wyrazić swoją opinię.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Panie przewodniczący, tytułem sprostowania.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Sprostowania... Bardzo proszę.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Tak, tytułem sprostowania. Pan przewodniczący Lamczyk nie zrozumiał mojej wypowiedzi. Ja prosiłem przed chwilą pana Lamczyka, żeby nie zabierał na ten temat głosu i nie mówił o tej mojej propozycji dotyczącej stanu realizacji inwestycji. Ale pan przewodniczący Lamczyk jest wolnym człowiekiem i zarzucił mi hipokryzję.

Szanowni państwo, to ja powiem – wiem, że PKP PLK przygotowuje takie raporty ministrowi co miesiąc.

**Głos z sali:**

No i dobrze.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

No i dobrze. Co miesiąc... Na swoje potrzeby co miesiąc, a co kwartał informuje pana ministra. Zatem jeżeli my otrzymamy zestawienie co pół roku, to się po prostu nic nie stanie.

Natomiast, panie przewodniczący Lamczyk, jakby pan był zainteresowany, jak przebiega realizacja Krajowego Programu Kolejowego, to w 2016 r. na posiedzeniu Komisji Infrastruktury – czy to senackiej, czy poselskiej – zgłosiłby pan taki wniosek. Ale jak widać, nie interesowało pana to, jaki jest status realizowanych inwestycji. I dlatego Ministerstwo Infrastruktury posłom tej informacji nie przekazywało. Bo gdyby było takie stanowisko Komisji, to na pewno Komisja by otrzymała oczekiwane informacje.

A co do GSM-R także proszę mi nie zarzucać hipokryzji. Ja rozumiem i wiem – bo mam w pamięci dokładnie, co działo się wokół tego projektu w tamtym czasie. Ale proszę zwrócić uwagę, że minęło 13 miesięcy i ja chcę teraz jako parlamentarzysta, jako poseł, mieć pełną informację, co w ciągu tych 13 miesięcy udało się inwestorowi zrobić. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Szanowni państwo, ja zanim oddam głos... Chcę żebyśmy pamiętali, że jest publikowane sprawozdanie z wykonania KPK i ono jest przedstawiane rządowi, i jest dostępne na stronach internetowych. Tak że wszystkich państwa... Bo nie wiem. Ja z tego korzystam. Ale też zachęcam, żeby państwo też z tego korzystali. Bo to jest narzędzie, które jest publikowane. Ono jest publicznie dostępne. Wydaje mi się, że to też jest ważna informacja dla tych, którzy nas dzisiaj oglądają, dla których ważne są inwestycje kolejowe – że to sprawozdanie jest umieszczane na stronach internetowych. I można po nie sięgnąć. Wszystko pięknie tam jest opisane, są też liczby. Tak że zachęcam, bo to pouczająca lektura momentami.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Marek Sowa. Bardzo proszę.

**Poseł Marek Sowa (KO):**

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, był pan tutaj wychwalany pod niebiosa, więc ja też do tego grona się dołączę. Faktycznie inwestycja Podłęże – Piekiełko – Nowy Sącz – Chabówka to jest projekt cywilizacyjny. Pierwsza uchwała Rady Ministrów w tym zakresie jest z 2014 r. i możecie państwo sobie to też sprawdzić. Dlatego już trochę wchodząc w tą polemikę,

która była, wydaje mi się, że każde zadanie może nie, ale takie duże najważniejsze projekty... Warto poświęcić całe posiedzenie Komisji... Zresztą mamy chyba zaplanowane w planie wyjazdowe posiedzenie Komisji, gdzie Podłęże – Piekiełko ma być przedmiotem debaty. I to jest wtedy dobra okazja, żeby nad takim wielkim projektem się trochę bardziej pochylić. Przyznam też, że ta decyzja pana ministra Adamczyka o projektowaniu i wykupie gruntów za 450 mln zł była istotnym elementem, która przyspieszyła pewien proces. Natomiast tak naprawdę w roku 2023 tylko dwa odcinki miały umowę na 1100 mln zł. Całość jest realizowana w tej chwili – dzięki też temu, że jest odblokowany Krajowy Plan Odbudowy i dzięki też decyzji ministra o uruchomieniu tego nowego odcinka. Bo przecież ten nowy odcinek nie miał żadnych gwarancji. Za to w sposób szczególny dziękuję. Bo jak wiemy, ta linia 104 sama w sobie nie dałaby nawet 20% efektu gospodarczego, który da cały ten igrek małopolski. Połączenie z Krakowem. Jest tutaj wpięcie do głównego korytarza kolejowego, które jest jak gdyby kluczowym elementem. I faktem jest – oby tak się stało – że w roku 2030 przejeździemy zamiast w 3 godziny przez Tarnów, w godzinę do Nowego Sącza. Bo 45 minut chyba dla Intercity jest prognozowane, a nie dla przewozów. To tyle, jeśli chodzi o tę linię.

Powiem tak – informacja, która zbiorczo pokazuje, że mamy wartościowo dwa razy więcej umów niż w roku 2023, jest bardzo dobra. A jeszcze lepsze jest to, że mamy przetargów trzykrotnie więcej niż w roku 2023. To pokazuje, że ten rozmach jest zdecydowanie większy.

Dołączę się też do tego pytania o zwiększenie limitu środków w ramach programu kolejowego – czy jest szansa i do jakiej wartości te zadania z tych 155 mld się zwiększą?

I na zakończenie mam jeszcze jedno pytanie. W prezentacji na końcu była podana informacja o zadaniu, które jest składane do programu FEnIKS – Tychy – Stary Bieruń. Moje pytanie jest takie, czy to też uwzględnia później tą modernizację do samego Oświęcimia z wykorzystaniem obwodnicy Kopalni Piast. Bo wiem, że takie studium chyba było przygotowane. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Jeszcze zgłaszał się, jak rozumiem – tak odczytuję ten gest ręką – pan poseł Warwas. Bardzo proszę.

**Poseł Robert Warwas (PiS):**

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, ja chciałbym dopytać jeszcze o remont katowickiego węzła kolejowego. Bo w tej chwili trwają prace w Będzinie, w Sosnowcu, w kierunku Katowic. Było to na prezentacji. Natomiast w ubiegłym roku, pod koniec, zapadła decyzja o dołączeniu do tego projektu Dąbrowy Górniczej. Chodzi o budowę dwóch dodatkowych torów na odcinku 12 km. Chciałbym zapytać o te prace, jak one będą prowadzone, o jakiś harmonogram prac.

I chciałbym również dopytać. Bo też tutaj prowadzone są prace, jeśli chodzi o rewitalizację linii kolejowej 162 na odcinku Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce w kierunku Dąbrowa Huta, Huta Katowice w kierunku Dąbrowa Górnicza... Chciałbym też dopytać, jakie są w tej chwili prowadzone prace? Na jakim są etapie? Wiem, że tutaj są prowadzone konsultacje społeczne. Ale czy te prace są prowadzone zgodnie z harmonogramem? Jakies dodatkowe informacje? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Do głosu zgłosiła się również pani posłanka Magdalena Kołodziejczak. Bardzo proszę.

**Poseł Magdalena Kołodziejczak (KO):**

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, szanowni państwo, panie przewodniczący, rzeczywiście temat kolejowy nas wszystkich niezwykle interesuje – co potwierdza też ilość pytań. Ja chcę powiedzieć, że dzisiaj rano mieliśmy też posiedzenie podkomisji dotyczącej wykorzystania środków unijnych dotyczących transportu. Tam również potwierdzono, że największe umowy i najbardziej zaawansowane dotyczą kolei. W związku z tym bardzo serdecznie wszystkim państwu gratuluję, bo materia nie jest wcale prosta pod względem formalnym i technicznym.

Ale chciałam również zapytać, panie ministrze... Bo doskonale pan też zna teren województwa pomorskiego, jak zresztą całą resztę Polski... Chciałam zapytać o czwarty tor.

Gdańsk – Pszczółki. Aglomeracja trójmiejska bardzo się rozwija, jak wiemy, a z racji chociażby położenia, ukształtowania terenu – czyli z jednej strony morze, z drugiej strony wzgórza morenowe – kolej jest po prostu dla nas jedyną alternatywą do rozładowania korków, jakie w tej chwili mamy na drogach dojazdowych. Jeśli państwo coś na ten temat możecie mi dzisiaj powiedzieć, to znakomicie, jeśli nie, to z przyjemnością poczekam na odpowiedź – bo wiem, że taka pewnie do mnie trafi. Bardzo dziękuję i jeszcze raz gratuluje.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, więcej zgłoszeń ze strony państwa posłów nie zanotowałem. Widzę, że nikt nie protestuje, więc prawdopodobnie wszystkie zanotowałem.

Bardzo proszę, teraz tu pan się zgłaszał. Proszę się przedstawić.

**Członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu Janusz Zubrzycki:**

Dzień dobry. Janusz Zubrzycki, Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu.

Ja się zgłaszałem, bo chciałem zadać pytania w ramach takich czterech bloków tematycznych.

21 maja zeszłego roku odbyło się posiedzenie Komisji też dotyczące stanu realizacji inwestycji kolejowych KPK. Tam przedstawialiśmy, dlaczego bardzo konieczne są duże zmiany w KPK, zwiększenie KPK i też jego aktualizacja. Około miesiąca temu pan minister mówił, że do końca marca państwo przedstawicie aktualizację KPK – pierwszy projekt, który trafi do konsultacji społecznych. Chciałem pierwsze pytanie zadać – czy podtrzymujecie państwo tę datę i czy ten KPK ujrzymy?

Druga rzecz, która jest dosyć ważna i niepokojąca z punktu widzenia rynku, to jest brak jakiejś informacji na 5 do 10 lat naprzód – jakiej wielkości zamierzacie państwo przeznaczać w KPK kwoty na prowadzenie prac przygotowawczych, studialnych i projektowych. Bo dzisiaj ani zapowiedzi, ani przetargów na większą skalę nie ma. Dzisiaj są praktycznie jakieś pojedyncze zamówienia, które się znajdują na rynku.

Kolejna rzecz, która jest bardzo istotna, to kwestia ustaw... Też jakby negocjacji z Ministerstwem Finansów, też kwestie deregulacji dotyczące całego procesu inwestycyjnego w zakresie uzyskiwania pozwoleń, decyzji, oczekiwania na decyzję – ponieważ one bardzo mocno, jak wiemy, w Polsce paraliżują proces inwestycyjny, szczególnie na tych etapach przygotowawczych. Mam pytanie, na jakim etapie jest Ministerstwo z propozycjami usprawnienia tego procesu, szczególnie w zakresie inwestycji kolejowych?

Wracając do aktualizacji KPK, mam pytanie o jaką kwotę Ministerstwu Infrastruktury wystąpiło do Ministerstwa Finansów, żeby zapewnić na nowy KPK? Dzisiejsza kwota, która została – 80 miliardów do 2032 r... Bo z tych 155 ja rozumiem, że 80 już jest praktycznie wyfakturowanych, a zostało jeszcze niecałe 80 miliardów. Pytanie... Bo ta skala inwestycji, tak jak wykazaliśmy prawie rok temu, nie prowadzi do podwyższenia w dystansie prędkości handlowej. Oczywiście jak wybudujemy kolej dużych prędkości, to wtedy ta prędkość handlowa w ruchu towarowym i pasażerskim zacznie się podnosić. Natomiast obecnie jesteśmy na takim etapie z KPK, że on tak naprawdę łąta dziury – czyli w jednym miejscu budujemy infrastrukturę, w drugim miejscu ona się degraduje. I w związku z tym ta atrakcyjność całej sieci kolejowej nie idzie do przodu. My apelowaliśmy o to, żeby ten KPK co najmniej dwukrotnie wartościowo zwiększyć, żeby te inwestycje w większym stopniu odwzorowały się w efekcie dla pasażera, dla przewoźników towarowych i dla gospodarki finalnie.

I oczywiście sprawa, która jest chyba najbardziej nurtująca rynek i otoczenie biznesowe i też jest dla państwa dużym problemem. To jest kwestia źródeł finansowania. Dzisiaj KPK ma finansowanie do 2029 r. – takie realne, oparte na środkach europejskich w znacznej większości. Natomiast co dalej? Od dawna jest w jakiś tam sposób przez rynek promowana a u państwa też procedowana ustawa o finansowaniu z Funduszu Kolejowego. Bez tego nie widzimy możliwości, żeby KPK wpływał pozytywnie i stabilizował rynek usługodawców, firm budowlanych, firm projektowych – gdyż cały czas mamy do czynienia właśnie z takimi górkami i dołkami. To, że teraz mamy bardzo dużo przetargów, to się oczywiście chwali, natomiast to też jest efekt tego, że przez 3 lata nie mieliśmy praktycznie żadnych przetargów. A więc trafiliśmy w taki punkt. I nie mamy tego mechanizmu stabilizacyjnego. Na którymś posiedzeniu Komisji pan minister obiecał – i też w wywiadach widzieliśmy – że do końca roku mieliście państwo mieć z Ministerstwem Finansów tę ustawę uzgodnioną i miała ona trafić



do prac legislacyjnych. Toteż mam pytanie, na jakim etapie jest ta praca i kiedy możemy spodziewać się uruchomienia prac przy tej ustawie? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dziękuję bardzo. Witam serdecznie pana Wojciecha Dingesa reprezentującego Polregio, którego teraz zauważyłem, że jest z nami tutaj i przysłuchuje się dyskusji.

Szanowni państwo, to był ostatni zanotowany przeze mnie głos w dyskusji.

Pozwolę sobie jeszcze na kilka zdań. Bo rzeczywiście warto, szanowni państwo, zauważyć przyspieszenie, jeżeli chodzi o prowadzenie inwestycji. Przypominam sobie rok 2023, ten okres przedwyborczy, gdzie wiele firm bało się, że przy zmianie władzy nastąpi to, co stało się poprzednio, czyli zostaną wstrzymane przetargi i nastąpi luka, która spowoduje, że będzie kolejny kryzys dla firm wykonawczych. Nasze deklaracje wtedy w rozmowach z rynkiem były takie, że będziemy realizować projekty, na bieżąco oczywiście korygując i badając zasadność. I chcę podziękować – bo rzeczywiście nie dosyć, że to się udało, to na dodatek nastąpiło przyspieszenie. I to też widać po znaczącym wzroście wartości przetargów, po znaczącym wzroście ilości podpisanych umów. I chcę też podziękować za to, że są państwo w kontakcie z rynkiem i te propozycje, które mają sens... Na przykład dla budowania polskich firm, na przykład w taki sposób, że są mniejsze przetargi na mniejsze wartości, które umożliwiają start nie tylko wielkim graczom, ale właśnie naszym średnim firmom, które próbują budować swoje portfolio. Takie rzeczy trafiają do państwa. Bo tylko w taki sposób jesteśmy w stanie budować siłę polskiej gospodarki, że właśnie te firmy, które są małe dzięki zamówieniom publicznym, dzięki tej sferze publicznej, mogą zdobywać doświadczenie, rosnąć, startować w większych i mam nadzieję wychodzić poza granicę z inwestycjami. Bo na tym nam bardzo zależy.

Chcę też wyrazić żal – to nie jest tematem naszego posiedzenia – że pomimo tego, iż wydajemy naprawdę potężne dzisiaj już środki na modernizację linii kolejowych, nie będziemy mogli w pełnym zakresie korzystać z tej modernizacji. No bo niestety system sterowania ruchem GSM-R jest oczywistą przeszkodą, żeby sięgnąć po prędkości rzędu 200 km/h. Powtarzam, nie jest to tematem naszego dzisiejszego posiedzenia Komisji, natomiast nie sposób nie zauważyć, że wydajemy miliardy złotych i przez wiele lat można było to zrobić, a tego nie zrobiono. I po prostu wydajemy je... Wszyscy powinniśmy mieć takie poczucie, że niestety do momentu, kiedy nie zostaną uruchomione nowoczesne systemy sterowania, będą to środki, które nie zostaną w pełni wykorzystane. I myślę, że tutaj zawsze trzeba o tym pamiętać – jeżeli tworzymy możliwość inwestowania, tworzymy jakieś programy, to do każdej inwestycji trzeba podchodzić poważnie, bo to jest system naczyń połączonych. I tutaj postawię kropkę, bo tak jak powiedziałem, nie jest to temat naszej posiedzenia. Ale warto przy tej okazji powiedzieć, że rzeczywiście byłoby jeszcze lepiej, gdyby nie te wszystkie straszne, niedobre rzeczy, które działają się z systemem GSM-R.

I mam jeszcze dwa pytania konkretne. Pierwsza rzecz – ten łuk w Zebrzydowicach. Trochę szkoda, że... Bo to jest taka, powiedziałbym, perełka, ale rozumiem. Pytanie, jak to zostanie zlikwidowane? Prosta informacja, czy to przez las na wprost...? OK...

I druga rzecz linia z Czechowic przez Bielsko do Zwardonia. Tam też na początku roku pojawiła się informacja o tym, że odebrano dokumentację. Czy znajdują się na to środki finansowe? Czy tu jest szansa na to, żeby ta modernizacja była zrealizowana? To jest bardzo ważne dla naszej aglomeracji. To jest też część tego systemu komunikacji, który odbudowujemy i z pewnością te wszystkie zamierzenia pomogłyby jeszcze lepiej zorganizować transport na Podbeskidziu Śląskim, Cieszyńskim, Żywiecczyźnie i dalej w kierunku Śląska. Bardzo bym prosił o informację.

Szanowni państwo, pozwolę sobie na tym etapie oddać głos panu ministrowi z prośbą o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania i odniesienie się do tych wątków, które zostały poruszone. Bardzo proszę, panie ministrze. Oczywiście przy pomocy współpracowników, jeżeli będzie taka potrzeba.

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, najpierw słowo o normalności – bo ja traktuję działania w infrastrukturze w krajach cywilizowanych jako działania ponadpolityczne, które są sztafetą działań różnych partii. I gdybyśmy dzisiaj powiedzieli – a nie możemy tego

powiedzieć – że ktoś rządził 15 lat bez przerwy, to można by powiedzieć, że zamknął jakąś inwestycję – tego typu inwestycje jak Podłęże czy inne duże inwestycje kolejowe – od pomysłu do przecięcia wstęgi. To z reguły jest sztafeta działań. Ktoś inny podpisuje umowę na studium wykonalności, ktoś inny na dokumentację projektową, ktoś inny ogłasza przetarg i prezentuje wyniki przetargu, później podpisuje umowę na budowę i przecina wstęgę. No po prostu tak to wygląda w cywilizowanych krajach. Mamy bardzo ładny konsensus drogowy, jeśli chodzi o sieć dróg ekspresowych i autostrad. Czasami się sprzeczamy o jakieś drobiazgi, ale generalnie to jest taki przykład dużego programu inwestycyjnego, który po prostu jest realizowany. Chcemy, żeby też wymiarze kolejowym po prostu inwestycje były uzgadniane, żeby były prowadzone przez nas wspólnie, żebyśmy mieli zgodność co do tego, co realizujemy i żebyśmy przede wszystkim też na końcu rozliczali z efektów tych wydanych miliardów.

Podkreślam raz jeszcze – normalność krajów cywilizowanych to projekty w infrastrukturze, które zasadniczo nie różnią, a łączą, bo tworzą spójny system transportowy i powodują wzrost gospodarczy i wzrost zamożności całego społeczeństwa. Naturalnym jest, że musimy dostosowywać te inwestycje do potrzeb danego regionu. I taką inwestycją jest inwestycja Podłęże – Piekiełko – Nowy Sącz – Chabówka – Zakopane, gdzie mamy bardzo dużą populację mieszkańców do obsłużenia, gdzie nie mamy linii kolejowej, nie mamy właściwie dzisiaj poważnej alternatywy z Nowego Sącza do Krakowa, jak tylko przejazd pociągiem – 3 godziny, mało atrakcyjne – albo przejazd samochodem – też nie do końca atrakcyjny czasowo i też z różnymi komplikacjami, zanim dostaniemy się do A4-ki, która też, jak wiemy, jest zatłoczona. Tworzymy alternatywy dla systemu drogowego. Chcemy, żeby te alternatywy dawały dobry czas przejazdu. I podkreślam to i zawsze będę to podkreślał – pan minister Adamczyk wykonał jakąś robotę, pan minister Horała wykonał jakąś robotę, ktoś inny kontynuuje tę robotę i kolejne osoby będą kontynuowały kolejne projekty. I podkreślam raz jeszcze – ważne, żeby to były dobre projekty. Żebyśmy mogli powiedzieć, że nie poprawiamy czegoś po zakończeniu inwestycji – tak jak wspomniane dzisiaj inwestycja Kraków – Katowice, gdzie de facto musielibyśmy ją w dużym zakresie poprawić, bo zlikwidowaliśmy cztery stacje na tym odcinku 55 km od Krakowa do Jaworzna Szczakowej i pogorszyliśmy sobie przepustowość w sytuacji, gdy już dzisiaj mamy tam ponad 130 pociągów tylko pasażerskich, nie mówiąc o tym, że nie możemy tam za bardzo uruchamiać pociągów towarowych, bo po prostu nie ma przepustowości pod taki ruch. I ważne jest, żebyśmy w tym procesie planowania infrastruktury, w tych gigantycznych kwotach, miliardach, dziesiątkach miliardów, setkach miliardów, mieli dobry projekt na początku.

Często to się opóźni. I tu możemy pokazywać wiele przykładów. Tunel w Łodzi miał być gotowy – pierwszy termin na grudzień 2021. Linia 201 miała pierwotnie być w całości oddana od Maksymilianowa do Gdyni w 2023 r. I tych opóźnień niestety mamy sporo i nawet jeśli one się zdarzają, ważne, żebyśmy oczywiście też wyciągali z tego wnioski, ale nawet jeśli te opóźnienia są, to kluczowa kwestia, że mamy przekonanie, że realizujemy dobry projekt. W mojej ocenie takim projektem dobrym jest Podłęże – Piekiełko. Takim dobrym poprawionym projektem jest w mniejszym dużo zakresie towarowa obwodnica Poznania. I takim dobrym projektem jest też 201 na tych 180 kilometrach od Maksymilianowa do Bydgoszczy. Projekty wysokiej przepustowości, projekty dające zupełnie nową jakość funkcjonowania transportu.

To tak, szanowni państwo, w pewnym podsumowaniu. Bo ja się cieszę, że nie musimy tutaj się przekrzykiwać, rozmawiając o projektach infrastrukturalnych, bo naturalnie jest kontynuacja KPK. Nie wywracamy stolika, bo byłoby to głupotą, gdybyśmy wywracali stolik projektów, które powstawały wiele lat temu.

Nie ma dzisiaj z nami dyrektora Piotra Majerczaka, szefa inwestycji w PKP PLK. Ja niedawno oglądałem zdjęcia, jak dyrektor projektu Piotr Majerczak siedział w małym pokoiku w Nowym Sączu i zaczynał projekt Podłęże – Piekiełko jako pierwszy szef tego projektu. To dzisiaj już prehistoria, ale pokazująca, że wtedy był w PKP PLK i dzisiaj jest PKP PLK i kontynuuje realizację tego zadania. Stąd podkreślam aspekt po prostu normalności w kraju cywilizowanym.

Idąc z odpowiedziami, które przygotowałem, ale także z odpowiedziami, które mają moi współpracownicy – tutaj pan minister Adamczyk podkreślił kwestię tunelu łódzkiego. Szczegółowo prezes Mochocki tutaj ten temat przedstawi. Ja tylko powiem, że grudzień 2021 to był pierwotny termin realizacji tego skomplikowanego zadania, które idzie bardzo płytko pod miastem –

i to jest podstawowy problem tego projektu, że mamy bardzo mały naziom nad tunelem o dużej średnicy i musimy sobie z tym tematem poradzić.

Pan poseł Kmita w kwestiach trochę strategicznych, kwestiach planistycznych, które się pojawiły... Podłęże – Piekiełko – to sobie powiedzieliśmy, sztafeta decyzji, wiele działań. Dzisiaj idziemy już z realizacją.

Kozłów Sędziszów – 36 miesięcy czas realizacji. Tu odpowiemy, bo faktycznie ten czas realizacji tego odcinka jest dosyć długi, ale tu musimy zaznaczyć, że to jest przetarg, który zastaliśmy, jeśli chodzi o uruchomienie tego przetargu i pierwotnie on był ogłaszany w 2023 r. i już wtedy miał taki długi czas realizacji. W mojej ocenie zbyt długi jak na tak krótki odcinek.

Trzebinia – Kraków Łobzów – kolejne tory i przepustowość. Nie znam takich analiz, jeśli chodzi o... Nie znam analiz innych niż może jakieś pomysły, które się pojawiają, ale w kwestii poprawy przepustowości na odcinku Kraków Krzeszowice – Trzebinia – do Jaworzna właściwie za chwilę zderzymy się ze ścianą, że już nie położymy tam w rozkładzie jazdy więcej pociągów, bo fizycznie nie będzie takich możliwości, żeby w porze dziennej przejechało tym odcinkiem więcej pociągów. Wyczerpiemy przepustowość tej linii kolejowej.

I tu trochę nawiązuję do tego pytania, które się pojawiło – o CMK i przedłużenie tej CMK-i z Nakła Śląskiego w kierunku Katowic i Krakowa. Ten temat był analizowany. Wstępnie w projekcie CPK, jednak prace analityczne nie zostały uruchomione, jeśli chodzi o przedłużenie CMK-i. Tam już były też pierwsze rozmowy z mieszkańcami, pierwsze konsultacje tego pomysłu, jednak finalnie w postaci STEŚ nie wydarzyło się nic, jeśli chodzi o przedłużenie CMK-i. W mojej ocenie to będzie konieczność, jeśli chodzi o możliwość sprawnego dojazdu z Katowic i Krakowa w kierunku CMK-i i dalej w kierunku Warszawy.

Jeszcze jedna kwestia, która się pojawiła, dotycząca przepustowości Tunel – Kraków – pod kątem dodatkowych torów. Nie jest mi znana analiza dotycząca rozbudowy tego odcinka. Teraz będziemy tam w najbliższych dwóch latach z KPO i z innych środków... Zresztą prezes Mochocki o tym wspominał. Włożymy kwotę około 300 mln zł w poprawę przepustowości tego odcinka, bo on również jest już powoli na granicy przepustowości, a mamy tam intensywny ruch mieszany – i Kolei Małopolskich i Polregio i Intercity. Ten odcinek musimy dopracować pod kątem przepustowości, głównie uzupełniając układy torowe.

Oddam w kolejności głos... Tutaj pan poseł Habura i przejazdy... Oddam tutaj głos moim współpracownikom. I tak byśmy przeszli przez poszczególne głosy, rozpoczynając od kwestii przejazdowej – jak wygląda lista, którą dzisiaj zgromadziliśmy po zamknięciu tych zgłoszeń, które spływały do 5 lutego na kwotę wspomnianą 860 mln zł.

Oddaję głos prezesowi Mochockiemu i współpracownikom.

#### **Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Panie prezesie, bardzo proszę kontynuować.

#### **Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:**

Dziękuję bardzo. Spróbuję przejść przez większość kwestii, na które jestem zdolny odpowiedzieć.

Dużo pytań było też kierowanych do projektów realizowanych przez PKP SA w zakresie projektów dworcowych czy kwestii dotyczących połączeń realizowanych przez PKP Intercity, czy też planów przetargowych, czy innych projektów będących w zagospodarowaniu przez CPK – jak na przykład Trasa Kwiatkowskiego. Do tych pytań, pozwolę sobie się nie odnosić, bo to wykracza poza kompetencje PKP PLK.

Natomiast przechodząc przez pozostałe tematy – poznański węzeł kolejowy – jesteśmy na etapie projektowania. Umowa na projektowanie podpisana w zeszłym roku. Obecnie trwa etap koncepcji, konsultacji z wszystkimi interesariuszami. Ponieważ jesteśmy na wczesnym etapie projektowania, to faktyczna zdolność do realizacji robót budowlanych to jest kwestia kilku lat i w takim okresie, w kolejnych latach, do rozważenia będzie kwestia zabezpieczenia finansowania.

Jeśli chodzi o konkurs wiaduktowy, ten z pulą 800 milionów dofinansowania czy współfinansowania inwestycji ze środków PKP PLK, pierwsza tura tego konkursu została zamknięta w lutym 2025 r., zgłosiło się 51 projektów od troszkę mniejszej liczby samorządów. Mamy jako PKP PLK do oceny 51 koncepcji programowo-przestrzennych po to, żeby stworzyć listę rankingową i w kolejnych miesiącach podpisywać z samorządami umowę na wspólną



realizację projektów. Szacujemy, że tę listę rankingową będziemy mogli przedstawić pomiędzy trzecim a czwartym kwartałem 2025 r. Jednocześnie planujemy na początku sierpnia – obecnie robocza data to jest 5 sierpnia – ruszyć z drugą turą naboru wniosków, gdzie będzie druga połowa, czyli 400 mln zł tej kwoty współfinansowania ze środków PKP PLK.

Jeśli chodzi o skracanie czasów realizacji inwestycji, to jest oczywiście priorytet. Kozłów – Sędziszów – 36 miesięcy to nie tylko okres realizacji robót budowlanych, ale też przygotowania dokumentacji, certyfikacji. Ten faktyczny czas prowadzenia robót budowlanych zgodnie z umową to około 19–20 miesięcy. Oczywiście kwestie każdego projektu determinować będzie to, co faktycznie wyjdzie w ziemi w czasie budowy.

Krzyszowice – Trzebinia – funkcjonowanie SDIP-u. Nie jestem gotowy, żeby odpowiedzieć, kiedy to uruchomimy. Wiem, że mamy problem z oprogramowaniem i z domknięciem funkcjonowania tego systemu. Postaram się wrócić z pisemną odpowiedzią, jaki mamy obecnie harmonogram.

Trzebinia – Kraków Łobzów – już pan minister troszkę się do tego odniósł. Obecnie w PKP PLK prowadzimy projekt koncepcyjny wstępnego studium wykonalności rozwoju małopolskiego węzła kolejowego, czyli właśnie takiego rysowania planów na przyszłość – więc będzie on tam rozpatrywać kwestię całego węzła pod kątem przepustowości i właśnie potencjalnych inwestycji zwiększających tę przepustowość w przyszłości.

Jeśli chodzi o parametry docelowe odcinka Tunel – Kraków, to maksymalna prędkość to 120 km/h z ograniczeniami wynikającymi z geometrii linii. Pewnie wszyscy jeżdżący do Krakowa wiedzą, że jest to dość kręta linia na tym odcinku.

Jeśli chodzi o ciąg dalszy linii kolejowych powiązanych z projektem Podłęże – Piekietko – Krynica w kierunku Krynicy, Muszyny, już w tym roku w ramach prac utrzymaniowych będzie kilkadziesiąt milionów złotych zaangażowanych właśnie po to, żeby utrzymać i polepszyć parametry i bezpieczeństwo prowadzenia ruchu w kierunku zarówno Krynicy, jak i Muszyny, a dalej docelowo w kierunku Słowacji. Nie ma obecnie w planach kompleksowego projektu modernizacyjnego, bo nie ma też na ten moment zabezpieczonych takich środków.

Jeśli chodzi o wiadukty w Katowicach, doskonale zdajemy sobie sprawę, że jest to bardzo trudny projekt, też jeśli chodzi o interesariuszy, o miasto o prowadzenie ruchu w mieście. Obecnie utrudnienia zarówno w Ligocie, jak i w centrum miasta, jak i w kierunku Sosnowca na ulicy Bagiennej – w centrum miasta zamknięta ulica Mikołowska i Graniczna, w Ligocie ulica Kłodnicka. Trzeba też pamiętać, że przebudowa tych obiektów to nie tylko te prace związane z ruchem drogowym, ale też związane z ruchem kolejowym. Mimo ograniczenia ruchu kolejowego ciągle ten ruch kolejowy jest prowadzony i fazowanie związane z możliwością przeprowadzenia ruchu pociągów po tych częściowo zamkniętych obiektach determinuje czas odbudowy tych obiektów. W kolejnych miesiącach będziemy przechodzić z ulicy Granicznej na Damrota i Francuską. Dyskutujemy o sposobie realizacji prac na Mikołowskiej i Świętego Jana – czyli tych ulic w samym centrum, tuż przy stacji Katowice. Jesteśmy w dość aktywnym i dynamicznym dialogu z samorządem i z zarządem miasta Katowice. Wypracowujemy rozwiązania, które mają służyć minimalizacji utrudnień w czasie trwania tej inwestycji. Natomiast jest to inwestycja o takiej skali, rozmachu i zmianie całego zagospodarowania tej linii kolejowej i umiejscowienia w mieście, że te utrudnienia jakiegoś niestety muszą być odczuwalne.

Jeśli chodzi o projekt Kolei Plus Kąkolewo – Gostyń i przedłużenie do miejscowości Piaski – z samorządem województwa wielkopolskiego prowadzimy rozmowy o modyfikacji zgłoszonych wcześniej projektów w ramach Kolei Plus. To jest jeden z tematów, który w dialogu z samorządem faktycznie jest.

Było pytanie o inwestycje w Toruniu. Ta inwestycja zakłada przebudowę dzisiaj już istniejących przystanków, stacji, czyli stacji Toruń Miasto, stacji Toruń Wschód, ale z likwidacją obecnego istniejącego wąskiego gardła jednotorowego pomiędzy Toruniem Miasto a Toruniem Wschód pod placem Pokoju Toruńskiego.

Linia nr 16 – zakładamy w 2025 r. podjęcie prac projektowych związanych z etapowym zwiększaniem przepustowości na tym odcinku. W pierwszym etapie poprzez odbudowę mijanek i przygotowanie do realizacji dalszych etapów, żeby krok po kroku tą przepustowość powiększać do wymaganego poziomu.



Jeśli chodzi o łącznicę w Gorlicach, ona faktycznie jest już w etapie projektowym. To jest też jeden z elementów programu Kolei Plus. Planowana realizacja do końca 2028 roku – już nie projektowania, ale faktycznie prac budowlanych i otworzenia tej łącznicy do r.

Pytania pana przewodniczącego Adamczyka w zakresie tunelu i GSM-R. To faktycznie są dwa projekty zastane w absolutnie najtrudniejszej sytuacji – w sytuacji skomplikowanej i technicznie, i formalnie, z licznymi ryzykami dla wszystkich stron tego procesu inwestycyjnego.

Jeśli chodzi o tunel w Łodzi, zakończono prace drażeniowe w zakresie czterech małych tuneli zlokalizowanych właśnie przy połączeniu z linią nr 16. Tam trwają roboty polegające na zabudowie tych tuneli. Trwa, co warto podkreślić, proces projektowania wyposażenia tuneli. Ten proces nie jest na dzisiaj zakończony. To też trochę pokazuje, jak jeszcze wiele pracy zostało do zakończenia tej inwestycji. Natomiast jeśli chodzi o pewnie ten element, który najczęściej pojawia się także w przekazach medialnych – prace związane z dużą tarczą – obecnie wykonawca przedstawia informację, że pod budynkiem przy al. 1 maja 21 trafił na anomalię gruntową, która uniemożliwiła mu pracę tarczą. Wykonywane przez niego są teraz w ramach programu naprawczego prace związane z przygotowaniem tak zwanego jeta, czyli mówiąc w uproszczeniu takiego szybu serwisowego właśnie w ciągu al. 1 maja, który ma spowodować możliwość przeprowadzenia prac serwisowych tarczy i ruszenie z tarczą. Obecnie deklarowany termin przez wykonawcę to jest maj tego roku po przeprowadzeniu tych prac serwisowych w okresie następnych tygodni. Zaznaczam też, że trwają rozmowy z wykonawcą w zakresie uregulowania zarówno kwestii harmonogramu, jak i kwestii wynagrodzenia – natomiast to są dość skomplikowane rozmowy, obciążone tymi latami trwania kontraktu. Jesteśmy także w oczekiwaniu na decyzje administracyjne związane z wystąpieniem katastrofy budowlanej na al. 1 maja 23.

Jeśli chodzi o GSM-R, to bardzo podobna sytuacja, bardzo skomplikowana zastana sytuacja formalna, z dużymi ryzykami i ekspozycją na znaczące dalsze skomplikowanie sytuacji dla, jak myślę, obu stron tego procesu inwestycyjnego – i dla konsorcjum, i dla zamawiającego. Projekt oficjalnie ciągle jest w procesie mediacyjnym także możliwość wypowiedzania się o jego statusie jest ograniczona. Natomiast to są intensywne rozmowy z wieloma spotkaniami każdego tygodnia, starając się znaleźć rozwiązanie tej skomplikowanej sytuacji formalnej.

Jeśli chodzi o Rabkę, było też przywołane o trwających placach budowy na Podłęże – Piekiełko. Faktycznie, odcinek Nowy Sącz do bocznicy – celujemy w zakończenie prac na koniec 2025 r. To samo, jeśli chodzi o prace w Rabce i na odcinku od Rabki do Chabówki. Ja się staram dość często być na placach budowy. Będąc na placu budowy w Rabce, bardzo łatwo zobaczyć, że to nie jest tylko odbudowa sieci linii kolejowej w istniejącym śladzie, tylko taka Rabka to jest w zasadzie całe centrum tej miejscowości. Jeśli chodzi o układ drogowy, jest to diametralnie zmienione i zupełnie nowa funkcjonalność dla samego miasta.

Odcinek Miechów – Kraków – to myślę, że pokrywa się z tą odpowiedzią, która dotyczyła Trzebini – Kraków Łobzów. Trwa wstępne studium wykonalności, które ma odpowiadać na pytanie, jak rozładowywać przepustowość małopolskiego węzła kolejowego w przyszłości.

Pan poseł Horała pytał o linię 202. Jeśli chodzi o Luzino, obecny zakres przetargu przewiduje pozostawienie przejazdu w poziomie zero, natomiast w zadaniu wpisane jest wypracowanie potencjalnej koncepcji przebudowy tego skrzyżowania do bezkolizyjnego przez wykonawcę robót budowlanych. Przewidziano ewentualną możliwość finansowania takiego zadania w ramach prac podobnych. Natomiast zarówno o finansowaniu zadania, jak i o ewentualnym terminie możemy mówić dopiero, jak będziemy na etapie wypracowania tej koncepcji.

Jeśli chodzi o węzeł Zryw, tu akurat posiadamy dokumentację projektową kompletną wraz z pozwoleniem na budowę. Tu zakładamy realizację prac w terminie około 12 miesięcy od podpisania umowy na trwający przetarg Gdynia Chylonia – Lębork. Przypomnę, że ten przetarg Gdynia Chylonia – Lębork prowadzony jest w formule „optymalizuj i buduj”. To znaczy wykonawca, zanim rozpocznie prace budowlane, zobowiązany jest do optymalizacji przedstawionej dokumentacji projektowej i pozyskania niezbędnych decyzji administracyjnych. Natomiast węzeł Zryw jest zadaniem opracowanym osobno. I on akurat będzie mógł być włączony do realizacji szybciej.

Jeśli chodzi o ulicę Pucką, wiadukt w ciągu ulicy 201 otwarty całkiem niedawno, w ciągu ulicy 202 uwzględniony w ramach zadania.

Dalej było pytanie o dworce. Nowy Sącz – to powiedziałem – założony w 2025 r. koniec prac budowlanych w zakresie projektu Podłęże – Piekiełko.

Jeśli chodzi o harmonogram warszawskiego węzła kolejowego, to też wydaje mi się, że przedstawiałem w prezentacji. Przy założeniu, że nie będzie poślizgu z pozyskaniem decyzji administracyjnych, zakładamy ogłoszenie przetargu na realizację Warszawy Wschodniej jeszcze w tym roku.

Pytanie posła Sowy w zakresie odcinka Tychy – Bieruń. Na ten moment ten projekt, który jest wspólnie z samorządem złożony do konkursu aglomeracyjnego w CUPT, zakłada przedłużenie funkcjonującego połączenia od przystanku Tychy Łodowisko w kierunku Bierunia na razie bez przechodzenia przez teren kopalni i łączenia z Oświęcimiem.

Jeśli chodzi o przedłużenie czterech torów od Bierunia w kierunku Dąbrowy Górniczej, to jest etap studium wykonalności. Jak najbardziej kontynuujemy projekt w kierunku rozwoju sieci torów aglomeracyjnych w kierunku Dąbrowy Górniczej. Natomiast to jest projekt na wcześniejszym etapie przygotowania.

Gdańsk w zakresie Pruszcz – Pszczółki, czwarty tor – prowadzimy prace przygotowawcze, żeby uruchomić przetarg w formule „projektuj i buduj” w drugiej połowie 2025 r. Tu jeszcze prowadzimy rozmowy w kontekście zabezpieczenia finansowania tego zadania.

I już przechodząc do ostatnich pytań pana przewodniczącego w zakresie łuku w Zebrzydowicach – za stacją Pruchna odchodzimy na lewo, przecinamy wzgórze, które jest w kierunku stacji Zebrzydowa, przecinamy istniejące tam stawy rybne i przy połączeniu linii do Cieszyna wchodzimy w ślad stacji Zebrzydowice.

Jeśli chodzi o Czechowice – Zwardoń, realizujemy prace z wykorzystaniem budżetowych środków inwestycyjnych. W zeszłym roku około 90 mln zł poświęconych na rewitalizację i remont obiektów inżynierskich. W tym roku kolejne kilkadziesiąt milionów złotych dotyczące zarówno przejazdów, jak i remontu samej infrastruktury torowej – celem właśnie poprawy parametrów istniejącej infrastruktury i skracania czasów połączeń. W prezentacji też było pokazane, że zamierzamy przeprowadzić prace modernizacyjne dotyczące LCS Żywiec, polegające przede wszystkim na wymianie urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Wydaje mi się, że wszystko, co zapisałem, zaadresowałem. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Czy pan minister pragnie jeszcze dodać coś? Proszę.

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Pojawiły się jeszcze dodatkowe kwestie techniczne, o których między innymi pan minister Polaczek też wspominał. Jeśli chodzi o kwestie infrastruktury do parametru 200 plus, to zasadniczo do 2030 r. przewidujemy, że tylko Centralna Magistrala Kolejowa będzie taką infrastrukturą. Nie było założeń innych niż Centralna Magistrala Kolejowa do prędkości 200 plus. Będzie też infrastruktura o parametrze 200 km/h – i tutaj te odcinki, które już mamy. Ale również do tej prędkości będzie dostosowywana część trasy Warszawa – Białystok i linia 202, która dzisiaj została już wielokrotnie wspomniana. Wszystkie efekty związane z bardzo dużą prędkością, czyli 200 plus, a zasadniczo 250 plus, to są projekty CPK i te projekty realizowane są przez spółkę CPK. My nie przewidujemy, żeby na istniejącej infrastrukturze, oprócz CMK i to w bardzo długim horyzoncie czasowym, uzyskiwać prędkość powyżej 200 km/h. Chociaż jest jeden wyjątek. Odcinek Rail Baltica od Ełku do Suwałk jest projektowany do prędkości 250 km/h jako zupełnie nowy odcinek – a nie modernizacja istniejącego odcinka.

Z kwestii technicznych chyba nic więcej... Nie wiem, czy pani poseł Matysiak w kwestii Zgierz – Kutno... Czy tam była pełna odpowiedź... Ale poprawa przepustowości tego odcinka jest również koniecznością dlatego, że w tym spójnym planowaniu mamy czasem takie, nazwałbym to, absurdy, gdzie tworzymy infrastrukturę bardzo wysokiej przepustowości jak tunel łódzki, a właściwie w perspektywie następnych 5 lat dwa tunele, a w odległości 20 km od tych tuneli mamy już odcinki jednotorowe. I takim przykładem jest łódzki węzeł.

Jeśli chodzi o pytanie prezesa Zubrzyckiego w kwestii bardzo istotnej związanej przede wszystkim z finansowaniem, stabilizacją finansowania i nowelizacją KPK – mała nowelizacja KPK w ramach obecnych pieniędzy, tych, które mamy, to też głównie kwestia nierozstrzygniętego tematu GSM-R i tunelu łódzkiego. Bo tu musi w pierwszej kolejności też dojść do porozumienia z konsorcjum, które realizuje projekt GSM-R. I tak samo w kwestii dotyczącej tunelu łódzkiego. W przypadku tych dwóch inwestycji do tej pory w projekcie nowelizacji zakładamy sporą rezerwę inwestycyjną na dokończenie tych inwestycji. No ale najistotniejsza kwestia dotyczy stabilności finansowania i właściwie brakujących środków w tym KPK, które mamy, brakujących środków na realizację kolejnych, bardzo dużych inwestycji – i to na liniach absolutnie strategicznych. Magistrala węglowa jest takim przykładem. Mamy ją zmodernizowaną częściowo na odcinku od Śląska do Zduńskiej Woli. Nie wszystkie odcinki tam zostały zmodernizowane, a właściwie ten odcinek na północ od Zduńskiej Woli w całości aż do Tczewa o długości ponad 300 km – dzisiaj nie mamy środków, żeby tę inwestycję realizować. A mówimy o infrastrukturze, gdzie słupy trakcyjne mają już 60 lat. I my utrzymujemy tam przyzwoite parametry tej infrastruktury, nawet w prędkościach 120–160 km/h – ale mając pełną świadomość, że w perspektywie następnych kilku lat ta linia powinna przejść kompleksową modernizację, również z poprawą przepustowości. Właściwie jedynym elementem na tej magistrali, który zaczniemy modernizować wcześniej, będzie ta stacja Maksymilianowo pod Bydgoszczą, która łączy właściwie w sobie dwie linie – 201 i 131 – ale jej przebudowa za ponad miliard złotych... Dzisiaj już realizujemy inwestycje punktowe na jednej stacji za ponad miliard złotych. 10 lat temu absolutnie nie do pomyślenia, żebyśmy takie pieniądze wkładali punktowo w jedną lokalizację. Ale bardzo potrzebna z pełną separacją ruchu towarowego od pasażerskiego. Przechodząc na przykład, wskazuję konieczność naszych rozmów z Ministerstwem Finansów i tego projektu, który został już przedstawiony też przez branżę... Projektu związanego z Krajowym Funduszem Kolejowym. Będziemy ten projekt procedować w tym roku. Musimy go procedować, bo jedynie stabilizacja finansowania inwestycji kolejowych, tak jak mają to drogowcy, podkreślamy raz jeszcze... Całość inwestycji drogowych tak się bardzo powiodła, ponieważ jest stabilne źródło finansowania, a prezes Mochocki z drużyną ma kilkanaście różnych źródeł finansowania i pomimo tego, że ma sporo pieniędzy na koncie PLK, to wszystkie są znaczone pod konkretne programy, konkretne rozwiązania – Polska Wschodnia, CEF i inne, i cała masa tych komplikacji i lawirowania, żeby realizować te inwestycje, często przerzucając, szukając środków w jednym portfelu, jeśli w innym już brakuje.

Dlatego podkreślam raz jeszcze – nie są to łatwe rozmowy z Ministerstwem Finansów, bo wiemy, jakie są dzisiaj potrzeby państwa wielu obszarach infrastrukturalnych nielinowych. Ale z mojej strony deklaruje, że kwestie związane z Funduszem Kolejowym i stabilizacją finansowania są absolutnie priorytetowe.

#### **Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Ja przypomnę, że jeżeli chodzi o fundusz, to rzeczywiście tutaj rozmawiamy – i też wydaje się, że to jest jedyny rozsądny kierunek, żeby unikać różnego rodzaju górerek, a zwłaszcza dolin, które są druzgocące dla rynku. I to niestety obserwowaliśmy.

Jako pierwszy zapisał się pan poseł Rafał Weber.

Dopisuję pana przewodniczącego.

#### **Poseł Rafał Weber (PiS):**

Szanowni państwo, chcę dopytać, czy w zasadzie ponowić pytania, które zadałem, a na które odpowiedzi nie usłyszałem – czyli kwestia różnicy kwoty w tej prezentacji, która została przedstawiona, a kwotą, która w ramach KPK w sierpniu 2023 r. została przyjęta przez Radę Ministrów. Przypominam, zmiana ze 170 mld zł do stu pięćdziesięciu kilku w informacji przez państwa przedstawionej. Skąd ta różnica?

I drugie pytanie też związane z linią kolejową 68 między Stalową Wolą a Lublinem albo siódmką między Lublinem a Warszawą. Czy tam od strony technicznej dzieje się coś złego? Czy jest techniczna przyczyna wydłużenia czasu przejazdu pociągu Intercity między właśnie Stalową Wolą a Warszawą Centralną – co nastąpiło od nowego rozkładu jazdy od 15 grudnia poprzedniego roku?

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję. Jako kolejny zapisał się pan przewodniczący Stanisław Lamczyk. Bardzo proszę, pani przewodniczący.

**Poseł Stanisław Lamczyk (KO):**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, mam pytanie właśnie w innej kwestii. Mianowicie cargo. Dzisiaj mieliśmy komisję morską związaną inwestycjami portowymi. Można powiedzieć, taka stabilizacja obrotów jest i szukamy przyczyny. Jedną z przyczyn jest to, że przegrywamy właśnie intermodalny transport kolejowy cargo z Niemcami, z Hamburgiem – ponieważ oni mają wydzielony tor i oni do Austrii, do Węgier te kontenery, ten transport intermodalny, mogą ciągnąć dłuższymi pociągami i jest większy nacisk. Przez to jadą szybciej i załóżmy – transport takiego kontenera intermodalnego z Hamburga do Wiednia kosztuje połowę tego, co transport z Trójmiasta. To jest jedna sprawa. Druga sprawa – też przegrywamy z portami z Chorwacji, ze Słowenii. Jak na tę sprawę patrzycie? Czy macie jakąś koncepcję, żeby ten tor właśnie do intermodalu w jakiś sposób ulepszyć – żeby te dłuższe pociągi o innym nacisku mogły jeździć, żebyśmy konkurowali z Niemcami?

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Jako kolejny zgłosił się pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, ja mam prośbę, wniosek o przekazanie tej informacji na piśmie, bo zdaję sobie z tego sprawę, że nie można udzielić nam wprost takiej odpowiedzi – bardzo proszę o informację dotyczącą 2024 r. i pierwszych dwóch miesięcy tego roku, czyli w sumie 14 miesięcy, ile PKP PLK ogłosiło przetargów do kwoty pół miliarda złotych, ile przetargów do kwoty jednego miliarda złotych i ile przetargów powyżej półtora miliarda złotych. Proszę o podanie tej informacji. Ja w sposób szczególny interesowałem się modernizacji linii E30 Kraków – Katowice. Pamiętam jeszcze dyrekcję, która była powołana i funkcjonowała w nieistniejącym już budynku PKP SA – chyba w Katowicach.

Co do znikających stacji kolejowych, myślę, że pan prezes Mochocki może dużo na ten temat powiedzieć, bo te stacje kolejowe znikły w momencie przygotowywania decyzji środowiskowej. I to wówczas był duży szum na papierach. Pamiętam debaty i dyskusje na ten temat, panie prezesie. Pan, jak dobrze pamiętam, był wówczas pełnomocnikiem zarządu PKP PLK do spraw projektów inwestycyjnych finansowanych ze środków unijnych. Broń Boże, żebym cokolwiek zarzucał... To tak dla porządku.

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Panie ministrze, to się działo niestety dużo wcześniej.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Ale dla porządku, panie ministrze, mówię o tym, żeby też sprawa była jasna.

Ja też odniosę się do wypowiedzi pana przewodniczącego, który podaje nieprawdę w jednej z ostatnich swoich wypowiedzi.

Oczywiście... Podał pan nieprawdę, panie przewodniczący. Stwierdzenie, że oszczędnie gospodaruje pan prawdą jest stwierdzeniem niewłaściwym. Po prostu podaje pan nieprawdę. Ponieważ... Pan prezes Mochocki może poświadczyć...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

W którym momencie?

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

..., ile projektów mieliśmy do ogłoszenia przetargu w 2016 r. – ile ich było, a ile ich brakowało, jakie puste szuflady zastaliśmy. Pamiętamy przecież, panie prezesie, dyskusję na ten temat.

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Długa dyskusja się szykuje...

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Pracował pan... Przepraszam... Kiedy pracował pan także w zarządzie PKP PLK. Bo ja miałem akurat możliwość prowadzenia debat i dyskusji. Pamięta pan jeden cały dzień spędzony



w PKP PLK? Spędziłem, żeby mi zarząd przybliżył, jak wygląda sytuacja realizacji inwestycji. Byliście panowie zdziwieni, że dyskutowaliśmy od godz. 10.00, jak dobrze pamiętam, do chyba godz. 18.00, prawda? I opowiadaliście, panowie, na jakim etapie są jakie inwestycje. A więc wiemy, ile było tych przetargów. I stwierdzenie, że my wstrzymaliśmy procesy przetargowe – rząd, w którym miałem zaszczyt być ministrem infrastruktury... A państwo, panie ministrze, od stycznia ubiegłego roku analizowaliście projekty, co do których miały być ogłoszone przetargi. Pamiętamy, jak było. Pamiętamy, jak było w ubiegłym roku i pamiętamy, jak było w 2016 r. To tak dla porządku. I proszę, panie przewodniczący, nie wprowadzać nie tylko Wysokiej Komisji w błąd, ale szczególnie tych, którzy oglądają transmisję z dzisiejszego jej posiedzenia. No to chyba tyle...

Poproszę, panie ministrze, o informację pisemną dotyczącą wysokości tych kwot przetargowych.

Zaś postawmy kropkę nad znikającymi w decyzjach środowiskowych, panie prezesie, stacjami kolejowymi między Katowicami a Krakowem, szczególnie na odcinku Kraków – Trzebinia, bo dokładnie o nie chodzi.

Co zaś się tyczy, panie ministrze, transportu towarowego, transportu cargo – wiemy, że transport cargo nie jeździ bezpośrednio torami Kraków – Trzebinia – Katowice, tylko dla transportu cargo jest zupełnie inny szlak wybrany i o tym też wiemy.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo proszę, pan prezes Zubrzycki.

**Członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu Janusz Zubrzycki:**

Panie ministrze, chciałem dopytać wyłącznie o prace przygotowawcze – jak to jest planowane na najbliższe lata? Ponieważ zniknęły z rynku prace przygotowawcze CPK. Zniknęły z rynku... To znaczy nie ma jakichś większych planów Polskich Linii Kolejowych. Chcieliśmy się dowiedzieć, czy aktualizacja KPK też będzie zawierała te prace?

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, to ile tych przetargów pan ogłosił? Myślę, że to byłaby cenna informacja – gdyby pan przedstawił. Twierdzi pan, że były przetargi ogłaszane. Ile tych przetargów zostało ogłoszonych? Możemy temu poświęcić oddzielne posiedzenie.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

A czy pan przewodniczący wie, że Trybunał Konstytucyjny... Zaskarżono ustawę o zamówieniach publicznych i zmuszono do wstrzymania przetargów – czyli co najmniej do czerwca 2016 r. To proszę sobie przypomnieć, proszę przeczytać...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Czyli jednak były wstrzymane przetargi... Dobrze, proszę nie wprowadzać w błąd opinii publicznej.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

...zanim pan będzie opowiadał tutaj niestworzone rzeczy.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Czyli jednak były wstrzymane przetargi, ale... No dobrze.

Bardzo proszę, panie ministrze o udzielenie odpowiedzi.

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Szybka odpowiedź dla pana ministra Webera – nie mamy obniżenia parametrów na trasie 68. Nie przewidujemy tam żadnego obniżania parametrów. Tak sobie zerknąłem w rozkład jazdy i faktycznie jest 4 minuty różnicy na tym pociągu, o którym pan wspominał. Ale to wynika z kwestii konstrukcji rozkładu jazdy. Jeśli chodzi o ten czas przejazdu, faktycznie zależy nam na tym, żeby te czasy przejazdu skracać. Rozpoznamy także tę kwestię, jeśli chodzi o połączenie Stalowej Woli z Lublinem, żeby ten czas przejazdu jeszcze dopracować, żeby te minuty nam nie uciekały. Co ciekawe, w tym roku podkręcimy parametry i czas przejazdu w relacji z Warszawy do Rzeszowa... Jeszcze na grudzień planujemy jeszcze o 10 minut skrócić czas przejazdów pociągów i zbliżyć się do czasu przejazdu 3,5 godziny.

Jeśli chodzi o odpowiedź dotyczącą tych kwot, to tutaj zaraz przekażę głos jeszcze dyrektorowi Sierpniowi – z czego wynikają te różnice.

Jeśli chodzi o pytania pana posła Lamczyka o transport intermodalny, są dwa aspekty. Pierwszy ten infrastrukturalny. Żeby intermodal jechał szybciej, najlepsza jest wysoka przepustowość infrastruktury – to naturalne – i likwidowanie wąskich gardeł. Dzisiaj wspomnieliśmy o takim wąskim gardle wyjazdowym z portu gdańskiego i portu gdyńskiego.

Czwarty tor na ośmiu kilometrach Pruszcz – Pszczółki – to jest jeden z priorytetów, żeby z trzech zrobić cztery i całkowicie odseparować ruch towarowy ciężkich pociągów, nie tylko intermodalnych lekkich, ale i ciężkich pociągów wyjeżdżających z Lotosu w kierunku południowym. W drugiej połowie tego roku chcemy ogłosić przetarg na „projektuj i buduj” tego odcinka. Najlepsze dzisiaj wyniki, jeśli chodzi o intermodal – dochodzimy do średniej prędkości 80 km/h. Mamy już takie pociągi intermodalne, które na sieci przemieszczają się bardzo szybko. I też są takie zapisy w instrukcjach wewnętrznych PKP PLK, które chcemy zastosować trochę na wzór czeskich przepisów – gdzie szybki pociąg intermodalny jedzie przed pociągiem regionalnym, który się zatrzymuje wszędzie i ma średnią prędkość 60–70 km/h. Żeby intermodal mógł być, mówiąc kolokwialnie, położony w rozkładzie jazdy przed pociągiem regionalnym i jechał szybko stabilnie 100, a nawet 120 km/h i uzyskiwał tę wysoką prędkość handlową. 80 km/h to nasze najlepsze wyniki. Tacy przewoźnicy funkcjonują nawet w porze dziennej, chociaż oczywiście łatwiej jest uzyskać wysokie prędkości w intermodalu i generalnie w ruchu towarowym w porze nocnej. A więc stawiamy na infrastrukturę, żeby infrastruktura dała możliwość przewoźnikom realizacji przewozów w krótszym czasie.

Pan minister Adamczyk podniósł temat znikających stacji. Właściwie to był bardzo negatywny proceder zapoczątkowany w latach dziewięćdziesiątych. To był proceder, który się zaczął wraz z pierwszą modernizacją trasy Warszawa – Poznań – granica państwa. Używam takiego zapożyczonego określenia – paradygmat redukcji. Zakładano, że ruch kolejowy będzie malał i zakładano, że poradzimy sobie lepiej z utrzymaniem infrastruktury, jeśli będziemy mieli mniej tej infrastruktury w postaci stacji, rozjazdów i innych elementów.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

I linii kolejowych.

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Linii kolejowych również. Robiliśmy sobie krzywdę. Dzisiaj możemy z tej perspektywy spojrzeć, że robiliśmy krzywdę nawet na głównych magistralach. Stąd szlaki między stacjami co 20 km dzisiaj odbijają się bolączką. I niestety ten proceder w podejściu do infrastruktury kolejowej trwał przez ponad 20 lat. Możemy powiedzieć, że nawet jeszcze dzisiaj pewne mankamenty tego podejścia obserwujemy, nawet na takiej trasie jak Poznań – Szczecin, gdzie również ograniczoną mamy liczbę stacji w stosunku do tego, co zaczęliśmy modernizować.

Nie chciałbym wchodzić w obszar pustych szuflad, bo moglibyśmy do rana nie skończyć, jakbyśmy się tutaj w szczegółach rozwinęli...

Ale jeśli chodzi o prezesa Mochockiego, to nie uczestniczył w kwestiach związanych z projektowaniem i pracami studialnymi dla E30. To był wcześniejszy etap i niestety tam doszło już do takich...

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Na etapie decyzji środowiskowych wypadły te stacje. Dobrze wiecie o tym.

**Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:**

Tak, ale to... To ja mogę powiedzieć... Bo ja się w PLK pierwszy raz miałem okazję pojawić w połowie 2013 r. chyba. A w połowie 2013 r. to już trwała tam mocna przebudowa tego odcinka.

Tak. Trwało. Tam już PNI było na placu budowy. Trzy konsorcja. Tak, tak.

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Tam już doszło do sytuacji, że tor był zdjęty i przez dwa lata już zdążyło torowisko po zdjętym torze zarosnąć.

**Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:**

Kraków – Katowice.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Ale na odcinku Trzebinia – Jaworzno.

**Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:**

To już się mieści w odcinku Kraków – Katowice.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Odcinek Trzebinia – Kraków... Przepraszam, kilka odcinków. Dużo później my ogłoszaliśmy przetarg.

**Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:**

Bo to było na dokończenie prac. Tam w 2013 r. trwały już prace. To było podzielone bodajże na trzy odcinki realizacyjne.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

To był ten najbliższy Jaworzna...

**Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:**

Tak. Decyzje środowiskowe w związku z tym były...

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Przepraszam, Katowice...

**Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:**

Tak. Decyzje środowiskowe w związku z tym były pozyskane dużo szybciej niż ja w ogóle blisko budynku na Targowej przechodziłem...

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Panie prezesie, przepraszam. Ja panu nie robię z tego żadnego zarzutu.

Tylko kiedy pan minister Malepszak tak zawistował, sugerując jednoznacznie, że zlikwidowaliśmy stacje kolejowe – to pomyślałem sobie, że przypomnę czasy wcześniejsze. Te stacje zostały zlikwidowane tak naprawdę na etapie przygotowania decyzji środowiskowych i później trzeba sobie było odpowiedzieć na pytanie – albo tracimy środki unijne, a przejazd z Krakowa do Katowic trwa 2 godziny i 27 minut, 77 km, albo realizujemy tę inwestycję. Prawda? Był ten dylemat.

**Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:**

Jasne.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Panie prezesie, proszę nie traktować tego broń Boże jako zarzut. To minister Malepszak wywołał...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Szanowni państwo, nie wiem, czy...

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Panie przewodniczący, jedna odpowiedź...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo proszę.

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

...należy się panu ministrowi Weberowi – dotycząca kwot – żebyśmy tu mieli zgodność. Dyrektor Sierpień kilka szczegółów, jeśli chodzi o tę rozbieżność między 155 a 170 miliardów.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

**Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Przemysław Sierpień:**

Jeśli chodzi o 170 miliardów, to jest to kwota refundacji z budżetu państwa do PLK. I to była kwota wskazana w programie przyjętym w sierpniu 2023 r. Natomiast ona później ulegała zmianom. Bo trzeba pamiętać, że program był jeszcze nowelizowany w listopadzie 2023 r. Natomiast 155 miliardów, które pojawia się w prezentacji PLK, to są nakłady – czyli to są roboty, które są fakturowane przez PLK. I różnica ponad 11 miliardów to są środki

Krajowego Planu Odbudowy, które nie są częścią KPK. To są pieniądze oddzielne. KPO jest pokazywane w KPK w tabelach finansowych, jest dosumowywane, natomiast zadania w ramach KPO są realizowane oddzielnie i tutaj prezentacja dotyczyła zadań, które są ujęte stricte w Krajowym Programie Kolejowym.

Zatem żadnych pieniędzy nie zgubiliśmy. Po dosumowaniu wyjdziemy na kwoty, które są wskazane w zarówno w uchwałach Rady Ministrów dotyczących przyjęcia Krajowego Programu Kolejowego, jak i w sprawozdaniach z realizacji, które są na naszych stronach internetowych.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję. Pan Wojciech Dinges. Bardzo proszę.

**Wojciech Dinges wiceprezes zarządu Polregio SA:**

Szanowni państwo, padły tutaj już słowa na temat rozbudowy do poziomu czterotorowej separacji torów dalekobieżnych i aglomeracyjnych w aglomeracji śląskiej. Mówili państwo o liniach z Dąbrowy do Katowic, z Katowic do Tychów. Natomiast było jeszcze realizowane studium wykonalności dla rozbudowy odcinka w Katowice – Gliwice – współfinansowane przez PLK i GZM. Chciałem zapytać, czy i jakie są plany ciągu dalszego związanego z pracami projektowymi i realizacją tego odcinka, żeby dopełnić ten duży projekt separacji torów dalekobieżnych i aglomeracyjnych w aglomeracji? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję. Są jeszcze zgłoszenia? Pan poseł Weber, proszę bardzo.

**Poseł Rafał Weber (PiS):**

Szanowni państwo, panie ministrze, jest sposób na to, żeby podróż między Stalową Wolą a Warszawa przez Lublin skrócić. Ja, pytając o to, czy dzieje się coś złego na liniach kolejowych, troszeczkę sprowokowałem tę dyskusję – bo wiem, że tam wszystko jest OK. Natomiast zbyt dużo czasu ta relacja traci na wymianę lokomotywy w samym Lublinie. Zgodnie z rozkładem jazdy, w zależności od kursu wymiana lokomotywy powoduje dwudziesto-, a w innych kursach dwudziestoseściominutowy postój tego pociągu. Lokomotywę można wymienić dużo szybciej. Ale można też – i o to apeluję, też będę o to pisał w interpelacjach dokładniej opisując ten problem – korzystać również ze składów, które są kierowane z obu stron pociągów. Takimi składami PKP Intercity dysponuje. Albo można wprowadzić jeszcze radykalniejsze rozwiązanie, które przyczyni się do skrócenia tej podróży o około pół godziny – można wykorzystać łącznicę kolejową między linią kolejową nr 68 a linią kolejową nr 7. Pociąg wtedy nie wjeżdżałby na stację Lublin Główny. Zatrzymywałby się w Lublinie – a zatem Lublin nie zostałby ominięty, pominięty, wykluczony, bo Lublin jest obsługiwany również przez przystanek Lublin Zachód. I tam wsiada według mojej oceny więcej osób nawet niż na Lublinie Głównym. Być może dlatego, że po prostu tam mają bliżej w kierunku Warszawy... Także ta dostępność mieszkańców Lublina do pociągu w kierunku Warszawy zostałaby zachowana, a pociąg ze Stalowej Woli – ale też z Rzeszowa, mówił pan o tym, że tam też trzeba skrócić czas i faktycznie trzeba – jechałby pół godziny szybciej. Na trasie trzygodzinnej z małym okładem to naprawdę dużo. Tak że poddaję pod zastanowienie właśnie takie rozwiązanie. Co najmniej skrócenie czasu na wymianę lokomotywy z 26 minut na kilka minut – to po pierwsze. A po drugie, tak jak mówię, wykorzystanie istniejącej zelektryfikowanej łącznicy między sześćdziesiątką ósemką a siódmką, która pozwoliłaby na półgodzinne skrócenie czasu przejazdu między Podkarpaciami – ogólnie rzecz ujmując – a Warszawą.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję, panie pośle. Bardzo proszę, panie ministrze, o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania.

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Panie przewodniczący, ja naturalnie uwielbiam skracanie czasu przejazdu pociągów, przyjmuję to wyzwanie, żeby podejść do tematu Stalowa Wola – Warszawa poniżej trzech godzin. Dlatego też, że – dzisiaj nie mamy na to czasu – rewelacyjnie nam rosną przewozy w ruchu dalekobieżnym Intercity w bardzo wielu relacjach. Relacja z Podkarpaciami w kierunku



Warszawy jest jedną z takich relacji. Tak że biorę ten temat i postaramy się tutaj podzielać, żeby była kolejna zauważalna różnica w tym aspekcie.

**Poseł Rafał Weber (PiS):**

Dziękuję.

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Jeszcze odpowiedź dla pana prezesa Zubrzyckiego – nie podam kwoty, ale oczywiście musimy przeznaczyć część środków na kolejne prace studialne i projektowe. Tutaj wspomnieliśmy o jednym z takich elementów, jak chociażby takie szybkie działania, które chcemy zrealizować do 2030 r., uzupełniające, które na przykład szłyby też na „projektuj i buduj” – w ramach szybkiej realizacji tych najbardziej problematycznych, ale krótkich wąskich gardeł na sieci kolejowej. Zresztą, co do tych kwestii studialnych, tutaj pojawia się jeszcze spory obszar, jeśli chodzi o prace, które czy trzeba wykonywać. I studialne i projektowe. Bo wąskich gardeł na sieci kolejowej mamy niestety jeszcze sporo i to na głównych liniach, który stanowią ciągi podstawowe. Świeży temat – chociażby Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie. Na 130 kilometrach mamy tylko trzydzieści kilka kilometrów dwutorówki. Trzeba to uzupełnić przynajmniej do Kłodzka, przynajmniej do Kamieńca, te prawie 40 km – zrobić projekt, żeby pozbyć się czterdziestokilometrowego wąskiego gardła.

Te kwestie związane z aglomeracjami, duże projekty, te prace studialne, te kwestie związane z wąskimi gardłami na głównych liniach kolejowych muszą podlegać dalszym pracom studialnym i projektowym – i podkreślam raz jeszcze – żebyśmy mieli dobre projekty do realizacji, dobre pod względem ruchowym, umożliwiające znaczące zwiększanie liczby pociągów. Bo dzisiaj tego najbardziej oczekuje od nas rynek. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo, dziękuję, panie ministrze.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Jeżeli pan, panie przewodniczący mówi o ośmiu latach, to przypomnę, że linia...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

W kwestii formalnej, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.

Szanowni państwo, życzę dobrego wieczoru.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Panie przewodniczący, w kwestii formalnej...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Zamknąłem posiedzenie.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Otóż mamy okres Wielkiego Postu i przypominam, że przed Wielkanocą jest Wielki Tydzień, w którym występuje Triduum Paschalne. To jest obojętne dla agnostyków, niewierzących, a dzisiaj jest Środa Popielcowa, panie przewodniczący. I warto byłoby, planując posiedzenia Komisji, pomyśleć o tym, żebyśmy w Triduum Paschalnym nie musieli się spotykać w Wielki Piątek, bo to dzień szczególny...

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Zapewniam pana posła, że była msza o godz. 6.00 – także pan przewodniczący swobodnie mógł wziąć udział w porannym nabożeństwie.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Ja proszę o bezpieczeństwo w Wielkim Tygodniu.

**Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dziękuję bardzo.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Panie ministrze, żeby tak zrównoważyć między panem prezesem Mochockim... Panie ministrze, a czy przypadkiem te znikające stacje kolejowe nie były wynikiem optymalizacji? I stawiam tutaj trzy kropki i nie domagam się odpowiedzi.

**Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:**

Panie ministrze, myślę, że moglibyśmy posiedzenie Komisji poświęcić temu tematowi.