

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 214)

z dnia 11 marca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 214)

11 marca 2026 r.

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

– **informacja na temat realizacji „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)” – podsumowanie 2025 roku i prognoza na rok 2026.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Kwieciński** radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, **Łukasz Kubajek** naczelnik w Departamencie Transportu Multimodalnego Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Merchel** wiceprezes zarządu Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów wraz ze współpracownikami.

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

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, panią Magdalenę Fitak-Grzybowską, zastępcę dyrektora Departamentu Dróg Publicznych, pana Michała Perlińskiego, naczelnika wydziału w Departamencie Dróg Publicznych. Witam przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jest z nami pan Tomasz Kwieciński, radca generalnego dyrektora. Witam bardzo serdecznie. Serdecznie witam również panią Annę Gołębiowską, zastępcę dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji, pana Marcina Amróza, dyrektora Oddziału GDDKiA w Łodzi, i pana Jakuba Jarosza, zastępcę dyrektora oddziału ds. inwestycji. Witam przedstawicieli Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Jest z nami pan Łukasz Kubajek, naczelnik w Departamencie Transportu Multimodalnego, oraz pan Mariusz Krasowski, naczelnik w Departamencie Transportu Multimodalnego. Witam pana Piotra Otawskiego, generalnego dyrektora ochrony środowiska. Witam bardzo serdecznie. Nie wiem, czy pan dyrektor dotarł. Aktualnie nie widzę. Witam pana Arkadiusza Merchela, wiceprezesa zarządu Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów. Witam panią Izabelę Fortuniak, dyrektor ds. rozwoju w związku. Bardzo serdecznie witam pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Szanowni państwo, przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat realizacji „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)” – podsumowanie 2025 roku i prognoza na rok 2026. Przedstawiają: minister infrastruktury oraz generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę. Przystępujemy do jego realizacji.

Bardzo proszę pana ministra oraz pana radcę generalnego dyrektora o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zaproszeni goście, budowa nowych dróg przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad ma istotny wpływ na gospodarkę, również na wzrost konkurencyjności Polski w regionie. Polska sieć drogowa rozwija się w imponującym tempie. Zmiana w porównaniu do stanu sprzed kilkunastu lat jest zauważalna nie tylko dla kierowców. Wybudowane zostały już tysiące kilometrów nowych dróg najwyższej kategorii, powstawały obwodnice miast. W ostatnich dwóch latach oddaliśmy do użytku ok. 600 km dróg krajowych o standardzie dróg ekspresowych, autostrad i klasy GP.

Cele te realizujemy poprzez bardzo ambitne plany w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) oraz „Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030”. Najważniejszym pod względem inwestycji programem jest oczywiście „Rządowy program budowy dróg krajowych”. Program ten został przyjęty w grudniu 2022 r. Był on aktualizowany we wrześniu 2023 r., kiedy włączono do programu budowę drogi ekspresowej S8, odcinek Knyszyn – Białystok – Raczek – Suwałki, wraz ze zwiększeniem limitu programu z prawie 294,5 mld zł do 299,5 mld zł.

Zmiana ta spowodowała natomiast pewne problemy. Do programu nie została przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. Na skutek zarzutów Komisji Europejskiej jeszcze w 2023 r. i groźby utraty środków unijnych Polska zobowiązała się do zmian w programie oraz przeprowadzenia kompleksowej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Finansowanie programu zapewnia Krajowy Fundusz Drogowy, który ma zapewnione źródła finansowania takie jak opłata paliwowa czy opłata elektroniczna od samochodów ciężarowych, natomiast w dużej mierze środki te są zapewnione przez emisję długu, tj. emisję obligacji lub zaciąganie kredytów. Środki unijne, kiedyś ważne źródło finansowania inwestycji, pełnią coraz mniejszą rolę, jeśli chodzi o budowę dróg. Całe finansowanie ze środków unijnych na drogi w perspektywie lat 2021–2027 wyniesie ok. 20 mld zł. W poprzedniej perspektywie była to kwota ponad 43 mld zł. W kolejnej perspektywie nie należy spodziewać się większych kwot na drogi – podkreślam: na drogi – jako że inwestycje są postrzegane przez Komisję Europejską jako najmniej przyjazne środowisku. W większym stopniu KE już finansuje i będzie finansować inwestycje kolejowe.

Głównym celem realizacji wspomnianego „Programu budowy dróg krajowych” jest budowa spójnej sieci dróg krajowych, ale także wzmocnienie efektywności transportu drogowego, skrócenie średniego czasu przejazdu oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów czy też wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego, a więc redukcja liczby wypadków i ich ofiar. Efekt ten osiągamy. Na przykład w 2025 r. liczba zabitych na drogach krajowych w porównaniu do 2020 r. spadła z 837 do 435 osób. Widzimy, że drogi to nie tylko mobilność i rozwój gospodarczy, ale także poprawa bezpieczeństwa.

W 2025 r. w ramach „Programu budowy dróg krajowych” do ruchu oddano ponad 300 km nowych dróg. Przypomnę, że wszystkich było oddanych 390 km. Pozostałe 90 km to są głównie drogi oddane w ramach „Programu budowy 100 obwodnic”. Wśród oddanych w 2025 r. jest m.in. droga ekspresowa S1, tzw. obejście Węgierskiej Górki, droga ekspresowa S3 Świnoujście – Troszyn, S7 obwodnica metropolii trójmiejskiej, pięć odcinków S19 o łącznej długości 47 km oraz obwodnice takich miast jak na przykład Opatów w ciągu drogi ekspresowej S74.

W tym roku planujemy oddać do użytku przede wszystkim cztery odcinki drogi ekspresowej S6 o łącznej długości 62 km na trasie Słupsk – Bożepole Wielkie. W ten sposób, szanowni państwo, połączymy ze sobą Gdańsk i Szczecin drogą ekspresową S6. Planujemy również oddać sześć odcinków drogi ekspresowej S19 o łącznej długości 79 km, w tym trzy odcinki autostrady A2 na wschód od Siedlec.

Od początku 2026 r. podpisaliśmy pięć umów na zadania o długości ponad 60 km, w tym pierwszy odcinek zachodniego obejścia Szczecina S6 oraz kolejne odcinki realizacyjne przebudowy DK25 Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin.

Obecnie w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych” w realizacji jest ponad 1,2 tys. km nowych dróg, ok. 350 km jest na etapie przetargu, a ponad 2 tys. km jest na różnym etapie prac przygotowawczych. Szczegółową informację w tym zakresie przedstawi Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Chciałbym również wskazać, że „Rządowy program budowy dróg krajowych” to co prawda największy, ale nie jedyny wdrażany program drogowy. Cały front inwestycyjny realizowany przez GDDKiA to także „Program budowy 100 obwodnic”, który również się rozkręca. Zakończono budowę 14 zadań o długości 87 km, w realizacji znajdują się 24 zadania o długości 181 km, a na etapie przetargu jest 14 zadań o długości ponad 126 km. W przygotowaniu pozostaje 49 inwestycji. Jedna obwodnica została podzielona na dwa odcinki realizacyjne. Do tego należy dodać wiele innych inwestycji realizowanych w oparciu o budżet państwa w zakresie przebudowy czy modernizacji istniejącej sieci.

Panie przewodniczący, na koniec podam informację, ponieważ wczoraj uczestniczyliśmy w wyjazdowym posiedzeniu Komisji w Kielcach, były pytania odnośnie do ZRID-u na odcinek drogi ekspresowej nr 74. To najświeższa, jeszcze ciepła informacja. ZRID na odcinek S74,

czyli przejście przez miasto Kielce, zostanie wydany 17 marca o godz. 11.00 przez wojewodę świętokrzyskiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze, za informację, także za tę informację, która, jak myślę, bardzo ucieszy mieszkańców województwa świętokrzyskiego, w szczególności mieszkańców Kielc i najbliższych okolic. Rzeczywiście wczoraj Komisja Infrastruktury wizytowała inwestycje prowadzone na terenie tego województwa, ale także przeprowadziła posiedzenie w urzędzie miejskim w Kielcach, bardzo merytoryczne, pragmatyczne, do przodu. Jedną z poruszanych spraw była kwestia właśnie tej decyzji, tak że, panie ministrze, bardzo dziękuję za tę dobrą informację. To jest kolejny dobry efekt działalności Komisji Infrastruktury w tej kadencji i dobrej współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, z panem ministrem osobiście, z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, ale także z administracją regionalną, administracją wojewódzką. Wczoraj również rozmawialiśmy o tym z panem wojewodą, niesamowicie przychylnym, i mam poczucie, że jest dobry klimat do realizacji dobrych inwestycji. Myślę, że to jest coś, co wyróżnia te lata. Za to dziękuję wszystkim osobom, które są zaangażowane na różnych frontach tej działalności.

Teraz, bardzo proszę, pan Tomasz Kwieciński.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Dziękuję bardzo. Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, postaram się pokrótce powiedzieć, jak statystyka w liczbach wygląda trochę bardziej szczegółowo, chociaż większość informacji przed chwilą przekazał już pan minister.

Jak widać, na załączonej mapie mamy aktualny stan budowy dróg krajowych. Kolor czarny to odcinki zrealizowane, kolor czerwony to odcinki w realizacji, kolor niebieski to odcinki w przygotowaniu, zielone odcinki są w postępowaniach przetargowych. Jeśli chodzi o czystą statystykę, tu jest ona rozbita szczegółowo. Nie będę tego omawiał, ale lekko ponad jedną trzecią programu mamy zrealizowaną, jedną trzecią programu mamy obecnie w realizacji. To są wszystkie kolory od ciemniejszego niebieskiego poprzez zielony, czerwony, ten jaśniejszy i ten ciemniejszy czerwony. To są wszystkie zadania, które traktujemy jako zadania w realizacji, które są na etapie postępowania przetargowego bądź mają fizycznie podpisane umowy i są na etapie budowy. To, co jest jeszcze przed nami, to jest też ok. jednej trzeciej. To jest to, co jest dzisiaj w przygotowaniu. Szczegółowe zestawienie kilometrów jest poniżej.

W 2025 r. ogłosiliśmy 18 przetargów na zadania realizowane w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych” o długości ok. 300 km. Podpisaliśmy 12 umów na realizację, tj. prawie 70 km, i oddaliśmy do ruchu 33 odcinki o długości ok. 320 km. To jest to, co było w roku ubiegłym. W latach 2023–2025 oddaliśmy łącznie 813 km dróg krajowych realizowanych w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych”: 95 km autostrad, 560 km dróg ekspresowych oraz 158 km obwodnic.

Co planujemy na 2026 r.? Już zostało podpisanych pięć umów na zadania z „Rządowego programu budowy dróg krajowych” o długości ok. 65 km. Planujemy oddać do ruchu 23 odcinki o łącznej długości ok. 260 km. W tym roku planujemy też ogłosić sześć postępowań przetargowych na 161 km. To są głównie odcinki związane z budową drogi ekspresowej S11.

To, co istotne jest z punktu postępu realizacji „Rządowego programu budowy dróg krajowych”, to element finansowania. Co roku planujemy w ramach środków wydatków inwestycyjnych wydawać ok. 20 mld zł. Takie są plany inwestycyjne. Jest to bardzo istotne z punktu widzenia branży budowlanej i informacji, którą przekazujemy, o tym, że mamy zapewnione stałe źródło finansowania. Co roku na rynek będzie wydatkowane ok. 20 mld zł w ramach ogólnie środków inwestycyjnych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Tak naprawdę to jest krótkie podsumowanie informacji. Jeżeli będą pytania szczegółowe, to oczywiście jesteśmy gotowi do udzielania odpowiedzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Na początku pozwolę sobie na krótką uwagę.

Szanowni państwo, to bardzo dobre decyzje, które widzimy w całej Polsce. Nasza Komisja prowadzi prace bardzo szeroko, odwiedzając różne regiony, analizując prowadzone inwestycje, wsłuchując się w to, w jaki sposób są one realizowane, w różne wyzwania, które się

pojawiają. Jesteśmy więc na bieżąco, natomiast chcę jeszcze raz podkreślić, że to jest dobry czas dla regionów, które przez wiele lat były wykluczane z tych decyzji. Przypomnę decyzję, którą podjęliśmy, dotyczącą realizacji inwestycji drogi S52, Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. To jest inwestycja, która jest kluczowa z punktu widzenia południowej części województwa śląskiego, jak i zachodniej części województwa małopolskiego. Przez wiele, wiele lat te regiony były wykluczone i pomimo tego, że można było realizować, ta inwestycja nie była realizowana. Dzisiaj są już dynamicznie prowadzone prace geologiczne, umowy są podpisane, mieszkańcy są zadowoleni. Muszę powiedzieć, że to jest nie tylko kwestia dobrych słów, które płyną od mieszkańców, że wreszcie udało się przełamać czy że podjęliśmy decyzję o tym, że przełamiemy tę niemoc. Chcę też powiedzieć, że mieszkańcy bardzo mocno kibicują sprawnej realizacji tej inwestycji.

Mówię o tym dlatego, żeby – choć pan minister ma pełną świadomość sytuacyjną w tej sprawie – zaznaczyć także tutaj, podczas posiedzenia Komisji, że wszyscy są zaangażowani, wszyscy są pełni zapału do pracy. Jeżeli będą jakiekolwiek kłopoty w realizacji, jeżeli trzeba będzie pomóc w sprawach lokalnych czy regionalnych, to wszyscy jesteśmy do dyspozycji, ponieważ wiemy, jak bardzo strategiczne znaczenie dla tego regionu ma Beskidzka Droga Integracyjna. Dziękując za bardzo wyteżone prace, oczywiście jesteśmy do dyspozycji, jeżeli cokolwiek trzeba byłoby tutaj pomóc, przepchnąć, dopchnąć czy docisnąć kolanem.

Szanowni państwo, do dyskusji jest zapisana pani posłanka Karolina Pawliczak. Bardzo proszę, pani posłanko.

Posel Karolina Pawliczak (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, panie ministrze, chciałabym złożyć na pana ręce ogromne podziękowania. Przyznam szczerze, że po latach marazmu, totalnej stagnacji – mówię o kadencjach Prawa i Sprawiedliwości – jeśli chodzi o drogę krajową...

Posel Piotr Król (PiS):

Brawo, brawo!

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam. Panie pośle, prosiłbym, żeby tam nie pyrchać. To naprawdę nie przystoi na posiedzeniu Komisji. Proszę kontynuować.

Posel Piotr Król (PiS):

Mówi... (*niestłyszalne*) który wali pięścią w mównicę sejmową.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Niechże pan się uspokoi.

Posel Karolina Pawliczak (KO):

Dzisiaj są państwo nadzwyczaj pobudzeni, ale może jakoś damy radę. Spróbujemy. To znaczy ja na nich nie zwracam uwagi, tylko szkoda, bo przeszkadzacie pozostałej części osób uczestniczących w posiedzeniu.

Panie ministrze, bardzo dziękuję, za DK25 i wszystkie odcinki, o których już pan wspomniał: Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski. Szanowni państwo, wyczekiwana przez dekady obwodnica miasta Kalisza jest na określonym etapie zaawansowania. Myślę, że w tej sprawie nie ma żadnych opóźnień i ostatecznie w 2030 r., jak zresztą zakładał pan już na samym początku, będzie zakończenie tej inwestycji. Bardzo serdecznie dziękuję. Śledzę to wszystko na bieżąco, przetargi, podpisywane umowy, wszystkie etapy i chciałam podziękować panu, oczywiście też państwu z generalnej dyrekcji, bo ta praca jest naprawdę wzmożona i widoczna. Chcę powiedzieć, że mieszkańcy to widzą.

Druga sprawa, panie ministrze. Czy dotarł do pana apel marszałków województw warmińsko... mazowieckiego, kujawsko-pomorskiego, wielkopolskiego i opolskiego w sprawie S15? Dotyczy to podjęcia działań w zakresie rozwoju spójnego i bezpiecznego korytarza transportu łączącego północną część naszego kraju z południem. To droga strategiczna, ważna, istotna. To jest też apel poszczególnych samorządów tych województw, w związku z tym to dość istotna sprawa. Oczywiście nie oczekuję, że to stanowisko będzie dzisiaj przekazane, ale chciałabym się dowiedzieć, czy ta informacja ewentualnie już dotarła i kiedy możemy spodziewać się stanowiska z państwa strony. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję pani posłance. Bardzo proszę, pan przewodniczący Stanisław Lamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, szanowni państwo, rzeczywiście „Rządowy program budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)” został określony we wszystkich załącznikach, jakie mamy, ale mamy tutaj novum, bo budżet programu opiewa na kwotę prawie 300 mld zł i jego głównym źródłem finansowania jest Krajowy Fundusz Drogowy. To jest właśnie novum w tym wszystkim. Bardzo cieszymy się z tego, że są wypracowane własne fundusze, że można tym operować i można doskonale sobie radzić. Dlatego posiedzenia wyjazdowe, o których mówił pan przewodniczący, są bardzo istotne, żeby przybliżyć się do mieszkańców, żeby podsumować ich problemy, realizacje, uwagi. Te uwagi są realizowane.

Panie ministrze, mam jedno pytanie. Mianowicie Komisja Europejska jesienią przedstawiła pakiet mobilności wojskowej. Czy nie warto byłoby jakoś go przeanalizować? Pojawił się na stronach. Jak on ma się do dróg, które są zaproponowane w tym programie? Jeśli nie, to proponowałbym zrobić jakieś posiedzenia Komisji, żeby wypowiedzieli się wojskowi, żeby tę sprawę jakoś połączyć, bo to jest bardzo istotne dla sytuacji, która wytworzyła się teraz w Europie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję panu przewodniczącemu. Oczywiście zapisujemy w kalendarzu dyskusję na temat zadań, które są związane czy mogą być traktowane w kategoriach podwójnego zastosowania. Być może na tej kanwie już teraz, panie przewodniczący, byłaby potrzebna dyskusja w zakresie mechanizmu finansowania SAFE, dlatego że być może część z zadań mogłaby być realizowana w tej formule. To jest niejawne, ale być może, gdyby Komisja się tym zajęła, członkowie Komisji też mogliby uzyskać możliwość zapoznania się z tym dokumentem. Tak czy inaczej, ten mechanizm jest niezwykle ważny, tak że dziękuję za tę propozycję panu przewodniczącemu.

Bardzo proszę, pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, panie przewodniczący, chciałabym zapytać. Nie wiem, czy to jest miejsce i pora, ale chodzi tu jednak o drogi. Chciałabym zapytać o drogi, które mają znaczenie dla obronności. Wiem, że chyba są już takie załączniki na 2027 r. Czy pan minister mógłby udzielić nam informacji, czy i na jakich zasadach jest jeszcze szansa zgłosić to do pakietu na 2027 r., jakie są procedury i jak to jest skoordynowane pomiędzy Ministerstwem Obrony Narodowej a Ministerstwem Infrastruktury?

Jest też oczywiście moje pytanie szczegółowe o DK22. Chciałabym bliżej poznać, co się wydarzy. Oby dużo i dobrze się wydarzyło. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Łukasz Kmita.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Wielce szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, muszę powiedzieć, że z wielką atencją wysłuchałem wielkich podziękowań dla pana premiera Mateusza Morawieckiego, ministra Andrzeja Adamczyka i ministra Rafała Webera. Dziękuję, że jesteście państwo zgodni, że przygotowany w Ministerstwie Infrastruktury i przyjęty „Rządowy program budowy dróg krajowych do 2030 r.” znalazł taką atencję w Komisji. Przypomnę, że był przyjęty w ministerstwie 9 sierpnia 2021 r. Wtedy został opublikowany, natomiast przez rząd Mateusza Morawieckiego został przyjęty 13 grudnia 2022 r.

Muszę powiedzieć, że jestem zbudowany, bo to pokazuje, że dostrzegacie państwo, że rząd Prawa i Sprawiedliwości miał wizję zrównoważonego rozwoju Polski. Teraz obawiamy się, że rząd Donalda Tuska nie znajdzie środków na finansowanie tych zadań, dlatego tak wiele jest interpelacji i zapytań ze strony Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość. Wierzymy, że Wysoka Komisja, Komisja Infrastruktury będzie mobilizowała rząd do tego, aby znajdował środki na „Rządowy program budowy dróg krajowych”, na wielkie obwodnice, wielki program obwodnicowy, który został zaprezentowany. Liczymy na to, że te zadania nie tylko zostaną

ujęte w programie, ale i będą miały finansowanie i państwo po prostu dokończycie, postawicie kropkę nad „i”. O to byśmy prosili.

Muszę natomiast powiedzieć, że jestem poniekąd trochę zażenowany wypowiedzią pana przewodniczącego, jak rozumiem, w stosunku do pana ministra Bukowca, którego bardzo lubię i szanuję. Wypowiedź, że Komisja jest gotowa, jeśli trzeba, coś dopchnąć, popchnąć i załatwić, świadczyłaby o tym – i tutaj nie życzę sobie takich wypowiedzi w stosunku do pana ministra Bukowca – że Ministerstwo Infrastruktury jest niesprawne, nieskuteczne, ktoś musi coś dopchnąć, załatwiać. Co to znaczy „załatwiać”? Chciałbym zapytać pana ministra Bukowca, kto co załatwia w ministerstwie, czy te procedury są jawne, czy te procedury być może powinny być zgłoszone przez resort infrastruktury do stosownych służb, bo jeśli ktoś chce coś „załatwiać”, a takiego określenia użył pan przewodniczący, to sugeruje to działanie niezgodne z przepisami.

Na koniec zastanówcie się państwo, czy tak chcemy prowadzić posiedzenia Komisji. Naprawdę, poziom śmieszności części wypowiedzi sięga zenitu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Muszę powiedzieć, że dawno nie słyszałem tak szybkiej krytyki własnej wypowiedzi, ale pan poseł Kmita najpierw znakomicie odegrał rolę pewnego skeczu, a później podsumował to i zaapelował, żeby więcej tego nie było. Oczywiście ma pan poseł rację, rozmawiamy poważnie, rozmawiamy o konkretnych sprawach. Doceniam to jednak, bo jeżeli opozycja krytykuje wypowiedzi na Komisji, jeżeli nie podobają się słowa, które doceniają ciężką pracę, którą wykonują przedstawiciele rządu czy instytucji na różnych poziomach, to znaczy, że tak naprawdę nie ma co krytykować i nie ma co podważać. Dziękuję, panie pośle, za te słowa, bo to oznacza – i tu się zgadzam – że dawno nie było tak dobrze w inwestycjach, jak jest dzisiaj. Cieszę się, że możemy rozmawiać, że pan poseł jako przedstawiciel opozycji rozmawia i proponuje tematy poboczne, nie odnosząc się za bardzo i nie mając za bardzo co krytykować. Panie pośle, z całą sympatią dla pana i z docenieniem tego głosu z pewną satysfakcją odebrałem pańskie słowa.

Pani przewodnicząca...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Ja ad vocem, bo...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale momentik, panie pośle. Bardzo proszę, żebyśmy przestrzegali przepisów regulaminu. Pani przewodnicząca Sibińska w formule ad vocem. Jeżeli pan poseł chciałby zabrać głos w formule ad vocem, bardzo proszę wyrazić taką chęć, podnosząc rękę do góry. Oczywiście to zanotuję i w stosownym momencie udzielię panu posłowi głosu. Bardzo prosiłbym, żeby samodzielnie nie przyznawać sobie głosu. Takie są zasady panujące w parlamencie, panie pośle. Bardzo dziękuję, panie pośle. Pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Rzeczywiście, zgadzam się z panem przewodniczącym, poziom śmieszności niektórych wypowiedzi możemy tutaj poddać ocenie. Pan, panie pośle Kmita, jest stosunkowo młodym stażem posłem. Chciałam panu tylko przypomnieć, że „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych” powstał w 2008 r., kiedy zarządzał tym programem pan minister Grzegorz Schetyna.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To inny program.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Obojętnie, jak go nazwiemy, dotyczy tego samego.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Nie!

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Obojętnie, jak go nazwiemy, dotyczy tego samego.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

To ten młody poseł panią...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, naprawdę.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Oczywiście, doskonale wiem, wy potem zmieniacie nazwę.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Ale wtopa.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Nie, nie, nie, panie pośle, doskonale wiem, co mówię.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Milczenie jest złotem.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Moją wypowiedzią chcę pokazać, że przypisujecie sobie zasługi różnych programów, różnych pomysłów, natomiast za czasów naszych pierwszych rządów też był przecież program budowy dróg i autostrad. To wszystko jest kontynuowane. Szanowni państwo, prochu nie wymyśliliście. Programy są kontynuowane, całe szczęście. Trochę powagi. Przypomnę, że cały szkielet dróg krajowych, autostrad, dróg szybkiego ruchu powstał za czasów rządów PO i PSL-u. Proszę nie rechotać, bo taka jest prawda. Taka jest prawda. Ile tych dróg zbudowaliście?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rada Ministrów, kwiecień 2007 r.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Ile tych dróg zbudowaliście? Program, który dotyczył właśnie dróg lokalnych, który był oczekiwany przez samorządy, został wprowadzony przez nasz rząd. Całe szczęście, że to kontynuujecie, w przeciwieństwie do innych programów, jak chociażby programy mieszkaniowe, które chcieliście zepsuć, których nie kontynuowaliście. Gdybyście kontynuowali „Mieszkanie dla młodych”, to pewnie mielibyśmy teraz dużo nowych mieszkań. Proszę, nie przypisujecie sobie żadnych zasług, że wymyśliliście jakieś fantastyczne programy, bo to jest po prostu nieprawda, a sama zmiana nazwy to nie jest wymyślanie prochu. Obojętnie, jak to nazwiemy, to dalej będzie proch. Programy dotyczące budowy dróg były, są i funkcjonują. Całe szczęście, że ich nie zepsuliście.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Ad vocem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Ad vocem. Panie przewodniczący, proponuję...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Momencik, panie pośle.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Pan tu wprowadza element satyryczny. To nie jest usus...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, prosiłem pana, żeby samodzielnie nie udzielał pan sobie głosu, dlatego że nie taka jest procedura podczas obrad Komisji. Zanotowałem pańskie zgłoszenie i postanowiłem udzielić panu głosu, ale w stosownym momencie, który nadejdzie. Panie pośle, proszę tylko o jedno. Jesteśmy posłami X kadencji. Przedtem były wcześniejsze kadencje, podejmowano decyzje. Świat nie został stworzony 16 listopada 2015 r., kiedy pani Beata Szydło została premierem. Był program budowy dróg lokalnych, popularnie nazywany schetynówką. Ta nazwa nie podobala się rządowi pomiędzy 2015 a 2023 r. OK, przyjmujemy, zostało to zmienione, natomiast to nie oznacza, że ktoś to wymyślił. Ten świat nie został stworzony 16 listopada 2015 r. i bardzo prosiłbym, żeby w tej sprawie nie wprowadzać opinii publicznej w błąd.

Pan poseł Kmita w ramach ad vocem. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem tylko zapytać pana ministra Bukowca, czy w tej chwili procedowany przez nas „Rządowy program budowy dróg krajowych” został przyjęty w terminach, o których mówiłem, czyli w grudniu 2022 r., przez Radę Ministrów – bo w moim przekonaniu cały czas pracujemy na tym dokumencie – czy państwo znacząco zmienili „Rządowy program budowy dróg krajowych”. Jeśli tak, kiedy te zmiany nastąpiły i ilu dróg dotyczyły? Prosiłbym też o to, panie przewodniczący, jeśli już jesteśmy tacy szczegółowi w tym, kiedy świat powstał, a kiedy nie, żeby nie przepisywać, że świat powstał 13 grudnia 2023 r., bo to jest gorszy...

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Powstał 15 października...

Posel Łukasz Kmita (PiS):

...bo to jest rzeczywiście gorszy świat. To jest gorszy świat dla samorządowców, którzy mają mniej pieniędzy na inwestycje, bo zlikwidowaliście państwo Program Inwestycji Strategicznych, gdzie miliardy złotych trafiały na drogi. To jest gorszy świat dla samorządów, które mają mniej pieniędzy z rządowego programu budowy dróg lokalnych. Zlikwidowaliście państwo m.in. komponent nakładkowy. Od dwóch lat nie jest ogłaszany komponent dotyczący obwodnic. Takie są fakty. Czerpię wiedzę na ten temat z odpowiedzi na interpelacje, które otrzymuję od Ministerstwa Infrastruktury. Gorąco proszę więc o to, żebyśmy patrzyli w przyszłość i potrafili docenić poprzedników, nawet jeśli się z nimi nie zgadzamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Do głosu ad vocem zgłosił się również pan przewodniczący Stanisław Lamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Chciałem powiedzieć przedmówcy tylko tyle, że jak rozmawia się z samorządami, to mają środki własne i mogą inwestować. Jeszcze mówią, że takiej sytuacji finansowej nie mieli. Mogę podać gminy w powiecie kartuskim, ale najważniejsze jest to, że mówią, że nie muszą jechać, czapkować, wiedzą, na co mogą liczyć. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa jest taka, że gdyby wczytał się pan w załącznik nr 2, mianowicie w to, jak te wszystkie finansowania były od 2014 r., w 2023 r. i później, w 2011, 2015, to wydaje mi się, że pytania, które pan zadał, byłyby zbyteczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Jako kolejny zgłosił się pan poseł Weber, o ile dobrze zanotowałem. Bardzo proszę.

Posel Rafał Weber (PiS):

Wysoka Komisjo, panie ministrze wraz ze współpracownikami, szanowni państwo, to, że obecny rząd wycofuje się z inwestycji drogowych zawartych w „Rządowym programie budowy dróg krajowych”, jest faktem, a świadczy o tym również poprzednie posiedzenie Sejmu i wycofanie z porządku obrad Komisji Infrastruktury tematu dróg S16 i S8 w województwie podlaskim. Nawet dyskusji unikacie w tym temacie. To jest miara waszej nieskuteczności, jeżeli chodzi o inwestycje drogowe.

Z uporem maniaka pytam o te inwestycje, bo są one strategiczne nie tylko z punktu widzenia rozwoju komunikacyjnego jednego województwa, województwa podlaskiego, ale i z punktu widzenia Polski i tej części Europy. S16 między Białymstokiem a Ełkiem to Via Carpatia, czyli transeuropejski szlak międzynarodowy. Ona musi być zbudowana w standardzie drogi ekspresowej, a nie w standardzie drogi GP. Mam nadzieję, że to państwo już wiecie i że ta świadomość u was jest. Żadna dezercja przed Komisją Europejską nie powinna tej świadomości zakłócić.

Wcześniej panowie posłowie poruszyli kwestię dróg *dual use*. Które drogi, jak nie właśnie w tej części Polski, można zaliczyć do infrastruktury *dual use*? S16 Białystok – Ełk i S8 Białystok – Suwałki. Po prostu stchórzyliście przed Komisją Europejską i nie chcieliście nawet rozmawiać na ten temat pomimo tego, że w 2023 r. stworzyliśmy przepisy, które można wykorzystać do tego, żeby te inwestycje zrealizować szybciej. Po prostu trzeba stworzyć katalog inwestycji strategicznych po to, aby szybciej przeprocedować kwestie decyzji środowiskowych, uzgodnień wodnoprawnych i przejść już do etapu realizacyjnego. Wychodzicie z założenia, że tych inwestycji robić nie chcecie. To jest ta duża różnica między rządem Prawa i Sprawiedliwości a teraz rządem Donalda

Tuska, koalicji 13 grudnia. Co dalej z tymi inwestycjami? Co dalej z S16 między Białymstokiem a Elkiem i S8 między Białymstokiem a Suwałkami? To pytanie pierwsze.

Pytanie drugie. Ile wniosków o wydanie decyzji środowiskowych zostało złożonych między 13 grudnia 2023 r. a dniem dzisiejszym? Uzyskując odpowiedź na interpelację, którą złożyłem jesienią poprzedniego roku, uzyskałem informację, że na tamten czas został wydany tylko jeden wniosek o wydanie decyzji środowiskowej na inwestycje z „Rządowego programu budowy dróg krajowych”. To droga ekspresowa w województwie dolnośląskim. Ile kolejnych wniosków o wydanie DUŚ zostało przez państwa złożonych? Pytam dlatego, że tutaj sprawa wygląda coraz gorzej. Panie ministrze, mówią o tym nawet pana koledzy z partii. Dobrze wsłuchajcie się państwo w ten głos, który teraz zaprezentuję.

[Prezentacja nagrania]

To jest, szanowni państwo, wypowiedź sprzed kilku dni pana posła Lubczyka, który jednoznacznie wskazuje, że jest gigantyczny problem, jeżeli chodzi o pozyskiwanie decyzji środowiskowych, gigantyczny problem, jeżeli chodzi o składanie wniosków o wydanie DUŚ i zamiary obecnego rządu, żeby środki na inwestycje polegające na budowie dróg krajowych w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych” czy w ramach „Programu budowy 100 obwodnic” przekierować na drogi lokalne. To mówi przedstawiciel obozu władzy, jeszcze raz powtarzam, poseł Radosław Lubczyk, województwo zachodniopomorskie. Już wasze środowisko widzi, że w tym temacie nie dajecie rady. Jeżeli mówicie o odcinkach dróg udostępnionych, jeżeli mówicie o tym, które przetargi zostały ogłoszone, to to wszystko jest efektem prac poprzednich lat, uzyskanych pozwoleń środowiskowych, przeprowadzonych koncepcji programowych, jeżeli takowe były potrzebne, czyli badań geologicznych... i później ta faza realizacyjna, jeżeli są środki finansowe, a są gigantyczne środki finansowe zapewnione w latach 2022 i 2023. Prawie 300 mld zł można wtedy uruchomić i te inwestycje realizować.

Ta mrówcza praca, która jest wykonywana na tym etapie przygotowawczym, jak widać z wypowiedzi posła Lubczyka i z naszych obserwacji, po prostu leży. To jest wielkie zaniedbanie, to jest wielki grzech, który leży po państwa stronie. Proszę o wyjaśnienia. Czy poseł Lubczyk mówi prawdę? Czy ma rację? Czy są prowadzone jakiekolwiek prace w Ministerstwie Infrastruktury – poseł Lubczyk powołał się na rozmowę z ministrem Klimczakiem – które przekierowałyby środki z jakiegokolwiek programu drogowego na poziomie centralnym, czy to „Rządowego programu budowy dróg krajowych”, czy to „Programu budowy 100 obwodnic”, czy to „Programu wzmocnienia krajowej sieci drogowej” na program dróg lokalnych? Proszę o informację, czy takie prace są prowadzone, czy poseł Lubczyk po prostu kłamał.

Kolejna kwestia, też z jednego z ostatnich posiedzeń Komisji, to droga ekspresowa S7, odcinek Kraków-Myślenice. Były wielkie protesty ludzi po tym, jak wskazaliście cztery warianty do wyboru. Na jednej z konwencji partyjnych wicepremier Kosiniak-Kamysz mówi, że te warianty należy wyrzucić do kosza i nie są one aktualne. Kilka tygodni później przychodzi wiceminister infrastruktury i mówi, że to była wypowiedź prywatna, po czym znowu po kilku tygodniach Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad pod naporem społecznym ludzi, którzy protestowali, ale też ze względu na referendum, które jest szykowane w Krakowie, jednak wycofuje się z tych czterech wariantów. Szanowni państwo, to jest kolejny przykład wielkiej niekompetencji, bałaganu, chaosu, który ma miejsce, jeżeli chodzi o „Rządowy program budowy dróg krajowych”.

To jest, szanowni państwo, realny obraz tego, co dzieje się w tej chwili. Można mówić o tym, jak jest cukierkowo, jak jest pięknie, jak jest kolorowo. Można mówić, że coś się upycha, że coś się popycha, że coś się załatwia, ale to jest obiektywny obraz prac, a w zasadzie zahamowania prac nad wieloma inwestycjami, które znajdują się w „Rządowym programie budowy dróg krajowych”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowny panie pośle, pragnę przypomnieć, że na poprzednim posiedzeniu Sejmu nasza Komisja zajmowała się kwestią uzyskiwania różnego rodzaju zgód środowiskowych, ponieważ w 2023 r. przejeżdżaliśmy ten katastrofalnie zniszczony, niedofinansowany obszar z takimi przepisami, które powodują problem w realizacji inwestycji. Część spraw już została rozwiązana. Panowie ministrowie przedstawili kolejne elementy, które będą poprawiane.

Posel Rafał Weber (PiS):

Ad vocem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nasza Komisja, co zapowiedziałem, wystąpi również z propozycją dofinansowania służb odpowiedzialnych za te decyzje po to, żeby nasze państwo mogło skutecznie i sprawnie zaabsorbować 1,5 bln zł środków, które dzięki decyzji koalicji 15 października w najbliższych 10 latach zostaną przeznaczone na różnego rodzaju inwestycje infrastrukturalne, energetyczne, bo wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że gdybyśmy pozostawili bez zmian system, który odziedziczyliśmy także po pańskich rządach, jako państwo stanęlibyśmy przed poważnym wyzwaniem.

Tak jak jednak mówiłem dwa tygodnie temu na posiedzeniu Komisji Infrastruktury – pan poseł chyba nawet był, rozmawialiśmy o tym – przygotowujemy dezyderat. Proponowałem, aby do sekretariatu Komisji trafiły propozycje, które moglibyśmy ująć w treści dezyderatu, ale z państwa strony żadnych takich propozycji nie było. Tekst mamy już oczywiście niemalże gotowy, przedstawimy go Komisji. Mam nadzieję, że Komisja jednogłośnie, do czego państwa zachęcam, włączy się w ten proces, bo jako państwo potrzebujemy w tej sprawie zmiany. Myślę, że ta zmiana jest możliwa, jeżeli wszyscy będziemy współpracować w jednym kierunku. Szanowni państwo...

Posel Rafał Weber (PiS):

Ad vocem, proszę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, tak, zanotowałem zgłoszenie pana posła, ale zanim pan poseł, to jeszcze wcześniej zgłosił się pan poseł Truskolaski z ad vocem.

Posel Rafał Weber (PiS):

Ad vocem jest od razu przecież.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, powiedziałem, że udzielię panu głosu. Jako pierwszy z ad vocem zgłosił się pan poseł Truskolaski, który wyjaśni pana w zakresie posiedzenia, o którym pan mówił, że zostało odwołane, jakoby ktoś miał, nie wiem, stchórzyć czy uciec. Oczywiście kłamał pan, ale to wyjaśni pan poseł Truskolaski. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie pośle, naprawdę nie chcę być złośliwy, ale to pan był przez wiele lat wiceministrem odpowiedzialnym za drogownictwo, a nie wydarzyło się praktycznie nic, żeby wybudować dwupasmową drogę między Białymstokiem a Augustowem. Rzeczywiście, rozpoczęliście budowę obwodnic, ale one były zaplanowane jako jednopasmowe i te obwodnice zostały wybudowane.

Jeżeli zaś chodzi o posiedzenie podkomisji, na moją prośbę do pana przewodniczącego przemieśliśmy termin. Posiedzenie będzie w terminie kwietniowym nie dlatego, że, jak pan mówi, ktoś się boi, tylko na to posiedzenie podkomisji chciałbym zaprosić wojewodę, marszałka, samorządowców z województwa podlaskiego. Chciałbym, żeby wszyscy byli i akurat ten termin kolidował dla pana marszałka i dla pana wojewody. To tylko i wyłącznie taki powód. To posiedzenie odbędzie się. To po pierwsze.

Po drugie, sam osobiście, panie pośle, zgłosiłem ten temat do planu Komisji. Nikt z was, nikt z Prawa i Sprawiedliwości tego tematu nie zgłosił. Nie boimy się tego tematu. Te drogi dla województwa podlaskiego są potrzebne i cieszę się, że teraz walczy pan o te drogi. Powinniśmy wspólnie walczyć, żeby te drogi powstały.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Ad vocem, pan poseł Weber, proszę bardzo.

Posel Rafał Weber (PiS):

Na razie, kolego Krzysztofie, twój rząd wycofuje się z tych inwestycji, co na samym początku zostało niestety powiedziane. Powalczcie razem z nami o to, żeby te drogi miały charakter dróg szybkiego ruchu...

Posel Krzysztof Truskolaski (KO):

A wy powalczcie razem z nami.

Posel Rafał Weber (PiS):

...a nie jakichś wyrobów drogopodobnych. Wykonaliśmy swoje na tym odcinku. Zabudżetowaliśmy obie inwestycje. Przyznaję, że są środki finansowe w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych” na S16 i S8. Przyznasz, że stworzyliśmy przepisy prawne, które można wykorzystać. Pytanie, dlaczego tego nie robicie, żeby faktycznie w tym wrażliwym miejscu infrastruktura *dual use* powstała. Niestety, to co pana rząd zrobił jako pierwsze, to podniesienie rąk do góry i poddanie się. Poddął się i nie chce realizować tych inwestycji.

Taka jest prawda o S16 i S8. Szanowni państwo, możecie mówić wszystko do mikrofonu, możecie mówić o 1,5 bln zł, możecie mówić o 2 bln zł, można powiedzieć wszystko, a fakty są takie, jak powiedziałem. Te fakty przytoczył wasz partyjny kolega, poseł Radosław Lubczyk publicznie, do mikrofonu, na konferencji prasowej. Chcecie przesunąć środki z „Rządowego programu budowy dróg krajowych” na drogi lokalne. Taka jest prawda o wstrzymaniu inwestycji przez rząd Donalda Tuska.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, jako kolejny głos zabierze pan poseł Ziejewski. Bardzo proszę. Tak, widzę pana posła Mrówczyńskiego, który jest zapisany do głosu po panu pośle Ziejewskim. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

Dzisiaj rano mieliśmy posiedzenie klubu i widziałem program budowy dróg w województwie zachodniopomorskim od posła Rzepy. Poseł Rzepa mówił, że takich pieniędzy w województwie zachodniopomorskim do tej pory nie było. Nie wiem, obydwaj posłowie są z tego samego województwa. Poseł Rzepa miał plik dróg, chodników, odcinków, obwodnic, które będą realizowane do 2030 r. przez generalną dyрекcję. Dlatego odesłałbym pana posła Webera do kolegi Jarka Rzepy, żeby ten program przedstawił. On ma go przy sobie, dzisiaj nosi go w teczce, pokazywał to wszystkim uczestnikom. Ma taki program z Ministerstwa Infrastruktury.

Chciałbym powiedzieć jeszcze do pana Webera, że oglądają nas mieszkańcy Podlasia. Akurat otrzymałem SMS-a. Ci mieszkańcy mówią, że napiszą dezyderat, bo są żywnie zainteresowani obwodnicą Augustowa i są żywnie zainteresowani trasą nr 8. Mówimy o odcinku Podlasia, ale mówmy o odcinku w województwie warmińsko-mazurskim, gdzie S16 kończy się w Mragowie, a dalej do Ełku jej nie ma. Mieszkańcy Warmii i Mazur 20 lat czekają na to, żeby ten odcinek został zaprojektowany, żeby RDOŚ wreszcie wydała decyzję, żeby był przebieg trasy, bo do dzisiaj jej nie ma.

Dlatego dziękuję panu przewodniczącemu, że w czerwcu mamy wyjazdowe spotkanie na Warmii i Mazurach. Mam nadzieję, że jak będziemy rozmawiać w urzędzie marszałkowskim z panem marszałkiem, będzie pani dyrektor RDOŚ, będzie pan wojewoda, to wreszcie ustalimy, jak to ma przebiegać, i po 20 latach przerwiemy marazm, jaki panuje na Warmii i Mazurach.

Ponadto, jeżeli mogę powiedzieć, chciałbym też zapytać o plany generalnej dyrekcji na S5. Jeżeli połączylibyśmy brakujący odcinek z Grudziądza do Ostródy, to mamy piękne wpięcie w S16 i całą strukturę S5 z Wrocławia przez Poznań, Grudziądz do Ostródy. Mielibyśmy piękną trasę. Jak to wygląda w planach na dzień dzisiejszy? Czy inwestycja, która jest przewidziana w 2032 r., faktycznie ujrzy realne światło i tak będzie? Inwestycja dotyczy i Kujaw, i województwa warmińsko-mazurskiego. Czy regionalne dyrekcje ochrony środowiska z jednej i z drugiej strony województwa działają wspólnie i jednocześnie wydadzą taką opinię? Prosiłbym o taką informację.

Kieruję też wielkie słowa uznania do pana Kwity, który chwali pana ministra Bukowca, że jest tak sprawnym, operatywnym ministrem. Tylko chwała i uznanie, panie ministrze, że opozycja tak pana chwali. Oby tylko dalsze działania, dalsze pomysły... Oby pan wspólnie z państwem z generalnej dyrekcji dalej tak skutecznie prowadził budowę dróg w Polsce. Dziękuję bardzo.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Pan minister Bukowiec...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Panie pośle Łukaszu Kmito, naprawdę zachęcam pana posła...

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jeżeli pan poseł Łukasz Kmita chce chwalić, doceniać i podkreślać zaangażowanie pana ministra Stanisława Bukowca, to nawet jestem w stanie udzielić głosu poza kolejnością, ale bardzo proszę, żeby pan poseł Kmita sygnalizował chęć zabrania głosu i chwalenia pana ministra, żebyśmy mogli te nasze obrady przeprowadzić sprawnie. Bardzo proszę, pan poseł Mrówczyński jako kolejny wyraził chęć zabrania głosu. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, ja z kolei jestem doświadczonym posłem w tej Komisji, bo jestem trzecią kadencję w Komisji Infrastruktury. Zastałem wielu przewodniczących, w tym pana przewodniczącego Olszewskiego. Proszę się nie obrazić, ale ta kadencja jest kadencją Komisji najbardziej upolitycznioną. Chciałoby się powiedzieć: *Cuius regio, eius religio*. Czy to jest prawda? Pewnie po części tak. Ci, którzy rządzą, mają zawsze rację. Pytanie, czy kolega wiceprzewodniczący Stanisław Lamczyk ma rację, mówiąc, że jak jedzie do samorządów, to mówi „Wtedy to trzeba było prosić, a dzisiaj są na to pieniądze”. Kolega mówi tak, a ja mówię inaczej. Gdzie leży prawda? Podczas oddania inwestycji dotyczącej świetnej obwodnicy, drugiej obwodnicy Trójmiasta – ona była bardzo potrzebna – o dziwo wśród zaproszonych gości nie było nikogo z poprzedniej ekipy rządzącej. Przecież to był pomysł od nas, to my go realizowaliśmy.

Idąc dalej tym tropem, u mnie w Chojnicach podobnie: w pierwszej części, jak doszłście do władzy... Gdzie tam! Przyjechała pani senator z Lewicy, dziękowano pani senator. Kolego wiceprzewodniczący Stanisławie, dobrze, że teraz przynajmniej zdarzają się takie sytuacje, że jak macie event, dziękujecie poprzednikom za pomysł, za zabezpieczenie pieniędzy, a obecnym mówicie „Dziękujemy za to, że pieniądze nie zostały zabrane”. Fajnie. Kiwasz głową, kolego, ale gdzie tu jest prawda?

Jeżeli mamy działać w tej Komisji, to nie upolityczniajmy. Mieszkańcy na to czekają. Polacy czekają na to, żeby tam była droga. Zgadza się z panią przewodniczącą, w przeszłości była tam droga S22. Co prawda nie jest to może wielkie natężenie, ale z drugiej strony na Pomorzu jest jedno z największych bezroboci. To m.in. powiat człuchowski. Jeżeli nie będzie tam właściwej, szybkiej infrastruktury, to i dzieci nie będą się tam rodzić. W związku z powyższym, panie ministrze, zgłaszam też problem drogi S22 w przyszłości, jeżeli już tak bardzo chcemy dbać o ten...

Chciałbym poruszyć jeszcze jedną kwestię. To nie będzie nic przeciwko koledze posłowi Lamczykowi czy panu przewodniczącemu. Szanowni państwo, w momencie, kiedy doszliśmy do władzy w 2015 r., zmieniliśmy rozwój Polski na rozwój zrównoważony. Odeszliśmy od rozwoju polaryzacyjno-dyfuzyjnego na zrównoważony. Jakże bolało to ówczesną opozycję, jak byliśmy przy władzy, że to realizujemy. Dlaczego? Będąc przez osiem lat radnym powiatowym, dostrzegałem, że żadne inwestycje z regionalnych programów operacyjnych nie docierały do Polski powiatowo-gminnej, do Chojnic, do Konarzyna, żadne. Wspomnę Konarzyna. Żadne nie docierały. Z tym musieliśmy się godzić. Proszę natomiast dzisiaj pojechać do Konarzyna. Proszę zobaczyć, jak rozwinięta na 30 lat do przodu jest ta miejscowość i inne małe miejscowości, w których jako Prawo i Sprawiedliwość zadbał o to, żeby tam była też Warszawa, żeby była tam Polska A.

Tego nam nie zabierzecie. Tego nie zakrzyczycie. To jest nasza największa zasługa, że dokonaliśmy rozwoju Polski powiatowo-gminnej. W ślad za tym, czy wcześniej założyłem zespół ds. rozwiązywania problemów Polski powiatowo-gminnej, bo z niej jestem, walczyłem o to i cieszę się, że powstało wiele inwestycji, które nie powstałyby, łącznie ze świetlicami wiejskimi, gdzie rozwijały się koła gospodyń wiejskich, łącznie z wozami bojowymi OSP itd., itd. Tego nie zakrzyczycie. Chodzi o to, że wyborcy was wybrali. Idźmy dalej drogą rozwoju dla mieszkańców, a nie sprzecajmy się, kto co gdzieś słyszał.

Dlatego powiedziałem „ad vocem” wobec tego, co powiedział kolega przewodniczący, że teraz nie trzeba prosić, bo teraz są pieniądze. Samorządowcy mówią inaczej: że nie ma pieniędzy. Mogę dać przykłady. Co pan na to powie? Gdzie jest prawda? Ano prawda jest wśród rządzących. *Cuius regio, eius religio*.

Panie ministrze, na koniec chciałbym zapytać, bo jestem zobowiązany wobec nieżyjącego posła Jana Kiliana, który był moim przyjacielem w VIII kadencji Sejmu. Wspólnie zabiegaliśmy o wiele spraw na Pomorzu. Panie przewodniczący, było m.in. dwudniowe wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w moim mieście i w Starogardzie Gdańskim, bardzo ciekawe. Za to dziękuję tym, którzy doprowadzili do tego posiedzenia. W moim mieście nigdy nie było

takiego posiedzenia. Mówiliśmy o problemach kolejowych, mówiliśmy o problemach drogowych, ale mówiliśmy też o obwodnicach. Dałem palmę pierwszeństwa przyjacielowi, mówiąc, że w Starogardzie Gdańskim najbardziej potrzebna jest obwodnica, dlatego że jak mam dojechać z Chojnic do autostrady, to dojadę szybciej. W Czersku, gdzie jest w rezerwie ta obwodnica...

Przy okazji, panie ministrze, mam pytanie o to, w jakim stanie jest dzisiaj realizacja 100 obwodnic. Pytam głównie o obwodnicę Starogardu. Na jakim jest etapie? Poseł Kilian już nie żyje, a mówił o tym w latach 2015 i 2016. Minęło 10 lat. Na jakim ona jest etapie?

Tyle. Moja wypowiedź, panie przewodniczący, jest nie tyle po to, żeby załagodzić, ale po to, żebyśmy pracowali dla mieszkańców, żebyśmy się nie spierali, ale też żebyśmy docenili to, co zrobiliśmy, a nie mówili, że nic nie zrobiliśmy, że trzeba po was poprawiać. Kochani, po każdym trzeba poprawiać. Nie ma najlepszych. Jeżeli nie masz nic na sumieniu, to rzuć kamień jako pierwszy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, tak się składa, że razem zaczynaliśmy w parlamencie w dwa tysiące...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, czy może pan skończyć z tą manierą komentowania każdego wystąpienia poselskiego?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Niech pan się uspokoi.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Może pan z tym skończyć?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę się uspokoić.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie jest pan cenzorem...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę się uspokoić. Mniej emocji. Proszę wsłuchać się w apel kolegi z klubu, pana posła Mrówczyńskiego, który zwrócił się do mnie. Tak jak przed chwilą udzielałem ad vocem panu posłowi Weberowi, panu posłowi Kmicie, tak pozwolę również sobie udzielić głosu ad vocem, ponieważ pan poseł Mrówczyński zaadresował do mnie myśl w czasie swojego wystąpienia. Proszę mi tej możliwości i tego prawa, z którego korzystają posłowie pańskiego klubu, nie zabierać. Mielśmy z tym do czynienia w latach 2015–2023 i dzisiaj z tym skończyliśmy.

Panie pośle, pamiętam rok 2015 i 2016, choćby dyskusje o kwestiach związanych z wiatrakami. Jeśli to nie była brutalna, niedbająca o interes państwa i ludzi polityka, to nie wiem, co może być taką polityką. Rozumiem, że wielu z nas woli nie pamiętać tego, za co odpowiadaliście wtedy, kiedy sprawowaliście władzę, ale jeżeli mówimy o konkretach, jeżeli powołujemy się na zdarzenia z przeszłości, to także do pana apeluję o zwykłą ludzką uczciwość w tej sprawie. Jeżeli mówimy o sprawach ważnych dla ludzi, o kwestiach inwestycji, o kwestiach podejścia do realizacji inwestycji, to uczciwość, także ta wewnętrzna, dotycząca swojej przeszłości, jest niezwykle ważna.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Ad vocem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, proszę nie dotykać mojej uczciwości. Tak jak powiedziałem, jeżeli ktoś jest bez grzechu, niech rzuci kamieniem. Proszę jej nie dotykać. Jestem człowiekiem uczciwym. Proszę natomiast spojrzeć w oczy. Czy dzisiaj to, co pan robi, takie prowadzenie posiedzenia Komisji czy wypowiedzi takie jak „To wy zawiniliście, winny jest PiS” nie są upolitycznieniem? Przejmując władzę, mówiliśmy w ten sposób. Tak, chwaliliśmy schetynówki, ale przebiliśmy to. Chwaliliśmy kluby malucha. Tak, przebiliśmy to. Proszę nie zwracać uwagi. Zgadza się

z panem ministrem Adamczykiem. Ma pan prawo do komentowania, a komentuje pan każdą wypowiedź. Proszę nie tykać mojej uczciwości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, przypomnę panu, że osiem lat, kiedy państwo rządili, to był czas wiecznej politycznej propagandy, niestety. Może pan tego nie pamiętać, może pan to wypierać, ale zmiana 15 października 2023 r. była możliwa m.in. dzięki temu, że ludzie spostrzegli, że to tylko czysta, pusta propaganda. Możemy się spierać. Bardzo proszę, żeby w tej dyskusji każdy pamiętał o tym, za co odpowiada. Dobrze?

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Ad vocem, jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę bardzo.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Jedno zdanie. Czym nas pokonaliście? M.in. ośmioma gwiazdkami, a nie tym, o czym pan mówi. Dziękuję. Skończmy tę rozmowę, bo cały czas pan tego dotyka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Widzi pan, to jest problem, tak, dlatego że nie pozwolę panu nieuczciwie przedstawiać spraw.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Jak nieuczciwie, kolego?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

No nieuczciwie, panie pośle, naprawdę.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Jak nieuczciwie? Kto jest nieuczciwy?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zachęcam pana do uczciwego podejścia do historii.

Jako kolejny zgłosił się pan przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, planowałem wsłuchiwać się w informację rządu, ale widzę, że w dniu dzisiejszym absolutny brak odpowiedzialności powoduje, że prowadzący posiedzenie Komisji stara się przekierować uwagę w zupełnie innym kierunku aniżeli ten, na którym powinna być skupiona.

To, o czym powiedział pan minister Rafał Weber, i nagranie, które odtworzył, jest porażające. Z „Rządowego programu budowy dróg krajowych” mają być przenoszone środki finansowe na inny program, dlatego że rząd nie jest w stanie realizować tego programu w pierwotnie założonym zakresie? Mielicie już taki moment, szanowni państwo, traktujący ciągłość polityczną, którą tutaj reprezentujecie. W 2009 r. minister infrastruktury Cezary Grabarczyk proponował przeniesienie 5 mld zł z kolei na drogi. To był skandal, to było trzęsienie ziemi w parlamencie i w całej branży. To był jeden z powodów złożenia wniosku o wotum nieufności dla ministra Cezarego Grabarczyka. 5 mld zł środków europejskich z powodu nieudolności miało być przełożone, przeniesione, przesunięte na realizację inwestycji drogowych z inwestycji kolejowych. Ostatecznie do tego nie doszło.

Uważam, że właśnie to powinno być głównym tematem, lejtmotywem dzisiejszej debaty, a nie... próby poprzez bezczelne i irytujące kłamstwo, bo prawdopodobnie mające założenia sprowokować do jakiejś pobocznej debaty, która nic nie wnosi, z której nic nie wynika, jakiegoś krzyku bez sensu, który powoduje, że po wyjściu stąd ci, którzy nie chcieli powiedzieć wszystkiego, mogliby powiedzieć: „Och, nie musiałem wszystkiego tutaj mówić. Och, nie musiałem odpowiadać na wszystkie pytania”.

Kolejną rzeczą, o którą nie można nie zapytać, a o której zapomniano powiedzieć, jest newralgiczny odcinek drogi szybkiego ruchu, drogi ekspresowej S16 na wysokości Osowca. To newralgiczny odcinek łączący wszystkie wojskowe bazy NATO na wybrzeżu z docelową drogą rokadową, jaką jest Via Carpatia, i z przesmykiem Suwalskim. Jeżeli ktoś ma usta pełne odpowiedzialności

za bezpieczeństwo polskiego państwa, to zadaję pytanie. Jak to jest, że decyzją rządu droga na tym odcinku nie będzie realizowana jako dwujezdniowa droga szybkiego ruchu?

Zastrzegam, panie ministrze, proszę nie odwoływać się do faktu, że przechodzimy przez park narodowy i przez newralgiczne miejsca, bo trzeba pamiętać, że wydano decyzję środowiskową dla inwestycji nie mniej albo jeszcze bardziej uciążliwej, niż droga ekspresowa dla Rail Baltiki, która biegnie właśnie na wysokości Twierdzy Osowiec, w odległości 100–150 metrów w szerokim pasie, równoległe do drogi krajowej. Ta linia kolejowa bez żadnych problemów, bez żadnych sprzeciwów Komisji Europejskiej, na którą się powołujecie, odstępując od realizacji tej inwestycji...

Z militarnego punktu widzenia państwa, z punktu widzenia militarnego bezpieczeństwa państwa to jeden z najważniejszych odcinków dróg. O tym mówił tutaj mój poprzednik, pan poseł: droga nr 16 na Mazurach, od Mragowa. Pytanie, panie ministrze: Na jakim etapie jesteście z realizacją tejże inwestycji, od Mragowa w kierunku Ełku, przez Mikołajki, Pisz itd.? Znamy problemy, które stale tam się pojawiały, i problemy z samorządami. One zawsze były. Proszę nie mówić, że otrzymaliście coś w spadku. Minęły ponad dwa lata. Z tych dwóch lat trzeba się już rozliczać. Za chwilę będziecie się rozliczać z czterech. To jest mgnienie wiosny. To jest problem natury zasadniczej. To jest problem, który powinien być przedmiotem pogłębionej debaty.

Co do pierwszego tematu podniesionego przez pana ministra Webera, jestem zszokowany całą tą historią. Już deklaruje, że będę panie i panów posłów Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość namawiał do podpisania wniosku, aby w trybie art. 152 zwołać posiedzenie Komisji i wyjaśnić zamiary ministerstwa, bo odtworzoną tutaj wypowiedź posła koalicji rządzącej rozumiem jako zamiary ministerstwa przeniesienia środków finansowych z „Rządowego programu budowy dróg krajowych”.

Druga rzecz. Nie rozumiem też – odnoszę się do wypowiedzi pana posła Kmity – co to znaczy, że gdzieś robi się jakąś presję, gdzieś trzeba coś wesprzeć, gdzieś trzeba coś zrobić, jakoś działać. Kompletnie nie rozumiem wypowiedzi przewodniczącego Komisji, ale jeżeli coś takiego trzeba byłoby zrobić, to Komisja powinna odbyć swoje posiedzenie wyjazdowe w tym najbardziej wrażliwym miejscu dla inwestycji S16, jakim jest Osowiec. Później można tam jechać w stronę Białegostoku, można też jechać w stronę Grajewa i zobaczyć, jak faktycznie wygląda tam sytuacja, zobaczyć sąsiedztwo inwestycji, która bez żadnych sprzeciwów Komisji Europejskiej otrzymała decyzję administracyjną, decyzję środowiskową. Nikt tej decyzji nie podważył. Jeżeli podejmiemy do tego odpowiedzialnie, to będę ufał i wierzył w to, że są członkowie tej Komisji, którym naprawdę zależy na tym, aby realizować inwestycje w określonym zakresie.

Kiedy już jestem przy głosie, przedstawię rys historyczny. Już odwołałem się do wstępnej decyzji ministra Cezarego Grabarczyka – która nie została zrealizowana – przeniesienia środków finansowych z inwestycji kolejowych na drogowe, ale przypomnę. Wobec faktu, że głosem pani przewodniczącej twierdzicie państwo, że w czasie, kiedy ministrem infrastruktury był Cezary Grabarczyk, to rząd Donalda Tuska określił sieć dróg krajowych realizowanych na podstawie przyjętego przez rząd programu budowy dróg krajowych i autostrad, przypomnę państwu, że obecny na sali pan poseł Jerzy Polaczek, kiedy był ministrem transportu w rządzie w latach 2005–2007, przygotował i skutecznie przeprowadził, realizując wszystkie procedury rządowe... tak, 120 mld zł... przeprowadził... i rząd przyjął program budowy dróg krajowych i autostrad. Tak się wówczas nazywał. Po przejściu tego programu został pozbawiony przez rząd Donalda Tuska i ministra Cezarego Grabarczyka bardzo ważnych elementów. Wyrzucono z tego programu bardzo ważne inwestycje.

Taka to była historia tego przedsięwzięcia, natomiast program dróg lokalnych, o którym mówiła pani przewodnicząca Sibińska, to pokłosie szczególnych relacji p.o. dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pana Witkowskiego, pełniącego obowiązki od wiosny, bodaj od marca 2008 r. Program ten został przygotowany w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji u Grzegorza Schetyny. Stąd nazwa „schetynówka”. To była patologia, szanowni państwo, że program nie powstał w Ministerstwie Infrastruktury, tylko w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, bo sygnował ten program nie minister transportu, nie minister infrastruktury. Sygnował ten program i z nim wyszedł na mównicę sejmową pan minister spraw wewnętrznych i administracji Grzegorz Schetyna. To takie ważne elementy historyczne, gdybyście państwo mieli z tym problem, a widzę, że macie z tym olbrzymi problem.

Jeszcze jedno. Panie przewodniczący, już wielokrotnie prosiłem pana o to, aby nie wprowadzał pan Wysokiej Izby i Komisji Infrastruktury w błąd co do Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Robi to pan z uporem godnym lepszej sprawy, u nas się przyjęło mówić: z uporem amoniaka,

nie maniaka, tylko takiego amoniaka. Czyni pan to stale, prowokując do debat i dyskusji. Otóż cytuję za przeglądem AI: „Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej S52 Bielsko-Biała – Głogoczów była blokowana przez ponad siedem lat głównie przez spory środowiskowe, protesty mieszkańców oraz odwołania do sądów”. Dalej: „Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej...”.

Te protesty były wprawdzie kierowane do sądów administracyjnych przez burmistrza miasta Wadowice, burmistrza Klinowskiego. Kiedy burmistrz w 2018 r. przestał być burmistrzem, założył stowarzyszenie czy skorzystał ze stowarzyszenia. Chyba był jego przewodniczącym, tego nie jestem pewien, ale dalej stał na czele sprzeciwu i skutecznie wnoszono odwołania do wojewódzkiego sądu administracyjnego i dalej do Naczelnego Sądu Administracyjnego. Tenże był burmistrz Wadowic Klinowski, kiedy w 2019 r. był chyba na najbardziej głębokim etapie protestów i blokowania budowy tej drogi, został przez PO doceniony jako ten, który blokuje najważniejszą dla regionu inwestycję, bo został kandydatem Platformy Obywatelskiej w wyborach parlamentarnych i zdobył wcale niemało, bo zajął piąte miejsce i zdobył 4541 głosów z list PO. Ani słowa nie powiedzieliście państwo na posiedzeniach sejmowej Komisji Infrastruktury od 2019 r. do 2023 r., kiedy na posiedzeniach tej Komisji nie były blokowane głosy opozycji z PO ani z tej formacji... Przepraszam, to nie złośliwie, już zapomniałem, w jakiej formacji pan wtedy był, panie przewodniczący. To była...

Posel Łukasz Kmita (PiS):

W wielu, w wielu. W Nowoczesnej.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Nowoczesna, o właśnie. Pan był wówczas w Nowoczesnej, a szefem Komisji Infrastruktury był pan poseł Olszewski. Pan poseł Olszewski nie blokował żadnej inicjatywy. Dziwię się, że pan, mieszkaniec Bielska-Białej, nie wystąpił na posiedzeniach sejmowej Komisji Infrastruktury w latach 2019–2023 i nie podjął debaty ani w trybie art. 152 – a mógł pan to zrobić jako mieszkaniec regionu zainteresowany tą inwestycją – ani w żadnym innym trybie. Nie przekonał pan do tego, budując czy zgłaszając do planu pracy punkt dotyczący Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. W 2020 r. nie odwiedziście państwo kandydata PO do Sejmu od odwołania od decyzji wojewódzkiego sądu administracyjnego, który oddalił protesty do decyzji środowiskowej. Wówczas to stowarzyszenie z wymienionym panem złożyło odwołanie do Naczelnego Sądu Administracyjnego. Dziwię się panu, że dzisiaj pan mówi, że wszyscy bardzo chcieli. Krzyżem tutaj leżeliście, żeby tę drogę wybudować, tylko wstrętny PiS tę budowę zablokował. To chyba tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

No i widzi pan, panie przewodniczący, muszę się odnieść w trybie ad vocem, dlatego że po pierwsze powiedział pan nieprawdę, panie przewodniczący Andrzeju Adamczyku. W latach 2015–2023 wielokrotnie na posiedzeniach Komisji Infrastruktury nie tylko odpytywałem pana posła Webera, który był u pana wiceministrem, ale także zwoływaliśmy posiedzenia w trybie przewidzianym w regulaminie. Było zapisane w planie pracy. Oczywiście rozumiem, że pan może tego nie wiedzieć, ponieważ pana ministra Adamczyka na posiedzeniach Komisji Infrastruktury nie było. Nie było pana ministra Adamczyka na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, więc może po prostu tego nie wiedzieć.

Po drugie przypominam, panie przewodniczący, że proces, który państwo prowadzili, był procesem niezwykle ospałym, ociężałym. Nawet na końcu, kiedy okazało się, że nie ma już żadnych przeszkód do budowy Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, wbrew także pańskim słowom wypowiedzianym w Bielsku-Białej w 2016 r., kiedy w Bielsku-Białej była pani premier Szydło, zapowiedziała, że jeżeli tylko korowody się skończą, pieniądze będą. Nie zapewnili państwo finansowania, a zapewniali państwo finansowanie w całej Polsce, tylko nie BDI. Nawet nie zająknęli się państwo słowem na temat tego, jak ważna i potrzebna jest to droga, jak bardzo mieszkańcy tego regionu, także części Małopolski, oczekują budowy tej drogi.

Bardzo więc proszę nie wprowadzać w błąd ani państwa posłów, ani osób, które nas słuchają. Zachęcam też do tego, żeby nie korzystać jakoś specjalnie ze sztucznej inteligencji, ponieważ wprowadza w błąd. Jedyną formacją, która obiecała, że zapewni finansowanie wtedy, kiedy korowody administracyjne się skończą, było Prawo i Sprawiedliwość. Tego państwo prostu nie zrobiliście. Tak, rzeczywiście, w 2024 r. zapewniliśmy finansowanie. Najpierw były przetargi na badania geologiczne. Nie było oferentów, w związku z tym zmieniliśmy podejście. W 2025 r.

ogłosiliśmy przetargi na badania geologiczne i prace, badania geologiczne są teraz prowadzone, tak że zachęcam, aby poruszając się w tym obszarze, trzymać się prawdy. Dziękuję bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ad vocem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale bardzo proszę, nie odnosiłem się do pana.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Oczywiście, że się pan odnosił kilka razy, i to jeszcze z kłamstwem. Ad vocem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

No nie, mówiłem prawdę, był pan także na posiedzeniach tej Komisji, ale proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ad vocem. Szanowni państwo, majstersztyk. W jaki sposób zapewnione zostało finansowanie na S52 w ostatnich dwóch latach, skoro w żadnym miejscu nie został zmieniony „Rządowy program budowy dróg krajowych”?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, koleżanki i koledzy, mam merytoryczne pytanie w kontekście „Rządowego programu budowy dróg krajowych” i jego finansowania do 2030 r. Tych kilka pytań chcę osadzić w kontekście źródeł finansowania tego programu na przykładzie rozbieżnych deklaracji przedstawicieli rządu, ministerstw oraz powszechnie lubianego przez mieszkańców Krakowa prezydenta Miszalskiego, wybranego z listy Platformy Obywatelskiej na okoliczność budowy metra w Krakowie. Prosiłbym pana ministra Bukowca o pisemną odpowiedź na kilka pytań, które chciałbym zadać na kanwie omawianego dzisiaj programu.

Po pierwsze, chciałem prosić o odpowiedź na pytanie, czy współfinansowanie przez rząd budowy metra w Krakowie na podstawie publicznych, dostępnych deklaracji przedstawicieli rządu wpłynie na wielkość środków „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r.” i czy tego rodzaju deklaracje nie będą w najbliższym roku czy dwóch podstawą do zmniejszenia zakresu rzeczowego i finansowego programu do 2030 r.

Moje drugie pytanie, również w kontekście współfinansowania zadania budowy metra w Krakowie, jest po to, aby pan minister odpowiedział, czy dzisiaj, w marcu 2026 r., jest jakaś umowa ramowa pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury czy Ministerstwem Rozwoju i Technologii a prezydentem miasta Krakowa w zakresie współfinansowania budowy tego projektu infrastrukturalnego i wskazania jego źródeł finansowania. W szczególności zwracam uwagę na to – może się wydawać, iż ta kwestia jest paradoksalnie trochę obok „Rządowego programu budowy dróg krajowych” – iż według powszechnie dostępnych informacji stan zadłużenia miasta Krakowa, wielkość zobowiązań to jest ok. 1,4 mld zł. Jest więc pytanie o źródła własne.

Trzecie pytanie, ostatnie, w kontekście „Rządowego programu budowy dróg krajowych” i ewentualnie jego wpływu na inwestycję, o której wspominam, to jest prośba o pisemną odpowiedź na pytanie, w jakich rządowych dokumentach planistycznych czy tych, które są w Ministerstwie Infrastruktury – odnoszę się do dokumentów strategicznych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce – jest na dzisiaj osadzona budowa metra w Krakowie. Czy ona wynika z dokumentów wcześniej przyjętych przez Radę Ministrów... czy Ministerstwa Infrastruktury, czy Ministerstwa Rozwoju w latach 2024–2025? Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, bardzo proszę. Pan poseł Bartosz Zawieja.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym nawiązać do tego, co jest kręgosłupem Wielkopolski, czyli S11. Docelowy przebieg to 366 km. Wiemy, że cały proces wdrażania tej inwestycji ma różne fazy. Ogólnie rzecz biorąc, chciałbym dopytać o szczegółowy program realizacji tej inwestycji, gdyż w grudniu ubiegłego roku zostały przetargi na realizację czterech odcinków tej drogi, czyli Oborniki – Budzyń, Budzyń – Ujście, Ujście – Jastrowie. Wiem, że na ostatnim odcinku

z uwagi na protesty środowiskowe został zmieniony przebieg na etapie powiatu złotowskiego. Chciałbym dowiedzieć się, na jakim etapie są te trzy wcześniejsze odcinki, czyli mniej więcej między Obornikami Wielkopolskimi a Ujściem. Na jakim to jest etapie? Jaki jest zaktualizowany harmonogram realizacji tych inwestycji czy tych odcinków?

Tak samo prosiłbym o tożsamą informację o tym, jak wygląda przygotowanie inwestycji na odcinku w drugą stronę, czyli od Poznania na południe, czyli od węzła Kurnik do Jarocina i od Jarocina do Ostrowa Wielkopolskiego. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Krystian, bardzo proszę.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nie mogę milczeć w sytuacji dyskusji nad Beskidzką Drogą Integracyjną w kontekście – trzeba to powiedzieć wprost – pana kłamliwych i bzdurnych słów odnośnie do blokowania inwestycji i niezapewnienia finansowania na budowę BDI przez rząd Prawa i Sprawiedliwości.

Po kolei. Jako mieszkaniec powiatu wadowickiego chciałem z całą mocą podkreślić, że moim zdaniem, ale nie tylko moim... Zresztą przytoczony przez pana ministra Andrzeja Adamczyka pan Mateusz Klinowski, jeden z liderów, w pewnym momencie lider ruchu społecznego „Inicjatywa Wolne Wadowice”, który – tak można powiedzieć – na sprzeciw wobec budowy BDI otrzymał mandat zaufania społecznego w wyborach samorządowych w 2014 r... Cała działalność przez jedną kadencję, bo już tego mandatu społecznego nie zdołał ponowić, dotyczyła tego, aby zgłaszać jak najwięcej uwag i zastrzeżeń do planów, przebiegów oraz decyzji środowiskowej na budowę BDI, w efekcie czego cały proces budowy i przygotowania projektowego BDI przeciągał się w czasie. Za te wszystkie działania, panie przewodniczący, w 2019 r. Platforma Obywatelska nagradza pana Mateusza Klinowskiego, oferując mu – co przyjął – miejsce na liście wyborczej do Sejmu.

W związku z tym jeśli mówi pan, panie przewodniczący, że Prawo i Sprawiedliwość cokolwiek blokowało, to to naprawdę są Himalaje hipokryzji. To, że BDI, jej budowa, jej przygotowanie planistyczne jest w tym miejscu, w którym jest, a rzeczywiście mogłoby być zdecydowanie dalej w tym względzie i ta inwestycja mogłaby być o wiele bardziej zaawansowana, to jest w dużej mierze zasługa m.in. tego pana, czyli Mateusza Klinowskiego, który politycznie został wynagrodzony przez Koalicję Obywatelską – wcześniej Platformę Obywatelską – miejscem na liście wyborczej do Sejmu.

Proszę więc, nie opowiadajcie bzdur. BDI jest potrzebna naszemu regionowi jak tlen. Nie wszyscy to rozumieli i do dnia dzisiejszego nie wszyscy rozumieją. Plany, o których wspomnieli już moi koledzy, więc nie będę ich powtarzał, żeby przesunąć część środków właśnie z tego programu budowy dróg krajowych na inwestycje lokalne, to jest, szanowni państwo, dzielenie ogromnej biedy, bo wygląda to tak, że coś państwo wybieracie, ale bardzo poważny program inwestycyjny, który został bardzo mocno opracowany i rozkrecony przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, jeśli chodzi o wykonawstwo, doprowadzacie do ruiny. To jest ogromne niebezpieczeństwo rozwojowe dla Polski. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, a pamięta pan takie nazwisko: Ewa Filipiak?

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Tak, pamiętam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pamięta pan, z którego ugrupowania była ta pani burmistrz, później pani posłanka, i czy to nie było Prawo i Sprawiedliwość? Pamięta pan, kto blokował BDI?

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Nie blokowała.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani Ewa Filipiak blokowała BDI. Zgadza się, później był kolejny burmistrz, który popełniał dokładnie ten sam błąd, a później odblokowaliśmy to. Rada podjęła decyzję. Doprowadziła do tego m.in. wspomniana przez pana przewodniczącego Adamczyka Nowoczesna. Tak było. W 2018 r. radni podjęli w tej sprawie decyzję. Zachęcam do rozmowy z panią Ewą Filipiak,

byłą burmistrz Wadowic, która blokowała proces inwestycyjny BDI, panią burmistrz, a później posłanką Prawa i Sprawiedliwości.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Świadomie pan kłamie, panie przewodniczący Suchoń.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, nie.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Świadomie pan kłamie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Alte co, czy nie była burmistrzem? Panie pośle, czy pani Filipiak nie była burmistrzem Wadowic? Czy nie była posłanką Prawa i Sprawiedliwości? W jakim momencie mijam się z prawdą? Bardzo proszę.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Świadomie pan kłamie, panie przewodniczący, ponieważ pani Ewa Filipiak była burmistrzem Wadowic do 2014 r., natomiast pan Mateusz Klinowski jako szef stowarzyszenia „Inicjatywa Wolne Wadowice” już od 2011 r. aktywnie przeciwstawiał się budowie tej drogi. Na szczęście w 2018 r. w Wadowicach nastąpiła zmiana polityczna. Burmistrz z Prawa i Sprawiedliwości, pan Bartosz Kaliński, podjął działania zmierzające ku temu, aby zakończyć ten bezsensowny opór i w ramach porozumienia społecznego, wybierając najlepszy wariant przebiegu tej drogi, podjął działania zmierzające ku temu, aby ta droga, jej przebieg mógł być realizowany.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, przypomnę, że radni...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

W związku z tym proszę nie opowiadać bzdur, ponieważ jako mieszkaniec powiatu wadowickiego doskonale to znam. Rozumiem, że w perspektywie wielu wątków politycznych w karierze pana przewodniczącego Suchonia pewne wątki mogły się panu pomylić, bo tu Platforma, tu Polska 2050, tu Nowoczesna. Rozumiem, że pewna chronologia wydarzeń mogła się panu pomieszać, ale prawdy pan nie zakłamie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Chcę zwrócić uwagę, że argumenty ad personam świadczą o tym, że nie ma zdolności honorowej do rozmowy o sprawach merytorycznych. Przypomnę tylko 2016 r.: uchwała radnych wbrew ówczesnemu burmistrzowi, która wyraża poparcie dla BDI. Przypomnę też, że poprzednia burmistrz, pani Filipiak, blokowała to z uporem maniaka, a rząd Prawa i Sprawiedliwości w latach 2016–2023, pomimo obietnic, ani nie ruszył sprawy realizacji tej inwestycji, ani nie znalazł na to pieniędzy. Niestety, muszą się państwo z tym mierzyć. Rozumiem, że trudno się to przyjmuje, natomiast to są fakty. Faktów nie jest pan w stanie...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

To są bzdury, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, pan poseł Kmita jeszcze w formie...

Posel Łukasz Kmita (PiS):

W temacie merytorycznym.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Merytorycznym. Bardzo proszę.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Dziękuję bardzo. Mogę tylko potwierdzić to, co mówi pan poseł Mariusz Krystian. Byłem wtedy wojewodą. Decyzje dotyczące budowy BDI nie mogły ruszyć ze względu na procedowanie spraw w sądach administracyjnych, co nie jest winą ani Prawa i Sprawiedliwości, ani Platformy Obywatelskiej. W moim przekonaniu, o czym mówił pan poseł Mariusz Krystian, pewne środowiska blokowały powstanie BDI. Tu kropka.

Chciałbym natomiast wrócić do czegoś, co być może nas połączy. Mam takie przekonanie, ponieważ przed momentem przeczytałem wpis z 22 stycznia pani poseł Aleksandry Kot z Platformy Obywatelskiej o spotkaniu z panem wiceministrem infrastruktury Stanisławem Bukowcem. Zacytuję, bo to są dosłownie trzy zdania. „Rozmawialiśmy o planach budowy północnej obwodnicy Olkusza, która mogłaby być jednocześnie południową obwodnicą Kluczy. To ważna inwestycja, która mogłaby przynieść korzyści dla całego regionu, przenosząc ruch samochodów ciężarowych poza miasto. Omówiliśmy też koncepcję przebiegu drogi, a także kwestię wpisania jej do odpowiednich dokumentów”. Nawet lajknałem ten wpis pani poseł, bo uważam, że tematy dotyczące rozwoju infrastruktury drogowej powinny nas wszystkich łączyć. Jeśli coś dotyczy mojego rodzinnego miasta, zawsze będę robił wszystko, aby odpowiednia infrastruktura mogła się pojawić, aby mieszkańcy mogli liczyć na rozwój. Jeśli rząd Platformy Obywatelskiej będzie miał jakiegokolwiek zasługi w tym zakresie, to oczywiście z honorem przypomnę i powiem, że tak było.

Stąd bardzo konkretne pytanie do pana ministra Bukowca. Skoro takie spotkanie się odbyło, skoro omówiona została koncepcja przebiegu drogi i omówiliśmy kwestię wpisania jej do odpowiednich dokumentów, chciałbym zapytać pana ministra, czy i kiedy do odpowiednich dokumentów zostanie wpisany przebieg północnej obwodnicy Olkusza, tak jak zakomunikowała pani poseł Aleksandra Kot z PO z okręgu nr 13. To jest bardzo ważna inwestycja, która jest strategicznie ważna dla zachodniej Małopolski, dla regionu olkuskiego, który dzisiaj musi mierzyć się z zapadliskami i zalewiskami. Wydaje się, że w perspektywie 2030 r. lub 2033 r. ta inwestycja powinna zostać zaplanowana, finansowo zagwarantowana i uruchomiona. Myślę, że tu jest ponadpolityczna zgoda w tym zakresie, do czego bardzo serdecznie zachęcam.

Stąd moje pytanie do pana ministra Bukowca, jeśli nie o odpowiedź dzisiaj – zachęcam do tego, żeby ta odpowiedź była dzisiaj – to w formie pisemnej. Będę chciał tę odpowiedź zaprezentować także mieszkańcom powiatu olkuskiego. Już teraz dziękuję. Dziękuję za życzliwość dla tego tematu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan prezes Merchel.

Wiceprezes zarządu Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów Arkadiusz Merchel:

Dzień dobry państwu. Arkadiusz Merchel, Związek Ogólnopolski Projektantów i Inżynierów.

Siedzimy tu już niemalże dwie godziny. W związku z tym po różnych wypowiedziach, gdzie było może 10% albo 10 minut merytoryki, chciałbym zadać może bardziej konkretne pytanie, które interesuje branżę projektową, jeżeli mogę poprosić generalną dyрекcję. Czy moglibyście państwo udzielić takiej informacji? Wiem, że są plany przetargowe itd., ale czy można usłyszeć, ile jeszcze projektów przewidujecie państwo na 2026 r., ale takich czystych projektów, nazwijmy je projektami w formule zwykłej „Projektuj i buduj” albo jeszcze... Tam było mówione o sześciu sztukach, ale interesowałyby mnie także tzw. projekty klasyczne, czyli takie, na których uzyskujemy pozwolenie na budowę, projekt techniczny, projekt wykonawczy poza formułą „Projektuj i buduj”. Ile jeszcze w tym roku planujecie państwo ogłosić STES? Nieważne, czy to etap pierwszy, czy etap drugi. Czy macie gdzieś może takie zestawienia? O co chodzi? Chodzi o to, żeby branża się przygotowała i żeby wiedziała, ile przetargów jeszcze musi obsłużyć, czy jest to ilość wystarczająca, czy jest to ilość niewystarczająca.

Kolejne pytanie jest z tym oczywiście powiązane. Czy – tak jak było mówione w 2025 r. czy na przełomie 2025 i 2026 – proporcja przetargów w systemie „Projektuj i buduj” i w systemie klasycznego uzyskiwania pozwolenia na budowę będzie szła w kierunku 50 na 50? Czy tutaj mógłbym usłyszeć od państwa jakieś informacje?

Kolejny element: Czy mógłbym w imieniu branży poprosić o ogłaszanie przetargów niekumulacyjnie, żeby w jednym miesiącu nie pojawiało się, nie wiem, 10 czy 20 przetargów? Później mamy troszeczkę gorzej na rynku, ponieważ jak nie ma nic, to mamy posuchę i problemy. Czy w związku z powyższym dałoby się to zaplanować w miarę racjonalnie, abyśmy jako biura projektowe i wykonawcy mogli dobrze się do tego przygotować i gromadzić na to odpowiednie zasoby i środki?

Dla mnie najważniejsza jest informacja, ile jeszcze będzie w sztukach. Nie chodzi mi o długości, ale o sztuki. Ile będzie STES, projektów budowlanych i systemu „Projektuj i buduj”? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan minister Stanisław Bukowiec wraz ze współpracownikami odnieść się do poruszonych kwestii. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, chciałbym po kolei odpowiedzieć na pytania i uwagi, które zostały zgłoszone.

Pani poseł Pawliczak pytała o projekt czy zgłoszenie przez stronę samorządową projektu drogi S15 jako nowego zadania. Analizujemy i przyjmujemy do analizy różne wnioski, które padają ze strony samorządowej. Również Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad analizuje różne przebiegi nowych dróg, które powinny znaleźć się w nowym programie, w nowej perspektywie, bo ten program będzie za chwilę zakończony. Oczywiście analizy te będą w oparciu o potrzeby, o natężenie ruchu drogowego. Jesteśmy po przeprowadzeniu – zgodnie z kalendarzem – w 2025 r. kolejnego pomiaru natężenia w skali kraju. Do końca marca będziemy mieli szczegółowe wyliczenia, ale już po szczytkowych danych widzimy, że ten ruch wzrasta. Średnie natężenie ruchu jest wyższe niż to, które było zanotowane w 2020 r., więc w stosownym czasie takie propozycje na pewno zostaną przedłożone.

Pan poseł przewodniczący Lamczyk pytał o kwestię finansowania. Budżet Krajowego Funduszu Drogowego dwa i pół roku temu został zwiększony do kwoty 302 mld zł. Co roku zasilamy ten fundusz, również poszerzając sieć dróg, na których pobierana jest opłata e-TOLL. Przypomnę, że od 2024 r. taka sieć była poszerzana. W sumie poszerzyliśmy ją o ponad 2 tys. km. Dzięki temu do funduszu trafia więcej o ok. 2 mld zł rocznie.

Pan poseł Weber mówi o projekcie, który gdzieś tam przedstawiał pan poseł Lubczyk, na temat przesunięć środków. Analizujemy różne możliwości wsparcia rządowego funduszu dróg lokalnych. Jeszcze w tym roku będziemy przedstawiać projekt zmian w ustawie, w którym zapisaliśmy choćby nowe zadania, bo państwo o tym zapomnieli i zostawili na pastwę losu choćby miasta na prawach powiatu, które nie mogą skorzystać z dofinansowania w ramach funduszu dróg lokalnych, szczególnie miasta, które utraciły status miast wojewódzkich. Analizujemy też pod kątem możliwości zdobycia przez nich środków na inwestycje na drogach krajowych, które są realizowane, albo modernizacji, albo budowy nowych dróg. Płyną takie sygnały ze strony tych samorządów. To są miasta średniej wielkości: Kalisz, Tarnów, Nowy Sącz, Zamość, Bielsko-Biała. Mogę tak wymieniać inne miasta, które mają tutaj określone wnioski. Jeżeli będziemy – a robimy to – pozyskiwać dodatkowe środki choćby właśnie z opłaty e-TOLL, to uważam, że naturalna jest analiza tego, czy część dodatkowych środków, które wpływają do Krajowego Funduszu Drogowego, nie mogłaby być skierowana do funduszu dróg lokalnych w ramach wsparcia inwestycji.

Trzeba też jednak powiedzieć uczciwie, że w ramach reformy dochodów jednostek samorządu terytorialnego, która została przeprowadzona przez ten rząd, w budżetach samorządów w ciągu 10 lat zostaje więcej, ok. 350 mld zł. To jest kwota o ok. 30–35 mld zł rocznie więcej, więc zgodnie z zasadą samorządności, aby to nie budżet centralny, ale właśnie samorządy decydowały o tym, na co mają wydatkować środki z własnych udziałów podatkowych, znaczną część kwot zostawiliśmy w budżetach samorządów.

Docierają do nas również wnioski – widzimy to wszyscy jako uczestnicy ruchu drogowego – że drogi powiatowe są szczególnie zaniedbane. Przy tym elemencie sieci dróg jest potrzeba wsparcia. Niezależnie więc od tego, że tych środków w budżetach samorządów jest więcej, pracujemy nad tym, aby ten fundusz zwiększyć.

Nie jest też prawdą to, co powiedział pan poseł Weber, że zmniejszyliśmy budżet. Przypomnę, że w poprzednich latach budżet w ramach rządowego funduszu dróg lokalnych był na poziomie 2,5–2,7 mld zł. Poza jednym rokiem wyborczym ten budżet oscylował wokół takiego poziomu. Również na rok bieżący zaznaczyliśmy taką kwotę i taka kwota była przeznaczona. Przypomnę również, że w tamtym roku w ramach rezerwy subwencji ogólnej zwiększyliśmy finansowanie właśnie wsparcia samorządów z 330 mln zł do 770 mln zł. Jeżeli zsumujemy te dwie kwoty, mamy ok. 3,5 mld zł, które przeznaczyliśmy na dofinansowanie inwestycji samorządowych.

Jeżeli chodzi o kwestię Pakietu Mobilności, o którą pytał pan poseł Lamczyk, to tutaj, jeśli chodzi o inwestycje w ramach dróg obronnych, jesteśmy realizatorem, a dokładnie pośrednikiem między Ministerstwem Obrony Narodowej a samorządami w zakresie inwestycji na drogach o znaczeniu obronnym. Decyzja zawsze jest podejmowana wśród wojskowych w MON-ie. Jako resort infrastruktury tylko otrzymujemy celowane środki i wykaz zadań, które wojsko wybiera.

Była mowa o drogach S16 i S8. Na wstępie przypominałem historię. Przypominałem, co doprowadziło do sytuacji mocnego napięcia, do którego państwo w poprzedniej kadencji doprowadziliście. Mówię o tym, że wpisując do programu budowy drogi S8 Knyszyn – Raczek, nie wykonaliście dla tego programu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i wówczas Komisja Europejska zagroziła utratą unijnych środków. To nie była groźba dotycząca tego typu inwestycji, jaką była droga S8. Komisja Europejska zagroziła groźbą utraty 20 mld zł na cele związane z budową dróg, ale mówiła również o tym, że jest groźba utraty innych środków, które są wydatkowane na inwestycje transportowe. Pan poseł Weber się uśmiecha, ale zostawiliście paszтет taki, że ryzykowaliście finansami, które były znaczącym wpływem do Krajowego Funduszu Drogowego i musieliśmy reagować na te na działania. W związku z tym, biorąc pod uwagę analizę natężenia ruchu, po wybudowaniu Via Baltiki, czyli S61, ruch na DK8 spadł o 42%. Mamy bieżące analizy na tej drodze, które pokazują, że znaczna część ruchu zmieniła się i przeszła na Via Baltikę. Stąd propozycja, aby powstała tam droga 2+2 zamiast S16 2+1 z budową obwodnic dodatkowych w najbardziej newralgicznych miejscach.

Jeżeli mówimy o finansach, to chciałbym powiedzieć i podkreślić, bo to jest bardzo aktualna sprawa, że do projektu SAFE zgłosiliśmy cztery inwestycje: dwie drogowe i dwie kolejowe na terenach przygranicznych. Proszę państwa, wartość tych zadań sięga 10 mld zł. Jeżeli SAFE wszedłby w życie, to jesteśmy w stanie bez zbędnej zwłoki przystąpić do realizacji tych zadań. Jedno z tych zadań – oczywiście nie mogę powiedzieć gdzie – jest zlokalizowane właśnie na ścianie wschodniej. Jeżeli SAFE wszedłby w życie, powstałaby tam również inwestycja drogowa. Mamy pełną dokumentację na to zadanie. Mówimy też o tym, że decyzja prezydenta o podpisaniu czy zawetowaniu programu SAFE będzie miała wpływ również na rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej w naszym kraju.

W kolejnych pytaniach, które padły, pani poseł Sibińska pytała o drogi o znaczeniu dla obronności. Na ten temat już mówiłem.

Pan poseł Kmita pytał o procedury. Oczywiście procedury w ministerstwie i w generalnej dyrekcji są przejrzyste, transparentne. Proszę być spokojnym. Przypomnę natomiast, że „Rządowy program budowy dróg krajowych” to nie jest nowość. To jest kontynuacja programów, które były w latach poprzednich, bo „Rządowy program budowy dróg krajowych” funkcjonował w latach 2008–2012, później w latach 2011–2013 i 2014–2023. Kontynuacja bez względu na rządy jest tym, co pozwoliło naprawdę rozwinąć sieć dróg krajowych w Polsce. Trzeba o tym wspomnieć. Oczywiście program ten będziemy chcieli jeszcze bardziej rozwinąć, zmodernizować tak, aby odpowiadał na potrzeby społeczne i potrzeby rozwoju kraju.

Pan poseł Weber pytał o wnioski o wydanie decyzji środowiskowej. Według informacji, którą otrzymałem z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w latach 2024–2025 na drogi, obwodnice i program wzmocnień zostało złożonych 29 wniosków o decyzję środowiskową. Na ten program, panie dyrektorze, mamy... na drogę S5?

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Trzy wnioski.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Są trzy wnioski.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Realizacyjnie to są dwa odcinki: jeden na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, drugi na terenie warmińsko-mazurskiego.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Kolejna sprawa, panie pośle, bo to też jest rzecz, która się toczyła i nie mogła się zadziać: 14 stycznia został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej dla budowy Drogi Czerwonej w Gdyni, inwestycji strategicznej dla bezpieczeństwa naszego kraju, dla dostępu do Portu Gdynia, zarówno tego cywilnego, jak i wojskowego. Do końca marca będzie złożony wniosek o decyzję środowiskową dla odcinka S10 między Włocławkiem a S7.

Było pytanie o Beskidzką Drogę Integracyjną. Również na wyjazdowym posiedzeniu była dyskusja na ten temat. Chciałbym tylko przypomnieć fakty związane z procedurą przygotowania tej inwestycji. Proszę państwa, w 2018 r. była ostateczna decyzja generalnego dyrektora ochrony środowiska. Wtedy, w 2018 r., można było zlecać prace geologiczne, szanowni państwo. Przez sześć lat nic się nie zdarzyło.

Posel Rafał Weber (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Przepraszam bardzo, zaskarżenie było do sądu administracyjnego. Wie pan bardzo dobrze, panie pośle, bo konsultowałem to w tej chwili z panem dyrektorem, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wielokrotnie realizowała kolejne etapy inwestycyjne nawet wtedy, jeżeli było zaskarżenie do sądów administracyjnych, bo zaskarżenie do sądów administracyjnych dotyczy ścieżki administracyjnej, a nie merytoryki. Doskonale pan o tym wie. Było sześć lat bezczynności. Można było wcześniej zlecić prace geologiczne, można było to zadanie rozpocząć.

Jeżeli chodzi o odcinek S16 Mrągowo – Ełk, wiemy doskonale, jaki jest problem z przebiegiem. Czekamy na decyzję środowiskową. Jest zmieniony wariant. Tutaj wracamy również do tego, co było przedmiotem ostatniego posiedzenia Komisji, czyli procedury środowiskowej. Przy tej okazji chciałem powiedzieć – wspominałem o tym – że wspólnie z Ministerstwem Klimatu i Środowiska będziemy zgłaszać wniosek, aby wydłużyć kilometraż, jeśli chodzi o brak konieczności występowania o decyzję środowiskową. Do tej pory wynosi on 1 km. Proponujemy 2 km i 4 km. W przypadku przebudowy byłyby to 4 km, a jeśli chodzi o rozbudowę, zajęcie dodatkowego pasa, byłyby to 2 km. Myślę, że to informacja szczególnie ważna dla samorządów. Przyspieszyłoby to całą procedurę związaną z realizacją inwestycji.

Pan poseł przewodniczący Adamczyk mówi, że nie jesteśmy w stanie realizować programu. To dziwne słowa. W tamtym roku do użytku oddanych zostało blisko 400 km. Kolejne rozpoczynane to Beskidzka Droga Integracyjna, ale przypomnę, że też Zośka, Zachodnie Obejście Szczecina. To program inwestycyjny o szacunkowej wartości ok. 8 mld zł. Już jesteśmy po przetargu, po wyborze wykonawcy. Odblokowaliśmy, proszę państwa, to, czego nie mogliście zrobić, czyli Wschodnią Obwodnicę Warszawy, ring Wesoła. Ta sprawa też utknęła. Pan się chwyta za głowę, ale gdzie mamy domknięcie tego ringu? Wy woleliście klócić się z ludźmi, spierać, a my próbujemy problem rozwiązać. Rozwiązaliśmy ten problem, zmieniając technologię. Jesteśmy już na etapie wyboru ofert w ramach procedury przetargowej. Przypomnę panu również Sądęczankę. Dlaczego nie wzięliście wariantu samorządowego? Szliście, jak to mówią w Małopolsce, na udry z ludźmi po to. Teraz dopiero musimy siadać z ludźmi do stołu i próbujemy rozwiązać problem, bo inaczej ta droga również nie miałaby szans powstania. Robiąc tego typu zadania, inwestując tego typu duże środki, trzeba to robić racjonalnie, ale też w konsultacjach społecznych, bo inaczej będzie to duży kłopot.

Pan poseł Ziejewski pytał o S5. Jest procedowana decyzja środowiskowa.

Pan poseł Mrówczyński mówił o upolitycznieniu. Podam przykład, panie pośle. Nie ma pana posła? A, jest pan poseł. Podam przykład. Jak przyszedłem do pracy, poprosiłem o to, żeby generalna dyrekcja przedstawiła natężenie ruchu na wybranych odcinkach miejscowości, gdzie są realizowane obwodnice w ramach projektu 100 obwodnic. Powiem szczerze, że gdybyśmy chcieli zweryfikować „Program budowy 100 obwodnic” i sprawdzić, które zadania są wpisane merytorycznie, jeśli chodzi o natężenie ruchu, to... Podam panu taki przykład. Wpisana została na przykład obwodnica Złotego Stoku, gdzie natężenie ruchu to 6,5 tys., a z przyczyn politycznych, bo tak to trzeba nazwać, nie wpisaliście państwo miasta Strzelce Opolskie, gdzie natężenie ruchu to 16 tys., i jest na liście rezerwowej. Tego typu przykładów jest więcej.

Co na pewno przygotujemy? Przygotujemy pewną propozycję zmian, tak aby również te miasta, te miejscowości, które rzeczywiście są rozjeżdżane przez tiry i przez samochody, były traktowane na zasadzie merytorycznej, uczciwej i sprawiedliwej, a nie politycznej. Słyszałem, jakie padały argumenty: że gdzieś mieszka poseł, chociaż droga nie ma takiego natężenia, itd., itd. Proszę sprawdzić drogi typu Strzelce Opolskie. Mamy mapę, w każdej chwili można wejść na pomiar ruchu. Cierpią przez to i jest niebezpiecznie.

Co do S22, rozumiem, że na ten temat będziemy mogli porozmawiać, bo propozycja, którą składa pan poseł, jest na przyszłość.

Inwestycje na Pomorzu? Tak. Jeśli chodzi o obwodnicę Starogardu, mamy już wybranego wykonawcę po przetargu. Myślę, że w ciągu miesiąca będziemy podpisywać umowy w tym zakresie. Generalnie na Pomorzu dzieje się dużo, bo są te inwestycje, które już zostały oddane, jeśli chodzi o obwodnicę trójmiejską, ale przypomnę też i podkreślę, że dzięki współpracy rządu i samorządu udaje się wykonać, przygotować i, mam nadzieję, szybko wykonać ważne elementy związane z węzłami: węzeł Szadółki, węzeł Kowale i węzeł Straszyn, które są kluczowe dla

odblokowania ruchu na całym Pomorzu. Dzięki dobrej współpracy generalnej dyrekcji z samorządami, z marszałkiem i z miastem część finansowania tych zadań bierze na siebie samorząd, my realizujemy inne i idzie to do przodu. Przetarg na Straszyn już ruszył, na Szadółki również. Miasto przygotowało tam już kolejny etap, więc jesteśmy w stanie sprawnie to zrealizować.

Pan poseł Adamczyk pytał jeszcze o S16, o Osowiec, o bazę NATO. O tym mówiłem, że to jest problem formalny. Może pan przewodniczący Adamczyk ma inne wiadomości, natomiast do nas wojsko nie zgłaszało takiej potrzeby, że musi powstać droga ekspresowa o takich parametrach, żeby to były dla nich argumenty zasadnicze. Jeśli ma pan taką wiedzę, to proszę przekazać. Ja takiej wiedzy nie mam. Robimy te analizy w oparciu o natężenie ruchu i o zgłoszenia od różnych podmiotów, natomiast tego typu argumenty do nas nie zostały przekazane.

Pan poseł Kmita pytał jeszcze o północną obwodnicę Olkusza. Oczywiście analizujemy tego typu nowe projekty, które nie zostały wpisane do programu obwodnicowego. Jeżeli będziemy robić korektę czy poszerzenie tego zbioru, na pewno tego typu inwestycje będziemy brać pod uwagę.

Myślę, że na pytanie pana prezesa Merchela odpowie pan dyrektor Kwieciński.

Jeszcze odpowiedź dla pana posła Polaczka odnośnie do metra. Widzę, że wyszło tutaj jakieś niezrozumienie. Na posiedzeniu zespołu ds. budowy metra przedstawiłem stanowisko mówiące o tym, że w ramach nowej perspektywy unijnej, czyli 123 mld euro, która jest dedykowana Polsce, jako resort infrastruktury rekomendujemy ministerstwu funduszy, aby w ramach podziału środków przeznaczyć 10 mld euro na tzw. program metrowy, czyli na budowy sieci metra, nie tylko w Krakowie, ale i w innych miastach, które do tego aspirują. To jest nasza propozycja, rekomendacja. Rozmawiamy na ten temat i z Ministerstwem Finansów, i z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, natomiast środki te w żaden sposób nie będą zagrażać ani Krajowemu Funduszowi Drogowemu, ani innym funduszom, które mamy dedykowane czy to drogom krajowym, czy to drogom lokalnym, bo naszym zdaniem te środki powinny pochodzić z puli przeznaczonej dla programów regionalnych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Jeszcze pan dyrektor, bardzo proszę. Panie ministrze, było jeszcze pytanie ze strony prezesa Merchela.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ale to pan dyrektor.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan dyrektor, dobra. Bardzo proszę.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Jeśli chodzi o czyste dokumentacje na STEŚ, przed nami jest głównie dokończenie autostradowej obwodnicy Warszawy. W pozostałym zakresie będziemy głównie już zlecać dokumentacje na elementy koncepcji programowej dla tych inwestycji, które sukcesywnie będą teraz uzyskiwać decyzje środowiskowe.

Co do realizacji zadań w systemie tradycyjnym, tak jak powiedzieliśmy, sukcesywnie zwiększamy ich udział. W systemie tradycyjnym będzie realizowana część obwodnic, jak i te zadania, które mają szczególnie skomplikowany charakter, czyli przede wszystkim duże inwestycje tunelowe. To to, co jest obecnie realizowane, chociażby przygotowanie dokumentacji projektowej dla S7 czy – w następnym kroku – Wschodnia Obwodnica Warszawy. Jeżeli jest takie oczekiwanie, szczegółowy wykaz oczywiście prześlemy w formie pisemnej.

Wiceprezes zarządu ZOPiI Arkadiusz Merchel:

To tylko dopytam o to, o czym kiedyś rozmawialiśmy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam. Pan się zgłasza, tak?

Wiceprezes zarządu ZOPiI Arkadiusz Merchel:

Tak, zgłaszam się.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę bardzo.

Wiceprezes zarządu ZOPiI Arkadiusz Merchel:

Chodziłoby mi jeszcze o to – bo prowadziliśmy z państwem rozmowy – żeby zrobić mniej więcej 50... na 50, czyli przetargów w systemie „Projektuj i buduj”, w czym mają udział projektanci, i jednocześnie tradycyjnych przetargów, gdzie mogą startować sami projektanci. Ten wykaz oczywiście bardzo chętnie... bo jako branża chcielibyśmy wiedzieć, czy to będzie, nie wiem, 200 przetargów, czy to będzie na przykład 20 przetargów. To też jest dla nas troszeczkę istotne. Wiem, że są plany, ale czy kwestia podziału 50 na 50 będzie przez państwa utrzymywana, promowana, czy jednak dalej będą państwo szli w kierunku „Projektuj i buduj”?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Dziękuję. Tak jak informowaliśmy, będziemy zwiększać sukcesywnie. Czy dojdziemy do poziomu 50 na 50? Raczej nie. Większość zadań będzie realizowana w systemie „Projektuj i buduj” z uwagi na to, że to są zadania, które szybciej wchodzi w fazę realizacji, i to jest tutaj priorytet, czyli jak najszybsza realizacja rządowych programów budowy dróg. Przy zadaniach, które faktycznie napotykają po drodze jakieś komplikacje i utrudnienia projektowe wymagające szczególnej uwagi, będziemy przechodzić na tryb tradycyjny. Na pewno będzie ich więcej niż to, co było w poprzednich perspektywach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Pan poseł Weber, proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, jestem jednak zaskoczony odpowiedzią pana ministra Bukowca i tym, że nie zdementował wypowiedzi z konferencji prasowej posła Lubczyka. Naprawdę pracujecie więc nad tym, żeby przenieść środki finansowe z inwestycji na drogach krajowych przez to, że nie uzyskujecie pozwoleń środowiskowych, na drogi lokalne. To jest masakra. Sami sobie wystawiacie taką laurkę. Nie zdementował pan tego. Powiedział o tym pana kolega z partii. Wręcz potwierdził pan, że szukacie różnych sposobów sfinansowania inwestycji na drogach samorządowych. Proszę brać przykład z naszego funduszu...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Przepraszam, ale pan manipuluje, bo nic takiego nie powiedziałem.

Poseł Rafał Weber (PiS):

...który jest zasilany z wielu źródeł, ale nie z Krajowego Funduszu Drogowego, który jest dedykowany właśnie inwestycjom strategicznym, inwestycjom na drogach krajowych i budowie dróg szybkiego ruchu w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych” oraz budowie 100 obwodnic. Jeżeli tam środków jest za dużo, to właśnie po to jest lista rezerwowa „Programu budowy 100 obwodnic”, żeby ją uruchomić. To jest sposób na to, żeby inwestycja pod nazwą „obwodnica Strzelec Opolskich” weszła w fazę realizacji. Mówi pan o tym od pewnego czasu. Skoro tam jest faktycznie takie natężenie ruchu, skoro tam jest faktycznie taka potrzeba, to proszę tę inwestycję uruchomić, a nie tylko mówić i pokazywać palcem, bo to tej inwestycji nie przyspiesza.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jestem zszokowany tym, że ta informacja posła Lubczyka nie została zdementowana, tylko zostało potwierdzone, że środki z dróg krajowych, z dróg szybkiego ruchu zostaną przekierowane na drogi lokalne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nic takiego nie było.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jeszcze jedna sprawa: wojskowe znaczenie dróg szybkiego ruchu S16 i S8 na Podlasiu. Komisja Obrony Narodowej też pochylała się nad tym tematem. Nie wiem, czy państwo z Ministerstwa Infrastruktury byli na posiedzeniach, które dotyczyły generalnie dróg o znaczeniu obronnym i punktu widzenia MON-u. Nie pamiętam, kto był tam przedstawicielem Ministerstwa

Infrastruktury, ale wiem, że takowi byli. Tam wprost padło potwierdzenie tego, że im lepszy układ komunikacyjny w tych wrażliwych miejscach – a takowym jest Podlasie – tym lepiej z punktu widzenia obronności naszego kraju. Ja też do planu pracy sejmowej Komisji Obrony Narodowej włączyłem na to pierwsze półrocze dedykowaną rozmowę na ten temat. Tam przewodniczący jakoś również nie kwapi się do zwołania posiedzenia w tym zakresie. Miało być w lutym, luty już za nami, posiedzenia nie było. Będziemy składać taki wniosek w trybie art. 152, żeby ta dyskusja się odbywała. Wojsko jednoznacznie potwierdza.

Mało tego, panie ministrze. Proszę razem ze współpracownikami przejrzeć kwestie spotkań, które właśnie ze współpracownikami Ministerstwa Infrastruktury i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad odbywałem przy Alei Niepodległości w 2022 r. i w 2023 r., jeżeli chodzi o te kwestie. To wszystko w tych dokumentach jest. Jest to, co tam było mówione. Jest wszystko związane z naszymi zamiarami. Efektem tego jest wpisanie w 2023 r. S8 i zabezpieczenie środków finansowych, jak pan wie, dużo większych niż standardowo. Na ten odcinek przeznaczono jest ok. 5 mld zł właśnie po to, żeby on również był opatrzonej taką infrastrukturą, która z poziomu wojska jest – jeżeli chodzi o samą budowę, ale również otoczenie – potrzebna do tego, aby skutecznie odpierać atak, który potencjalnie może nastąpić. Wojsko ewidentnie optuje, postuluje, wręcz oczekuje, aby ta infrastruktura na Podlasiu miała charakter dróg szybkiego ruchu. To dla was zabawne, bo wy oczywiście podnieśliście – tak jak teraz – ręce do góry. Komisja Europejska mówi „Nie”, no to nie, trzeba się wycofać. To znany manewr.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, proszę zmierzać do zakończenia wypowiedzi.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Po co podnosić trud, skoro można po prostu zdezerterować. To jest wasz zwyczaj, a ta inwestycja jest tego najlepszym przykładem. Jest wiele innych, ale ta inwestycja jest tego najlepszym przykładem.

O S7 również mówiłem. Mielicie cztery warianty. W tej chwili nie macie już żadnego, prawda? Rozbudowa A4 w województwie dolnośląskim również jest kilka kroków wstecz. Na S11, jeżeli chodzi o województwo wielkopolskie, decyzja środowiskowa została przez organ wydana, a później, po zmianie władzy, uchylona. To ewenement w skali całego kraju. Takich inwestycji, które zostały wstrzymane waszymi decyzjami albo przez waszą nieudolność, jest naprawdę mnóstwo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, bardzo panu dziękuję. Jako kolejny zgłosił się pan przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Kwestia sprostowania. Przecież pan minister nie zrozumiał mojej wypowiedzi. Mówiąc o wątpliwościach, o zaskoczeniu, odwoływałem się do wypowiedzi pana posła, którego część konferencji prasowej została odtworzona przez pana ministra Webera. Pan poseł Lubczyk powiedział wyraźnie, powołując się na ministra konstytucyjnego, szefa resortu infrastruktury, że w związku z tym, że – tak to rozumiałem – nie ma czy nie udało się uzyskać decyzji środowiskowych, środki finansowe zostaną przesunięte z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg do innego programu. Nie wiem, czy pan to rozumie, panie ministrze. Tak rozumiałem tę wypowiedź. Ona wprost tak wybrzmiała. Do tego wątku się odnosiłem.

Powiedział pan o tym, że w Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg miasta prezydenckie zostały pominięte, zapomniane, potraktowane po macoszemu. Absolutnie nie, bo do momentu, kiedy uruchomiliśmy Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, drogi municypalne poza miastami prezydenckimi były w najgorszym stanie. Mieliliśmy świadomość tego, że jeżeli partycypować w nim będą również miasta prezydenckie, a nie można tutaj było oddzielić Warszawy od Płocka – Płock też nie jest mały – to gros tego funduszu zostanie przejęte przez duże aglomeracje, przez duże miasta. Taka była decyzja, bo ilość środków tego funduszu była ograniczona. Sugerowanie, imputowanie, że ktoś o kimś zapomniał, nie jest akurat.

Co do Osowca, polecam panu ministrowi wyjazd do Osowca. Mam nadzieję, że będziemy tam z Komisją Infrastruktury. Kompletnie pana nie rozumiem. Co to znaczy, że od wojska nie ma zamówienia na drogę dwujezdniową, drogę szybkiego ruchu, drogę ekspresową? To jak sobie to wyobrażamy? Że na wysokości Osowca, mostu kolejowego, drogowego nad Biebrzą w kierunku

Twierdzy Osowiec powtórzymy casus drogi jednojezdniowej na północ od Rzeszowa, która teraz jest przebudowywana na dwujezdniową? To miejsce dramatycznych wypadków drogowych. To tam ma być zwięźnienie do jednej jezdni? Tak wyobraża pan sobie drogę ekspresową? S19 to pierwszy rząd Tuska, minister Cezary Grabarczyk, decyzja o drodze 2+1. Najbardziej niebezpieczny fragment na S19 w chwili obecnej jest właśnie tam. Jest przebudowywany. Nie wyobrażamy sobie, że w ciągu drogi ekspresowej S16 powstaje odcinek drogi jednojezdniowej. Przecież to jest jakiś absurd.

Mam jeszcze pewną uwagę, skoro mówimy o Beskidzkiej Drodze Integracyjnej. Pozwólcie państwo, że posłużę się zapisem. Gazeta Krakowska, 6 maja 2022 r., cytat: „Decyzja środowiskowa dla budowy tej trasy wydana została w lipcu 2018 r., ale do tej pory” – na 2022 r. – „nie jest ona prawomocna z powodu odwołań i skarg ekologów oraz grupy mieszkańców związanej ze stowarzyszeniem «Inicjatywa Wolne Wadowice» byłego burmistrza Wadowic Mateusza Klinowskiego”. I dalej: „Co prawda w styczniu 2020 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie oddalił skargi wniesione na decyzję generalnego dyrektora ochrony środowiska, ale stowarzyszenie «Inicjatywa Wolne Wadowice» złożyło skargę kasacyjną do NSA. Iwona Mikrut-Purchla z krakowskiego oddziału generalnej poinformowała, że nadal trzeba czekać na rozstrzygnięcie NSA w tej sprawie. Część inwestycji jest jednak już prowadzona”. To 2022 r. „Zakończone zostały na przykład badania geofizyczne, które są podstawą do badań geologicznych. Teraz trwa projektowanie robót geologicznych i po jego zakończeniu zostanie ogłoszony przetarg na wiercenia”. To cytat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To pokazuje, że już w 2022 r. można było przeprowadzać badania geologiczne, ale, jak rozumiem, niestety nie było motywacji. Wręcz przeciwnie, budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej była wstrzymywana.

Panie ministrze, chciałbym...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Niech się pan uspokoi, panie pośle. Wysłuchaliśmy tych butnych wypowiedzi, pełnych kłamstw i przeinaczeń, a teraz nie potrafią państwo siedzieć w spokoju, tylko zakłócają obrady Komisji. Panie pośle, naprawdę nie przystają posłowi Rzeczypospolitej tego typu zachowania.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Nie przystoi posłowi...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle Krystian, przywołuję pana do porządku. Panie pośle Krystian, przywołuję pana do porządku.

Szanowni państwo, panie ministrze, ponieważ mieliśmy tu pokaz absolutnej arogancji i hipokryzji, chciałem dopytać, czy rzeczywiście tak było. Przed chwilą panowie krytykowali przenoszenie z jednego funduszu, co oczywiście jest jakąś kaczką, którą panowie przedstawiali. Krytykowali panowie jakieś słowa pana posła, który jakoby miał powiedzieć, że będą przenoszone środki z jednego funduszu do drugiego. Chciałem zapytać, czy prawdą jest, że jeszcze do końca 2025 r. był mechanizm wprowadzony przez rząd PiS, czyli przez rząd, w którym zasiadali panowie tak rozdierający przed chwilą szaty, w zakresie przenoszenia środków pomiędzy funduszami, na podstawie którego z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych transferowano pieniądze do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Czy był taki mechanizm?

Co za tym idzie, czy to nie jest przykład hipokryzji, że posłowie, ministrowie, którzy to wtedy zaprojektowali i przeprowadzili przez Sejm, próbują budować jakąś politykę na słowach posła, co do których... Nic takiego nie było na Komisji Infrastruktury, ale krytykują słowa posła, chociaż sami zaproponowali i przeprowadzili dokładnie taki sam mechanizm, który powodował drenowanie środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, pomimo tego, że były zawierane długoterminowe umowy, które powodowały, że tych środków w kolejnych latach mogło nie wystarczyć na nowe projekty, tak jak spotykaliśmy się z taką groźbą teraz. Czy rzeczywiście był taki mechanizm, czy był on stosowany i czy to nie jest hipokryzja, jeżeli ktoś najpierw

wdraża taki mechanizm, a później rozdziera szaty, próbując wmówić, że takie decyzje zapadły, co jest oczywistym kłamstwem?

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi, a pana posła Webera... Naprawdę miał pan czas. Proponuję powściągnąć emocje, wsłuchać się w odpowiedź pana ministra w spokoju, a jeżeli, jak widać, zamierza pan wychodzić, to zachęcam pana, żeby pan został jeszcze chwilę i w spokoju posłuchał odpowiedzi pana ministra.

Posel Rafał Weber (PiS):

Ale wiem, jaka jest odpowiedź. Przecież...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle Weber, proszę pana. Państwo posłowie apelują do pana o zachowanie kultury. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Oczywiście tego typu mechanizmy były stosowane. Dziwię się zupełnie, że pan poseł Weber w tej chwili w tak nerwowy sposób podchodzi do tego, że są analizy. Powiedziałem, że analizujemy różne sytuacje związane z przesunięciem środków.

Skandalem jest natomiast to, co pan próbuje mi tutaj wmówić, że to jest moja wypowiedź odnośnie do tego, że rzekomo miałyby być przesuwane środki, bo nie jesteśmy w stanie zrealizować zadań związanych z pozyskaniem decyzji środowiskowych. To jest kłamstwo, panie...

Posel Rafał Weber (PiS):

To wypowiedź Lubczyka.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie odnoszę się do wypowiedzi czy słów pana posła. Odnoszę się do tego, co zasugerował pan w swojej wypowiedzi.

Posel Rafał Weber (PiS):

Nie, ja mówiłem, że to wypowiedź Lubczyka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie ministrze, przepraszam. Panie pośle Weber, proszę wyłączyć mikrofon i nie przeszkadzać w wypowiedzi pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Chciałem powiedzieć jedno. Oddając do użytku nowe drogi, zapominali państwo – nie wiem dlaczego – o tym, że na nowych drogach ekspresowych, na autostradach powinny być zamontowane nowe systemy poboru opłat e-TOLL. Dziwna historia. Uszczuplaliście wpływy do budżetu państwa, proszę państwa. 2 mld zł rocznie.

Posel Rafał Weber (PiS):

A może łupicie kierowców?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle Weber, bardzo proszę, żeby pan uprzejmie wyłączył mikrofon i w spokoju wysłuchał odpowiedzi pana ministra.

Posel Rafał Weber (PiS):

Zrobiliśmy to.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Żeby ulżyć kierowcom? No nie.

Posel Rafał Weber (PiS):

Zrobiliśmy to. Na A4 zrobiliśmy to.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie zrobiliście tego.

Posel Rafał Weber (PiS):

Na A1 zrobiliśmy to. Na A2 zrobiliśmy to.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Spowodowaliście większe zagrożenie na A4 i to jest skutek waszych rządów. Proszę wyłączyć mikrofon, panie pośle.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowni państwo, rozszerzając ten system... Przypomnę jeszcze raz, wpływy z tego systemu są kierowane bezpośrednio na fundusz drogowy i one poprawiają sytuację, jeśli chodzi o budowę nowych dróg, mają też poprawiać bezpieczeństwo. Ponieważ państwo zbagatelizowaliście ten temat, w pierwszym roku rozszerzyliśmy to o prawie 1,6 tys. km, w drugim roku o ponad 600 km. Teraz kolejny projekt jest przygotowywany po to, żeby wpływy z pojazdów, które niszczą polskie drogi, nie tylko polskich kierowców... Przypomnę, że według danych systemu SENT jest ok. 1,2 mln operacji z kierunku ukraińskiego. Te pojazdy również niszczą polskie drogi. Inni przewoźnicy z krajów trzecich, ale z krajów unijnych, wjeżdżając na polskie drogi, też naturalnie je niszczą. Państwo doprowadziliście do tego, że rocznie ok. 2 mld zł nie wpływały do budżetu. Mając dodatkowe środki, analizujemy, czy nie przeznaczyć części tych środków na poprawę istotnych warunków, jeśli chodzi o drogi lokalne, w tym drogi powiatowe, i czy nie uwzględnić właśnie samorządów miast na prawach powiatu.

Zgoda z panem posłem Adamczykiem: tutaj trzeba wyznaczyć bardzo czytelne ramy, bo nie możemy pozwolić sobie na to, żeby duże miasta, które są bogate, dostały z tego tytułu jakieś wsparcie. Szczególnie te miasta, które ucierpiały po tym, jak przestały być miastami wojewódzkimi, w tej chwili są pozostawione, również w tym obszarze, jeśli chodzi o administrowanie, modernizowanie i budowę dróg krajowych na swoim terenie. Mamy przykłady, choćby z Tarnowa. Miasto Tarnów nie jest w stanie wybudować obwodnicy w swojej części na terenie miasta. Mamy przykład bodajże z Tarnobrzegą, z innych miast, również z Nowego Sącza. Chcemy wesprzeć te miasta i taki projekt przedstawimy. Absolutnie nie jest to natomiast związane z tym, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie pracuje albo są tutaj jakieś spowolnienia.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, chciałbym poprosić pana dyrektora Kwiecińskiego, żeby powiedział jeszcze o procedurze związanej z Beskidzką Droga Integracyjną i o tym, jak to się miało do innych inwestycji drogowych w poprzednich latach.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad proceduje inwestycje zgodnie z zatwierdzonymi programami inwestycji. Co do zasady rzeczywiście, jeżeli już mamy ostateczną decyzję środowiskową, nawet jeżeli są odwołania do WSA i NSA, w większości przypadków podejmujemy kolejne działania inwestycyjne związane z rozpoczęciem badań. Głównie są tutaj kwestie opracowania elementów koncepcji programowej i wykonanie badań geologicznych, które są później podstawą do przetargów w trybie „Projektuj i buduj”.

W przypadku BDI mieliśmy uzgodnione aneksy do programów inwestycji w części tych badań. Tak jak była wspomniana wypowiedź pani rzeczniczki z oddziału krakowskiego, mieliśmy uzgodniony program inwestycji w zakresie wykonania tylko części tych badań geologicznych. Pozostały zakres uzgodniony został w terminach późniejszych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję panu ministrowi i panu dyrektorowi za konkretną odpowiedź.

Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Uprzejmie państwu dziękuję.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Życzę państwu dobrego popołudnia.