



Posel Rzeczypospolitej Polskiej

Jarosław Zieliński

Szanowny Pan

Donald Tusk

Prezes Rady Ministrów

Interpelacja poselska

**w sprawie uzasadnionej konieczności budowy linii kolejowej Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Giżycko
w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego i włączenia tego odcinka szybkiej kolei
do wykazu linii kolejowych o szczególnym znaczeniu obronnym**

Jednym z warunków prawidłowego funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego, którego realizację zaplanował i rozpoczął zgodnie z Ustawą z dnia 10 maja 2018 roku o Centralnym Porcie Komunikacyjnym rząd Prawa i Sprawiedliwości, miała być jego integracja z transportem kolejowym i drogowym. W ramach tego wielkiego projektu komunikacyjno-cywilizacyjnego przewidziana została budowa i modernizacja linii kolejowych łączących wszystkie regiony Polski ze stolicą i przyszłym portem lotniczym w Baranowie. Wśród 10 kolejowych „szprych” ujęte zostały także połączenia kolejowe prowadzące do CPK z północno-wschodniej Polski. Ważną część „szprychy nr 3” miała stanowić linia szybkich kolei CPK – Warszawa – Tłuszcz – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Orzysz – Giżycko. Z przedstawionej przez Pana Premiera na konferencji prasowej w dniu 26 czerwca 2024 roku koncepcji budowy CPK, zredukowanej w stosunku do pierwotnego projektu, wynika, że budowa linii kolejowych związanych z nowym portem lotniczym może zostać ograniczona do zbudowania szybkich połączeń kolejowych tylko pomiędzy CPK a Warszawą, Łodzią, Wrocławiem i Poznaniem (tzw. „igrek”), co oznaczałoby rezygnację z budowy sieci połączeń kolejowych z całego kraju, w tym rezygnację ze „szprychy nr 3” Warszawa – Tłuszcz – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Orzysz – Giżycko. Nie może być społecznej zgody na takie ograniczenie tej inwestycji, tak niezwykle ważnej dla przyszłości i rozwoju Polski oraz poszczególnych regionów naszego Kraju. Ograniczenie połączeń kolejowych związanych z CPK do koncepcji „igrek” wpisuje się w ciąg negatywnych skutków polityki degradacji mniejszych ośrodków na terenie Kraju, w tym zwłaszcza Polski Wschodniej, prowadzonej przez rząd PO-PSL w latach 2008 – 2015. W tym kontekście trzeba wyrazić oczekiwanie i nadzieję, że nie zostaną zatrzymane czy spowolnione prace przy pozostałych komponentach „szprychy nr 3”, a zwłaszcza przy budowie linii szybkich kolei Warszawa – Białystok – Ełk – Suwałki – Trakiszki – granica państwowa z Litwą, realizowanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe na podstawie osobnego projektu budowy międzynarodowej trasy Rail Baltica w ramach modernizacji infrastruktury kolejowej w Polsce, mającej zapewnić spójność komunikacyjną naszego Kraju i północno-wschodniej Polski w wymiarze transeuropejskim. Dostępność komunikacyjna północno-wschodniej Polski i jej rozwój gospodarczo-społeczny wymaga budowy i uruchomienia nowoczesnej kolei łączącej Ziemię Łomżyńską i Mazury ze stolicą Polski i lotniczym portem przyszłości, którym będzie (Polacy oczekują, że obecny rząd, na którego czele Pan stoi będzie to przedsięwzięcie inwestycyjne kontynuował) Centralny Port Komunikacyjny w Baranowie. Rząd Rzeczypospolitej Polskiej, niezależnie od opcji politycznej sprawującej władzę, powinien udzielać wszelkiego możliwego wsparcia, aby ta część terytorium naszego Kraju mogła nadrobić zapóźnienia inwestycyjne w stosunku do centralnej i zachodniej Polski oraz państw Unii Europejskiej.

Połączenie kolejowe CPK – Warszawa – Ostrołęka – Pisz – Orzysz – Giżycko ma również ważny aspekt obronny związany z bezpieczeństwem Polski. Na tym obszarze są zlokalizowane, planowane i wymagające szybkiego wzmocnienia jednostki wojskowe w Czerwonym Borze, Łomży, Ostrołęce, Kolnie, Orzyszu, Giżycku i Węgorzewie, dla których transport kolejowy ma zasadnicze znaczenie. Jest ono tym większe, że wobec zagrożenia ze strony Rosji, w ramach wzmacniania tzw. flanki wschodniej NATO, zwiększana jest obecność żołnierzy i sprzętu wojskowego Paktu Północnoatlantyckiego. Względy te stanowią uzasadnienie nie tylko dla potrzeby pilnej budowy linii kolejowej Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Orzysz – Giżycko, ale również do uznania jej za ważny element bezpieczeństwa militarnego państwa i włączenia jej do wykazu linii kolejowych o szczególnym znaczeniu obronnym, tym bardziej, że prowadzi ona do regionu Polski położonego w pobliżu Rosji (Obwód Królewiecki) i tzw. Przesmyku Suwalskiego.

Wobec powyższego, a także solidaryzując się ze Stanowiskiem Rady Miejskiej Łomży z dnia 10 lipca 2024 roku w sprawie rządowych planów odejścia od realizacji połączenia kolejowego Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Giżycko w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego i podtrzymując swój wniosek sformułowany podczas posiedzenia Podkomisji Stałej do spraw obywatelskich, cudzoziemców i migracji sejmowej Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych w dniu 24 lipca 2024 roku, na podstawie art. 14 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz. U. z 1996 r. Nr 73, poz. 350, z późn. zm.), uprzejmie proszę Pana Premiera o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jaka jest aktualna koncepcja budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze związanymi z nim i stanowiącymi integralną całość projektu połączeniami kolejowymi i drogowymi?
2. Jakim aktem prawnym zostały wprowadzone zmiany pierwotnej koncepcji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego realizowanej przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, o których informował Pan podczas konferencji prasowej w dniu 26 czerwca 2024 roku?
3. Czy w ramach realizacji programu inwestycyjnego budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z połączeniami kolejowymi i drogowymi w koncepcji przyjętej przez Pana rząd przewidywana jest budowa połączenia kolejowego Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Orzysz – Giżycko?
4. Jeżeli tak, to jaki jest planowany harmonogram realizacji tej inwestycji, a jeżeli nie, to dlaczego obecny rząd chce zrezygnować z budowy tej ważnej linii szybkich kolei?
5. Czy Pan Premier oraz Minister Obrony Narodowej i Minister Infrastruktury dostrzegają znaczenie obronne linii kolejowej CPK – Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Orzysz – Giżycko w kontekście zagrożenia bezpieczeństwa naszego Kraju ze strony Rosji i potrzeby wzmacniania potencjału obronnego Polski, także w ramach tzw. wschodniej flanki NATO?
6. Czy zostanie podjęta stosowna decyzja Ministra Infrastruktury w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej o włączeniu tej linii kolejowej na podstawie Ustawy z dnia 29 marca 2003 roku o transporcie kolejowym do wykazu linii kolejowych o szczególnym znaczeniu obronnym?

Białystok 8 sierpnia 2024 roku

Z wyrazami szacunku

