

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 217)

z dnia 12 marca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 217)

12 marca 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- „omówienie sytuacji związanej z przygotowywaniami do realizacji inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku od węzła Kozenin do węzła Łódź Południe, w szczególności w zakresie wyjaśnienia planowanego przebiegu drogi, wyjaśnienia wątpliwości i odniesienia się do sprzeciwów zgłaszanych przez mieszkańców terenów, przez które ma przebiegać droga”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Piotr Otawski** generalny dyrektor ochrony środowiska wraz ze współpracownikami, **Anna Gołębiowska** zastępca dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Włodzimierz Justyna** członek Komisji Zdrowia, Rodziny i Spraw Społecznych oraz **Mariusz Węgrzynowski** członek Komisji Budżetu i Planowania Gospodarczego Rady Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim, **Marta Lublin** przewodnicząca Komisji Spraw Społecznych i Rodziny oraz **Piotr Kucharski** członek Komisji Skarg, Wniosków i Petycji oraz Komisji Gospodarki Mieszkaniowej, Komunalnej i Ochrony Środowiska Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego, **Dariusz Misztal** wójt gminy Będków wraz ze współpracownikiem, **Marek Nowak** członek Stowarzyszenia „Mój Tomaszów”.

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

Przewodnicząca poseł **Krystyna Sibińska (KO)**:

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. W sposób szczególny witam przedstawicieli samorządów z powiatu tomaszowskiego, którzy przybyli tutaj do nas w licznej grupie. Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum. W sposób szczególny witam też pana ministra Stanisława Bukowca wraz ze współpracownikami. Bardzo serdecznie witam również pana ministra Piotra Otawskiego, generalnego dyrektora ochrony środowiska. Witam bardzo serdecznie przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Oczywiście, tak jak wspomniałam, witam szanowne panie posłanki i szanownych panów posłów.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów, który został przekazany 13 lutego 2026 r. Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie omówienie sytuacji związanej z przygotowaniem do realizacji inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S12 na odcinku od węzła Kozenin do węzła Łódź Południe, w szczególności w zakresie wyjaśnienia planowanego przebiegu drogi i wątpliwości oraz odniesienia się do sprzeciwów zgłaszanych przez mieszkańców terenów, przez które droga ma przebiegać.

Jednocześnie informuję państwa wnioskodawców, że w części swojego wystąpienia wnioskowali państwo, aby obrady Komisji chociaż częściowo miały charakter wyjazdowy. Mamy tutaj opinię Biura Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji, która mówi nam o regulacjach zawartych w art. 152 ust. 2 oraz w art. 167, które regulują właśnie tryb wyjazdowych posiedzeń komisji. To są odrębne instytucje prawne. Nie ma automatycznych możliwości żądania zwołania posiedzenia na zasadach określonych w uchwale Sejmu z mocy art. 167 regulaminu. Będziemy więc debatować tylko tutaj. Tak to będziemy realizować.

W związku z tym przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę przedstawicielkę wnioskodawców o przedstawienie wniosku. Bardzo proszę, pani poseł.

Posel Anna Mileczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, bardzo dziękuję za to, że tak licznie zgromadzeni są i panowie ministrowie, i przedstawiciele generalnych dyrekcji dróg krajowych i autostrad oraz ochrony środowiska. Wysoka Komisjo, drodzy samorządowcy, rzeczywiście mamy tu wśród nas na sali i pana byłego starostę, i dwóch radnych powiatowych z Tomaszowa Mazowieckiego, i dwójkę radnych miejskich, i wójta gminy Będków, a jest też przedstawiciel stowarzyszenia, które jakiś czas temu zostało powołane w związku z przebiegiem drogi S12.

Szanowni państwo, do naszych biur poselskich składanych było wiele pism z ogromną ilością podpisów mieszkańców z powiatu tomaszowskiego. Podpisy rzeczywiście są liczone w tysiącach. Przebieg drogi S12 znany jest też państwu w ministerstwie i w generalnej dyrekcji. Zna go także były wiceminister, pan poseł Rafał Weber, który jest członkiem Komisji.

Budzi to bardzo wiele wątpliwości, dlatego poprosiliśmy o zwołanie obrad Komisji. Nie po to, żebyśmy się tutaj spierali czy awanturowali, bo zdajemy sobie sprawę z powagi sytuacji i wiemy, że droga S12 powinna być wybudowana, ale bardzo zależy nam na tym, żeby rzeczywiście znaleźć takie rozwiązanie przebiegu drogi, które nie będzie budziło wątpliwości ani wywoływało wśród ludzi aż takich animozji i sprzeciwu, bo i w gminie Będków, i w gminie wiejskiej Tomaszów Mazowiecki, i w mieście Tomaszowie Mazowieckim ten sprzeciw rzeczywiście jest bardzo duży.

Jeżeli państwo pozwolą, a przede wszystkim pani przewodnicząca, która zresztą prowadzi obrady, to chciałabym, żeby już później mogli się wypowiedzieć państwo samorządowcy, bo powiedzą oni zdecydowanie więcej niż to, co zawarłam we wniosku. Ten wniosek znany jest nam wszystkim, jak również państwu posłom. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Oczywiście będziemy mieli taką możliwość.

Natomiast teraz oddam głos panu ministrowi z prośbą o przedstawienie spraw związanych właśnie z budową drogi S12. Jeśli będzie taka potrzeba, żeby wypowiedzieli się przedstawiciele generalnej dyrekcji bądź inni współpracownicy, to oczywiście zabiorą głos.

Panie ministrze, proszę dyrygować ruchem. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Szanowna pani przewodnicząca, szanowni panie posłanki i panowie posłowie, szanowni państwo, wśród priorytetów określonych w „Rządowym programie budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)” znajduje się omawiana droga ekspresowa S12 na odcinku od węzła Kozenin na połączeniu z drogą ekspresową S74 do węzła Łódź Południe.

Jest to bardzo ważny odcinek nowej drogi ekspresowej, który spina sieć tras najwyższej klasy w ścisłym centrum kraju. Zadanie to pozwoli na zapewnienie ciągłości szlaku Wrocław–Białystok w ciągu drogi ekspresowej S8 i ograniczy wzmożony ruch na autostradzie A1 na odcinku Łódź Południe–Piotrków Trybunalski Północ. Warto podkreślić, że droga ta przyczyni się nie tylko do poprawy funkcjonalności sieci drogowej w województwie łódzkim, ale pozwoli też na stworzenie nowoczesnej infrastruktury transportowej o znaczeniu międzynarodowym. Droga ta jest częścią kompleksowej sieci TEN-T, czyli transeuropejskiej sieci transportowej. To krok w stronę lepszej integracji infrastrukturalnej Polski z resztą Europy.

Obecnie inwestycja jest na etapie prac przygotowawczych. W grudniu 2023 r. została podpisana umowa na opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z elementami koncepcji programowej. Projektant przygotował różne warianty korytarzy i rozwiązań. Odbłyły się dwie tury spotkań informacyjnych – ostatnia w lutym 2025 r. Po spotkaniach GDDKiA wraz z projektantem przeanalizowała liczne głosy i uwagi. Z tego względu wciąż trwają prace. Generalna dyrekcja przedstawi informację o inwestycji.

Natomiast planowana budowa inwestycji jest zakładana po 2030 r. Wiele zależy od tego, czy uda się wypracować kompromis, który pozwoli na w miarę bezproblemowe uzyskanie decyzji administracyjnych, w tym szczególnie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Chcemy, by ta inwestycja z jednej strony odpowiadała na potrzeby transportowe, ale przy jednoczesnym zachowaniu walorów środowiskowych oraz możliwie jak najmniejszym i najmniej uciążliwym wpływie na otoczenie i lokalne środowisko.

Jeszcze parę informacji z harmonogramu, który już jest założony przy tej inwestycji. Tak więc planowany przebieg po stronie południowej został uwzględniony w studium trasowania drogi ekspresowej Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce. Przebieg południowy został też uwzględniony w planie zagospodarowania województwa łódzkiego z 2018 r.

Od 2019 r. samorządy walczyły o południową obwodnicę Tomaszowa wraz z nowym mostem na Pilicy, której przebieg częściowo miałby pokrywać się z południowym wariantem S12. W tym przypadku kontynuujemy działania naszych poprzedników. W styczniu 2023 r. pan minister Rafał Weber podpisał program inwestycyjny dla tego zadania. W dokumencie tym także wskazano na przebieg S12 w wariantcie południowym.

Za wariantem południowym przemawiają też argumenty środowiskowe. Droga w wariantcie północnym przecinałaby trzy obszary Natury 2000, a więc Łąki Cieblówickie, Lasy Spalskie i Lasy Smardzewickie.

W celu ominięcia obszarów zabudowanych na wschód od Tomaszowa, m.in. w miejscowościach Ujazd, Zawada i Jadwigów, a także ograniczenia koniecznych wyburzeń i nieuzasadnionych podziałów nieruchomości, dokonano korekty przebiegu trasy. Korekta spowodowała wydłużenie trasy o około 4 km, lecz dzięki temu zminimalizowano liczbę wyburzeń, które w zależności od wariantu na całym odcinku trasy, czyli na około 64 km, wyniosą od 14 km do maksymalnie 37 km – na odcinku A od Łodzi do Tomaszowa 14–28 km, a na odcinku B od Tomaszowa do Kozenina 0–9 km. Kryterium społeczne było dla nas kluczowe. Mimo że przez tę korektę trasa może być droższa o pół miliarda złotych, chcemy uchronić istniejącą zabudowę.

Pani przewodnicząca, nie wiem, czy w tym momencie mogłaby się odbyć prezentacja.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak. Poprosimy. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

To bardzo proszę. Panowie dyrektorzy Kwieciński i Amrós z GDDKiA są tutaj do dyspozycji i przedstawiają prezentację.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Dzień dobry. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, pokrótce postaram się przedstawić obecny stan zaawansowania prac nad drogą ekspresową S12. Udało się pokonać problemy techniczne.

Szacowana długość drogi ekspresowej S12 na odcinku od węzła Łódź Południe poprzez drogę ekspresową S8 do węzła Kozenin na drodze ekspresowej S74 wynosi około 64 km. Zakładany system realizacji to „projektuj i buduj”. Aktualnie jesteśmy na etapie opracowania dokumentacji STEŚ-R, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z elementami koncepcji programowej i z badaniami geologicznymi, żebyśmy po opracowaniu tego dokumentu od razu mogli przejść do realizacji zadania w systemie „projektuj i buduj”. Tak jak pan minister powiedział, 6 grudnia 2023 r. podpisana została umowa z Transprojektem Gdańskim na przygotowanie dokumentacji projektowej. Planowana data złożenia wniosku o decyzję środowiskową to pierwsza połowa przyszłego roku.

Pan minister wskazał już podstawowe korzyści wynikające z realizacji inwestycji. Chodzi głównie o zwiększenie przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na kierunku wschód–zachód oraz podniesienie komfortu jazdy. Oprócz tego, co pan minister powiedział, nastąpi tutaj znaczące odciążenie autostrady A1, a także autostrady A2 relacji z południowego zachodu na północny wschód. Wynika to głównie z potrzeby dostosowania istniejącej sieci drogowej do ciągle zwiększającego się ruchu. Widzimy ten ruch. Za moment będziemy publikować wyniki generalnego pomiaru ruchu w 2025 r. Tam też będzie bardzo widoczne, że ten ruch na sieci drogowej cały czas wzrasta.

Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe w województwie łódzkim obejmuje trzy powiaty. To gminy Rzgów, Tuszyń, Brójce, Czarnocin, Wolbórz, Rokiciny, Będków, Ujazd i Tomaszów. To jest obszar, który był analizowany w zakresie przebiegu tej inwestycji.

Przytoczę parametry techniczne drogi ekspresowej. Prędkość projektowa – 130 km/h. Obecnie to jest najwyższa prędkość projektowa dla dróg ekspresowych. Przekrój poprzeczny – dwa razy po dwa pasy ruchu z pasem awaryjnym, pas ruchu – 3,5 m, a pas awaryjny – 2,5 m. To jest przykładowy przekrój poprzeczny, który pokazuje, jak ta droga będzie wyglądać.

Oprócz kwestii związanych z budową drogi ekspresowej jest też szereg elementów, które będą realizowane. Postaram się wymienić tylko kilka istotniejszych. Wiadomo, że są to przede wszystkim węzły drogowe, miejsca obsługi podróżnych, obiekty mostowe, dodatkowe jezdnie oraz szereg rozwiązań komunikujących lokalne społeczności, czyli przejazdów poprzecznych nad lub pod drogą ekspresową. To takie elementy, które klasycznie występują przy każdej drodze ekspresowej.

Na slajdzie mamy pokazane przebiegi, które były prezentowane przy okazji drugiej tury spotkań informacyjnych. Tak jak pan minister powiedział, mamy za sobą już dwie tury tych spotkań. Było dużo wniosków społeczeństwa. Zgłoszono też wiele uwag merytorycznych. Tak naprawdę przebieg wariantów między pierwszą a drugą turą uległ drastycznej zmianie. W chwili obecnej pracujemy nad korektami tych rozwiązań, które się pojawiły w wyniku drugiej tury spotkań konsultacyjnych.

Na odcinku A przewidujemy cztery węzły, z których jeden już istnieje. Jest to węzeł początkowy Łódź Południe. To dowiązanie się do skrzyżowania autostrady A1 i drogi ekspresowej S8 oraz kontynuacja w kierunku zachodnim. Węzeł Kurowice jest na drodze wojewódzkiej, węzeł Rokiciny na kolejnej drodze wojewódzkiej, a węzły Wolbórz i Studzianki są zakończeniem tego odcinka na drodze ekspresowej S8.

Analizowane są trzy warianty – niebieski, czerwony i zielony. Wszystkie mają długość około 30 km. Na slajdzie pokrótce opisany jest ich przebieg. Myślę, że większość z państwa je zna, więc teraz nie będę tego tutaj przytaczał. Oczywiście mamy też skrzyżowania z liniami kolejowymi.

Drugi jest odcinek od trasy ekspresowej S8 do połączenia z drogą ekspresową S74 w okolicach miejscowości Kozenin. Tu mamy oczywiście trudniejszy obszar, jeśli chodzi o przebieg. Musimy się zmieścić między zabudową Tomaszowa Mazowieckiego a Zalewem Sulejowskim. Tak jak mówię, przedstawione warianty były pokazywane w ramach drugiej tury konsultacji. W chwili obecnej ulegają one korektom. Przesunięcia niwelują wszystkie elementy, które są możliwe do usunięcia, a zostały zgłoszone w ramach rozmów ze społeczeństwem.

Na tym odcinku też mamy cztery węzły. Węzeł początkowy jest tym samym węzłem, który kończy odcinek A, później są węzły Tomaszów Mazowiecki i Grudzeń, a Kozenin jest węzłem kończącym odcinek, czyli miejscem przecięcia się drogi ekspresowej S12 z drogą ekspresową S74. Analogicznie jak wcześniej mamy trzy warianty w tej samej kolorystyce – wszystkie w okolicach 30 km. Na slajdzie został opisany szczegółowy przebieg odcinka przez te obszary.

To wszystko z naszej strony w telegraficznym skrócie. Jeśli będą bardziej szczegółowe pytania, to oczywiście ja lub dyrektor Marcin Amrós na nie odpowiemy.

Uciekł mi gdzieś jeszcze tylko harmonogram. Teraz jesteśmy w trakcie opracowywania raportu oddziaływania na środowisko, co planujemy zakończyć w II kwartale br. Zatwierdzenie raportu, czyli posiedzenie Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, planujemy na III–IV kwartał tego roku, a złożenie wniosku o decyzję środowiskową przewidujemy w pierwszej połowie przyszłego roku. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję. Bardzo proszę o zgłaszanie się do zabrania głosu. Po kolei będę udzielała państwu głosu, prosząc o przedstawianie się. Pan zgłasza się pierwszy, więc bardzo proszę o zabranie głosu.

Radny Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego Piotr Kucharski:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Piotr Kucharski, przewodniczący najstarszego Stowarzyszenia Przyjaciół Tomaszowa Mazowieckiego, radny rady miejskiej i społecznik, który jest współtwórcą petycji.

Część z państwa dostała ten materiał. To jest pierwsza petycja. W odpowiedzi na pierwsze konsultacje zebrano około 5 tys. podpisów sprzeciwu. Podobnie w czasie drugich konsultacji ponad 5 tys. mieszkańców wyraziło negatywną opinię. W ślad za negatywną opinią odnośnie do tych spotkań poszły też wnioski, w których mieszkańcy wypowiedzieli się indywidualnie.

Szanowni państwo, czego zabrakło w tym telegraficznym skrócie? Mamy tutaj generalnego dyrektora ochrony środowiska. Wariant proponowany przechodzi koło jednego z najcenniejszych rezerwatów. Niebieskie Źródła są nie tylko perłą naszych rezerwatów w skali krajowej, ale to jest perła europejska. Perłą turystyki są Groty Nagórzyckie, które jakimś cudem nie zostały jeszcze objęte ochroną konserwatora zabytków. To jest obiekt, który w przedstawionych wariantach jest położony od kilkudziesięciu do kilkuset metrów od drogi. Przypomnę czy powiem tym z państwa, którzy nie znają tego obiektu, że jest to piaskowiec, a więc bardzo nietrwała skała.

Kolejna sprawa, która została pominięta. Tomaszów Mazowiecki, blisko 60-tysięczne miasto i największy interesariusz tej drogi, jest pominięty w konsultacjach. W czym problem? Według danych za ostatni kwartał bezrobocie mamy już na poziomie 8,9% i tendencja jest bardzo rosnąca. Dwa największe zakłady są zagrożone. Ceramika Paradyż jest w trakcie drugiej już

restrukturyzacji. Nie ma węzłów zjazdowych ani dostosowania się do istniejącego przemysłu na północy.

Jako strona społeczna wiedzieliśmy, jakie są konsekwencje projektu, stąd zaproponowaliśmy hybrydowe połączenie istniejącej trasy S8 od węzła w Studziankach, wykorzystanie 10-kilometrowego korytarza i wytworzenie dalej tego odcinka na północy. Wiemy, że to jest droższe rozwiązanie.

Zdajemy sobie też sprawę, o czym powiedział tutaj przedstawiciel generalnej dyrekcji, że przy miarki do mostu... Podkreślę, że miał to być most militarny. Jeszcze za poprzedniego rządu pan Morawiecki mówił o tym, że jest taka potrzeba na tym terenie. Przypomnę też, że tam są dwie duże jednostki wojskowe, w tym 25 Brygada Kawalerii Powietrznej, ale na północy. Mówiliśmy, że w razie godziny „W” to rozwiązanie jest strasznie nietrafione. Nikt nigdy nie pochylił się poważnie nad naszymi argumentami. Most militarny jest potrzebny jako element trasy S8, ale tam, gdzie faktycznie może być on wykorzystany zgodnie z potrzebą. Nie chcę przedstawiać tutaj państwu wizji dantejskich, ale idźmy dalej.

Mówca powiedział o trzech strefach chronionych w dolinie rzeki Pilicy, tylko że jedna z tych stref właśnie jest w tym wariancie, który państwo proponują, bo miejscowość Smardzewice i Lasy Smardzewickie są przecinane tą drogą. Spór o to, która część doliny rzeki Pilicy jest cenniejsza, faktycznie jest nie do rozstrzygnięcia, bo biolodzy wskazali, że te same gatunki chronione zaczynają się od tamy na Zalewie Sulejowskim. W dolinie rzeki na całym tym odcinku napotkają państwo np. bekasa kszyska, traszkę grzebieniastą czy rzadkie gatunki żab. Chodzi głównie o płazy. Gdybyśmy mieli wątpliwości, czy tu chodzi o Naturę 2000, to odpowiedź jest prosta. Dolina Rospudy wskazała nam, jakie jest rozwiązanie, jeżeli chodzi o ochronę rzadkich gatunków i potrzeby ekonomiczne społeczeństwa.

W momencie, kiedy wyrysowaliśmy wariant i oczekiwaliśmy merytorycznej oceny, jaka jest szansa na jego realizację, natrafiliśmy na ścianę. Dzisiaj przyjeżdżam do Warszawy z przerażeniem. W czym jest problem? Szanowni państwo, 30 mln zł na projektowanie drogi, a my w ramach własnych zasobów przedstawiamy konkretne rozwiązania. Na wyrysowaniach też jest wariant „zero wyburzeń”. Zdajemy sobie sprawę, że ten projekt może być korygowany, bo Natura 2000 jest wymagająca, więc może dojść do takiej sytuacji, że zamiast zera będą dwa wyburzenia. Nie sprowadzamy dyskusji tylko do tego w momencie, kiedy miasto wyludnia się na poziomie 1% rocznie i brakuje młodych ludzi, a bezrobocie nam dynamicznie skacze. Widzimy, jak kona Tomaszów. Widzimy trasę, która nawet nie ma wjazdów i zjazdów. W tym projekcie, który państwo przedstawiają, jest jednostronny wjazd do kopalni.

Jakiego jeszcze kluczowego argumentu zabrakło w tej dyskusji? Szanowni państwo, na etapie konsultacji projektant nie wiedział o tym, na co zwróciliśmy uwagę, że całkiem niedawno, bo około 24 miesiące temu, zostały wydane koncesje na wydobywanie kwarcu. Była konstatacja, że droga idzie po złożach. Większość z państwa potrafi sobie wyobrazić, że gleba, teren i ta kopalnia kwarcu pod spodem to jest kilkadziesiąt metrów w dół. Poziom trudności budowania przez takie tereny...

Po jednej stronie jest rezerwat Niebieskie Źródła. Są ponory, czyli podziemne rzeki, które tworzą później wywierzysko. Chodzi więc o zagęszczanie terenu przy grotach oraz zasypywanie doliny rzeki Pilicy i tego obszaru, który dla miasta jest terenem ochronnym przed powodzią.

Po drugiej stronie jest zdegradowana strefa przemysłowa. Dostajemy już miliony na rewitalizację tego terenu. To ponad 100 ha strefy przemysłowej, która jest włączona w nasz projekt. Dzisiaj wykorzystana jest tylko 1/3 terenu po dawnych zakładach Wistom. W tej chwili jako radni dostaliśmy projekty służb pana prezydenta, żeby 100 ha tego obszaru w pełni objąć planem zagospodarowania. Wstępnie plan jest już opublikowany. Do końca miesiąca jest poddany konsultacjom społecznym. Prawdopodobnie za kilka tygodni go przyjmujemy.

Naprawdę jako samorządowcy próbujemy ratować tę sytuację, ale jest opór po drugiej stronie – brak rozmów i merytorycznych argumentów oraz zasłanianie się łąkami, na których występują rzadkie gatunki. Powtarzam tylko państwu, że dokładnie te same gatunki udokumentowaliśmy na południu, gdzie są hotele, turystyka i cenne obiekty turystyczne. Przemysł, który upadł na północy, jak też wysypiska śmieci, które są zinwentaryzowane, nie są bardzo szkodliwe. Tak więc mówienie o tym, że się nie da, bo: „Wie pan, nie wiadomo, co tam jest”... Wiadomo, co jest. Mamy już ekspertyzy. Przeprowadzenie drogi przez te tereny nie będzie problemem. Nie będzie tam żadnej bomby ekologicznej.

Natomiast jeszcze raz podkreślam to, co wiemy, że nasz wariant „zero wyburzeń” jest drogi, ale czekamy na alternatywną propozycję, którą państwo poddadzą pod szeroką dyskusję społeczną, czyli zjazdy i wjazdy dla Tomaszowa, włączenie przemysłu i wykorzystanie tego, czego dzisiaj jako miasto nie możemy wykorzystać. Ponieważ Tomaszów z każdej strony jest otoczony lasami, państwo są w stanie nam wykazać, że będą wycinki drzew.

Spór nie toczy się jednak o to, czy będzie jeden hektar wycinki więcej, czy mniej, ale o to, w jakim kształcie zostawimy umierające miasto. Czy państwo godzą się na to, że miasto Tomaszów zostanie skazane na agonię? Czy znajdą państwo rozwiązanie jako osoby, które na końcu decydują o przebiegu drogi? Kwitnące miasto, jakim jest Piotrków Trybunalski, ma swoje rozwiązania komunikacyjne. Tam logistyka kwitnie. Tomaszów został pominięty.

Podkreślę na sam koniec, że w Polsce były stosowane takie rozwiązania jak poszerzenie trasy S8 o jeden pas ruchu na odcinku 10 km celem pominięcia wszystkich terenów spornych. Dolina Rospudy też jest przykładem tego, że można ochronić istniejące życie i zadbać o interes mieszkańców, bo tam również spór toczył się o to, czy ważne jest środowisko, czy mieszkańcy. Tutaj ten sam spór toczy się o Tomaszów. Co jest ważniejsze – ekonomia czy ekologia? Mówimy: „Połączmy to”. Natomiast zdajemy sobie sprawę, że jest to droższe rozwiązanie.

To tyle tytułem wstępu i korekty tego, co usłyszałem. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa? Bardzo proszę. Proszę o przedstawienie się.

Wójt gminy Będków Dariusz Misztal:

Dariusz Misztal, wójt gminy Będków. Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, reprezentuję samorząd gminy Będków.

Szanowni państwo, moja gmina ma taką strukturę, że w 80% jest to gmina rolnicza, czyli planowana droga S12 co do zasady proponuje odebranie miejsc pracy moim mieszkańcom. Biorąc pod uwagę, że jest to niewielka gmina, bo w tej chwili liczy sobie około 3,2 tys. mieszkańców, w znaczącej większości całe rodziny utrzymują się z gospodarstw rolnych. Natomiast około 20% mieszkańców oczywiście korzysta z pracy w Tomaszowie Mazowieckim, Łodzi czy Piotrkowie Trybunalskim tudzież Koluszkach.

Moi mieszkańcy, szanowni państwo, w znaczącej większości wypowiedzieli się negatywnie co do budowy drogi S12. Wpłynęło około 1,5 tys. negatywnych wniosków. Natomiast jako władarz mam świadomość, że idąca za rozwojem infrastruktura jest ewidentnie tym elementem, który jest niezbędny przy rozwoju państwa. Biorąc pod uwagę tak niewielką gminę, jesteśmy w stanie wytrasować przebieg drogi w taki sposób, aby nie ingerować w grunty rolne, które stanowią przychód i utrzymanie większości domostw moich mieszkańców.

Szanowni państwo, mój przedmówca wiele mówił o kwestiach związanych z ujemnymi wartościami społecznymi i ekologicznymi. Biorąc pod uwagę to trasowanie zarówno w mieście Tomaszowie, jak i w mojej gminie, myślę, że został popełniony błąd, ponieważ pominięto dużą część analiz. Podczas pierwszych konsultacji w mojej gminie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przedstawiła nam liczbę wariantów, jakie zostały wytrasowane w pierwotnym wzorze. Szanowni państwo, poprzez skromne analizy wyszło mi, że jeden wariant powinien być trasowany średnio przez niespełna dzień. Taki długi odcinek? Chyba wszyscy będący tutaj na sali, nawet ci nieposiadający wykształcenia infrastrukturalnego, mają świadomość, że takiego odcinka nikt nie jest w stanie przeanalizować przez niespełna jeden dzień, a co dopiero ponad 400 wariantów.

Prosiłbym szanownych posłów i jednocześnie przedstawicieli GDDKiA oraz ministerstwa na czele z panem ministrem, aby przychyłili się do naszych zastrzeżeń, biorąc pod uwagę interes społeczny.

Szanowni państwo, z tego miejsca chcę dodać, że takie gminy jak moja... Nie wiem, czy wszyscy państwo mają tego świadomość, ale myślę, że mają, bo większość parlamentarzystów pochodzi z terenów powiatowych i gminnych. Z mojej maleńkiej gminy, szanowni państwo, pochodzi reprezentant Polski w matematyce, który 5 lat temu zajął piąte miejsce na mistrzostwach świata z matematyki. Ten przykład podaję tylko po to, żeby mieć świadomość, jak istotnym elementem w układaniu całego państwa są tak małe gminy jak Będków.

Chcę dodać, że rozwijamy się bardzo pręźnie. Dokonujemy olbrzymich, milionowych inwestycji. Rewitalizujemy drogi. Podczas jednej kadencji z obecnym tutaj panem byłem starostą

wybudowaliśmy dwa wielkie mosty, zrealizowaliśmy szereg obiektów infrastruktury drogowej i zrewitalizowaliśmy całą szkołę. Budujemy przepiękną halę sportową, która w momencie oddania będzie jedną z najnowocześniejszych w województwie łódzkim.

Szanowni państwo, nie możemy dopuścić do tego, aby te elementy i ta wartość dodana były pominięte. Mówię tutaj głównie o mieszkańcach, którzy utracą swoje miejsca pracy, ponieważ ich warsztatem pracy jest produkt, który nie jest produkowany nigdzie na świecie, czyli grunt.

Szanowna pani przewodnicząca, pozwolę sobie również oddać głos panu Tobiaszowi Janicz-kowi, przewodniczącemu komisji budżetowej Rady Gminy Będków, który jest tutaj ze mną w dniu dzisiejszym, jeżeli oczywiście pani pozwoli.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak. Oczywiście, że tak.

Wójt gminy Będków Dariusz Misztal:

To przekażę mu głos. Dziękuję za wysłuchanie.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze. Dziękuję.

Radny Rady Gminy Będków Tobiasz Janiczek:

Dziękuję bardzo panu wójtowi za przekazanie głosu. Dziękuję pani przewodniczącej za udostępnienie mi możliwości wypowiedzi. Szanowni państwo, witam pana ministra i przedstawicieli GDDKiA. Witam panów posłów.

Jako przedstawiciel Komisji Budżetu, Rozwoju Gospodarczego i Rolnictwa Rady Gminy Będków chciałem nadmienić, iż rada gminy w Będkowie przyjęła uchwałę intencyjną wręcz sprzeciwiającą się budowie drogi S12. Uchwała była spójna z głosem mieszkańców. Była wręcz wyrazem ich sprzeciwu.

Obecnie gmina Będków bardzo dobrze się rozwija. Tak jak wspomniał pan wójt, inwestujemy w szkolnictwo i w halę sportową, jak również w rolnictwo. Na naszym terenie jest bardzo wiele gospodarstw rolnych, które inwestują i budują nowe obiekty gospodarcze. Jak to się mówi, w tych gospodarstwach zatrudnione są całe rodziny. Ta droga, przecinając gminę Będków, niestety odebrałaby im to, co najważniejsze, czyli grunty rolne. Niemożność prowadzenia gospodarstwa rolnego skazałaby ich po prostu na bankructwo i wyprowadzenie się z gminy Będków.

Nie możemy do tego dopuścić, ponieważ gmina Będków, jak pan wójt wspomniał, nie ma za wielu mieszkańców, ale posiadają oni bardzo cenną siłę ducha. Ta siła ducha na każdym zebraniu została bardzo mocno wyrażona i wyodrębniona. Została również wypowiedziana w jak największej liczbie wniosków, które zostały złożone do GDDKiA. Mieszkańcy wręcz bardzo obawiają się budowy takiej trasy, co wiąże się, jak wiadomo, z bardzo dużym ruchem kołowym i z zatrutowaniem powietrza. Ogólnie ochrona środowiska i przyroda niestety też bardzo by na tym ucierpiała. Gmina Będków to nie tylko rolnictwo. Może nie wszyscy o tym wiedzą, ale gmina Będków to również dolina rzeki Wolbórki, gdzie występują cenne przyrodniczo ptaki i inne zwierzęta. Mamy bardzo dobry ekosystem.

Chciałbym więc tutaj nadmienić, że Będków jest świetną gminą, ale nie na trasę S12. Nie możemy do tego dopuścić, ponieważ liczymy się z głosem mieszkańców i z głosem przyrody, która nas bardzo promuje i po prostu wspiera. Tak więc bardzo prosimy o wzięcie pod uwagę głosu mieszkańców, jak i naszego głosu, sprzeciwiającego się budowie drogi S12 na terenie gminy Będków. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę. Proszę też się przedstawiać.

Radny Rady Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim Mariusz Węgrzynowski:

Dzień dobry państwu. Mariusz Węgrzynowski, radny Rady Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim, były starosta tomaszowski.

Proszę państwa, problem zarówno miasta Tomaszowa Mazowieckiego, jak i poszczególnych gmin należących do powiatu tomaszowskiego, jest związany z codziennym przejazdem tysięcy ciężarówek przez samo miasto. Degradowane są przede wszystkim drogi powiatowe, jak również drogi wojewódzkie i częściowo drogi gminne. Proszę państwa, zwiększa się wydobywanie w dwóch kopalniach – Biała Góra i Grudzeń Las, która to kopalnia leży na pograniczu naszego powiatu

z powiatem opoczyńskim. Degradowane są dwa mosty, które musiały być remontowane. Jednym mostem zarządza województwo łódzkie, a drugi most jest powiatowy. Zostały one oczywiście wyremontowane, ale patrząc na szybkość degradacji mostów i dróg, jest to znaczący problem. Dlatego musi powstać przeprawa mostowa.

Dzisiaj rozmawiamy o wariantie południowym, który jest gorszy zarówno dla wszystkich mieszkańców powiatu tomaszowskiego, w tym miasta Tomaszowa Mazowieckiego, jak i dla tych firm, które tam jeszcze dzisiaj funkcjonują, dając pracę mieszkańcom miasta i gmin. Wariant północny, który jest najlepszym rozwiązaniem, został pominięty. Dlaczego? Nie bardzo wiemy.

Proszę państwa, od II wojny światowej budowana jest tam strefa produkcyjna. Jej początki były nawet przed wojną. To jest praktycznie kilkadziesiąt hektarów do wykorzystania z potencjałem pod budowę nowych firm i zakładów pracy. Tym firmom dawałby szansę wariant związany z obwodnicą. Ba, przede wszystkim nie jest on kolizyjny, bo unikamy wyburzeń zakładów i domów mieszkalnych. Co więcej, proszę państwa, ta obwodnica wychodziłaby prawie na wprost, bo w niedużej odległości 2 km, jednej z dwóch jednostek wojskowych, które są w zasobach Sojuszu Północnoatlantyckiego.

Proszę państwa, dzisiaj działanie w innym kierunku jest działaniem zarówno przeciwko bezpieczeństwu mieszkańców naszego powiatu, jak i przeciwko tym wszystkim, którzy tak naprawdę mieliby szansę rozwinąć swoje firmy, a może też zainicjować nową działalność w dzisiejszych trudnych czasach.

Tak jak wcześniej mówił kolega, w tej chwili na terenie naszego powiatu bezrobocie zaczyna lawinowo rosnąć. To dodatkowe działania, które odstrasza przedsiębiorców. Tak, trzeba o tym powiedzieć. Chociaż mamy jeszcze 9 lat, bo taka jest odległość czasowa, to jednak przedsiębiorcy mają o tym wiedzę, więc nie będą chcieli się tam lokować i rozwijać swoich firm. Tak naprawdę problem bezrobocia będzie się już zwiększał w kolejnych latach. To jest jeden z powodów.

Dlatego jako samorządowcy ze zdziwieniem przyglądamy się tym wszystkim działaniom, które tak naprawdę są wymierzone przeciwko mieszkańcom i firmom, a moglibyśmy wejść w ten wariant, który jest bezkolizyjny i daje nam jeszcze dodatkowo pewien bonus w postaci rozwoju rodzimych firm.

Tak więc bardzo bym prosił, żeby państwo się zastanowili, bo w momencie, kiedy miałyby ruszyć budowa, będą się pojawiały protesty mieszkańców, a wtedy wydane pieniądze będą tym elementem, który może decydować: „Wydaliśmy na projekty i na wykup ziemi, to teraz się nie cofniemy”. Kiedy jesteśmy jeszcze w tej fazie, w której możemy zmienić decyzję, jest taka potrzeba, żeby państwo racjonalnie podeszli do wszystkich spraw, tak ludzkich, jak i tych ważnych dla naszego powiatu.

Serdecznie państwa zapraszamy na wizytę, żeby na miejscu mogli państwo obejrzeć, jakie są warianty i czy przyniosą straty. Chcielibyśmy, żeby ten wariant, który tak naprawdę jest proponowany przez znakomitą większość mieszkańców, mógł zostać wprowadzony w życie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję.

Kto z państwa chce jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Członek Stowarzyszenia „Mój Tomaszów” Marek Nowak:

Marek Nowak, Stowarzyszenie „Mój Tomaszów”. Jestem mieszkańcem tego miasta. Urodziłem się tam 40 lat temu. W Tomaszowie mieszkam i pracuję.

Jest to największa inwestycja w powiecie tomaszowskim za mojego życia. To największa inwestycja, odkąd żyję, a w odbiorze większości mieszkańców interesy miasta w ogóle nie są wzięte pod uwagę. Byłem chyba na czterech spotkaniach z GDDKiA. Podczas licznych konsultacji ani razu nie usłyszałem żadnego racjonalnego argumentu poza tym, że tak jest taniej. Dlaczego trzeba zrobić drogę na południe od Tomaszowa, a nie na północ? Jedynym argumentem było: „Tak jest taniej”, aczkolwiek było widać, że osoby, które to mówiły, nie miały rozeznanie w tym, jak wygląda teren i gdzie są umieszczone zakłady produkcyjne miasta. Po prostu nie wiedziały, jak lokalnie wygląda rzeczywistość.

Zadbano o interesy Łodzi i Kielc. Interesu Tomaszowa nie ma, mimo że ta droga ma przebiegać obok nas.

Na slajdach było pokazane, że to jest droga równoległa, bo druga taka sama ma być przy Sulejowie. Rozumiem, że ten slajd jest aktualny i taka droga przy Sulejowie będzie budowana.

W takim wypadku tym bardziej jest czas. Tamten proces jest bardziej zaawansowany, bo wcześniej się zaczął. To tym bardziej jest czas, żeby przygotować drogę w taki sposób, żeby spełniała ona potrzeby lokalne, a nie była wybudowana byle szybciej i taniej.

Na slajdach padł też argument, że to będzie obwodnica Tomaszowa. To nie będzie obwodnica Tomaszowa, bo tam nie ma żadnych zjazdów. Droga w żaden sposób nie odciąży ruchu, który w tym momencie jest w Tomaszowie, a nawet może go zwiększyć, bo samochody będą wjeżdżać od strony południowej, która zupełnie nie jest przygotowana na to, żeby przejmować taki ruch.

Po prostu jako mieszkaniec mam duże obawy, że wydajemy ogromne miliardy na drogę, która w żaden sposób nie spełni potrzeb miasta, a nie jest superpotrzebna, bo druga równoległa będzie wybudowana przy Piotrkowie nawet nie 20 km dalej, tylko 15 km.

Ta droga zaorze nam tylko najpiękniejsze obszary turystyczne i tereny, które są teraz sypialnią Tomaszowa. Zaorze to, co jeszcze trzyma ludzi, którzy żyją w tym mieście. Tomaszów de facto nie może się rozbudowywać na zachód, bo tam jest autostrada, na północy jest wysypisko śmieci, na wschodzie są obszary chronione, więc cała urbanistyka miasta idzie na południe. Teraz to zaorzemy i ludzie będą mieli pod oknami autostradę. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę. Proszę się przedstawić. Ach, pan już zabierał głos.

Radny Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego Piotr Kucharski:

Tak. Jeszcze raz Piotr Kucharski.

Szanowni państwo, serce mi rośnie, że wszyscy jako przedstawiciele tego terenu jesteście zgodni w spostrzeżeniach. Jeszcze tylko coś dodam, bo to też musi być sprostowane.

Nie mogą państwo wmawiać posłom, że jest to element transeuropejskiej sieci transportowej. Prawdą jest to, że 30 lat temu, gdy staraliśmy się o wejście do Unii Europejskiej, faktycznie korytarz pod S74 był zabezpieczony. Wiecie, jakie są fakty? Wójtowie ulegali naciskom i zabudowali korytarz, choć ludzie mieli świadomość, gdzie ta droga będzie przebiegać, ale na prezentacjach pokazano coś zupełnie innego. Ktoś, kto spojrzy na mały rysunek, gdzie Łódź i Kielce zaznaczono kropczką, nie zauważy 2–4 km przesunięcia.

Padł kolejny argument, bo kolega to już powiedział. Jaki jest sens w tym, by 30-kilometrowym odcinkiem drogi łączyć te same dwa punkty w odległości kilkunastu kilometrów? Jaki jest sens ekonomiczny? Rozumiem, że mamy szansę na ogromne środki z UE. Biznesowo droga dla Tomaszowa jest potrzebna, ale w wariantcie, który spełnia wszystkie oczekiwania mieszkańców, czyli obwodnica północna i most militarny, o którym rozmawialiśmy.

Czy ryzyko, że w razie godziny „W” miasto zostanie zniszczone, jest małe? Jak sobie to projektant wyobraża? Czy przeprawa żołnierzy ma być przez centrum miasta? Przypomnę, że przy wariantcie, który lobbujecie, do centrum miasta jest 2,5 km. Dlaczego nie można tego zmienić?

Ciekawe, bo po jednej stronie jest rezerwat bardzo wysokiej klasy, 2-kilometrowy korytarz, ściana w dół i wydobywanie kwarcu. Jak chcecie to przeprowadzić – po rezerwacie czy po kopalni? A może powstanie tam jakaś innowacja? Realność tego wariantu w terenie jest bardzo niska. Dopiero gdy idzie się w teren, to widać, że po prostu ktoś tkwi w głębokiej aberracji.

Nie wiem, w czym jest problem, że mimo tylu wystąpień w sejmiku i uchwał podejmowanych przez samorządy na każdym szczeblu, bo uchwały podjęły i gminy, i miasto, i powiat... Państwo jako posłowie dostali te uchwały ode mnie. Byłem inicjatorem jednej z nich. Wszyscy z trwogą patrzymy na to, co jest przepychane.

A wiecie, jaki jest interes z tyłu? Jak spojrzycie na mapę, to zobaczycie, że koncesje, które zostały wydane, przypadkiem idą przy tej drodze. Każdy interesariusz wydanych koncesji na wydobywanie ma rozwiązany problem darmowego transportu. Kto by się spodziewał, że nie będą musieli inwestować w transport? Mało tego, największa kopalnia cały czas się tłumaczy, że transport kolejowy, który ma doprowadzony pod samą sortownię, jest droższy o 20%. W momencie, kiedy mówimy o śladzie węglowym, ekologii i ekonomii, lobbuje się biznes, a zapomina się o mieście.

Miasto umiera. My to mówimy głośno. Piszemy. Jest cicho. Nie ma nawet poważnej dyskusji o tym, dlaczego nasz wariant nie został oceniony w pełni merytorycznie. Dlaczego nie mamy tabeli punktowej?

Dlaczego nie wchodzimy na poziom szczegółu, tylko na poziom ogółu? „Wie pan, panie radny, tam są łąki i rzadka żabka, a blisko jest Spała”. Wiem o tym, ale ta sama rzadka żabka występuje i w drugiej części doliny rzeki Pilicy. Motylek też tam fruwa. Nie chciałbym sprowadzać

dyskusji do tego, że te tereny są cenne biologicznie, bo faktycznie są cenne. W tym jesteśmy zgodni. Stawiamy tu znak równości, bo gdziekolwiek przetniemy dolinę rzeki Pilicy, to szkody dla środowiska będą podobne.

Skończmy z zaśłanianiem się łąkami w Cieślówicach, że to taki wielki problem, bo to nie jest problem. To problem wydumany i wymyślony tylko po to, żeby odbić piłkę. Prosimy o ratunek dla Tomaszowa. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś głosy? Jeśli nie, to poproszę pana. Bardzo proszę, tylko tak właśnie, ponieważ pan już zabierał głos, to...

Wójt gminy Będków Dariusz Misztal:

Po żołniersku.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak, krótko.

Wójt gminy Będków Dariusz Misztal:

Dariusz Misztal, wójt gminy Będków.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, nawiązując do kosztów i środków, jakie oczywiście będą pozyskane na tę inwestycję z UE, pragnę też zwrócić uwagę na to, że w mojej gminie planowane jest przebiecie S12 nad koleją. Argumentacja GDDKiA absolutnie mnie nie przekonuje. Myślę, że moich mieszkańców również. Jedyne argumenty, jakie były podnoszone, to kwestia środków, iż w tym miejscu, gdzie droga ma przebiegać, koszt jest najniższy.

Szanowni państwo, wracamy do punktu wyjścia, czyli interesu społecznego. Zakładam, że państwo, gminę, miasto i powiat budujemy nie na rok czy 5 lat, tylko na dekady. Nie patrzmy krótkowzrocznie, bo to jest droga donikąd. Szanowni państwo, jeśli chodzi o wytrasowanie S12 pomijające gminę Będków, to drogę wystarczy delikatnie przesunąć. Pan dyrektor na spotkaniu u mnie w gminie raczył przekonywać, że to są właśnie koszty. Szanowni państwo, koszty będą wtedy, jeżeli Polaków będzie 15 mln, a emerytów 80%. To będzie dramat. Dlatego proszę wziąć to pod uwagę nie w charakterze kosztów, tylko inwestycji. To jest inwestycja w ludzi, że wydamy więcej środków na drogę, którą tak wykonamy, jak sobie tego życzą mieszkańcy i z jak najmniejszą szkodą społeczną. To jest inwestycja. To nie są koszty, szanowni państwo. Koszty są dzisiaj, ale w perspektywie dekad to jest inwestycja w społeczeństwo. Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję serdecznie.

Pana ministra poproszę o udzielenie odpowiedzi na wszystkie wątpliwości.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak. Szanowna pani przewodnicząca...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Przepraszam, panie ministrze. Jeszcze pan poseł Witczak prosił o głos. Pani poseł jako przedstawiciel wnioskodawców chyba na końcu, tak?

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Tak, bo chciałabym wysłuchać pana ministra.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak? To posłuchamy. Pan poseł Witczak.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Pan poseł jest z terenu.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak. Potem pan minister i pani poseł jako przedstawiciel wnioskodawców.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Adrian Witczak (KO) – spoza składu Komisji:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panie ministrze, ta sprawa trwa od długiego czasu, a jest niezwykle ważna dla mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego. Sam w nim mieszkam.

Od wielu lat mówiliśmy o tym, jak bardzo potrzebna jest obwodnica Tomaszowa. Od wielu lat proponowaliśmy również północny przebieg trasy S12, dlatego że z punktu widzenia Tomaszowa Mazowieckiego to byłaby realna obwodnica, która otworzyłaby również tereny inwestycyjne.

Apelowałbym, aby ministerstwo wsłuchało się w głos mieszkańców. Proszę, żeby konsultacje, które były prowadzone, zostały pogłębione, dlatego że w dokumentach, jak również w petycjach, które są składane przez mieszkańców, jasno widać, że te konsultacje nie uwzględniały opinii wielu setek mieszkańców, a nawet tysięcy. Z punktu widzenia funkcjonowania miasta, ale i regionu, szerokie skonsultowanie przebiegu tej trasy jest kluczowe.

Patrząc na trzy warianty, które od jakiegoś czasu są przedstawiane, trudno nie odnieść wrażenia, że to jest wyłącznie jeden korytarz, który nie pokazuje, jaki wpływ mogłoby to mieć zarówno na środowisko, jak i na rozwój gospodarczy, gdybyśmy uwzględnili północny przebieg drogi.

Ze swej strony jako poseł, ale również i mieszkaniowiec Tomaszowa Mazowieckiego, apeluję o to, żeby uwzględnić propozycje, które są przekazywane ze strony mieszkańców. To apel, aby przy ewentualnych konsultacjach były one wzięte pod uwagę, bo wtedy będziemy mieć rzetelne informacje i analizy. Patrząc na przebieg drogi, widzimy, że mamy trzy warianty, ale dla Tomaszowa to jest tak naprawdę jeden korytarz i jeden przebieg.

Zwracam również uwagę na to, że samorządy lokalne podejmowały stosowne uchwały, które apelowały do państwa, aby nad tym przebiegiem się po prostu zastanowić, bo to, że ta trasa jest potrzebna, nie budzi wątpliwości. Mówię to, żebyśmy mieli jasność. Natomiast przy tak dużej inwestycji powinny zostać przeprowadzone bardzo szczegółowe analizy i konsultacje.

Wracam do swojego pytania, które zostało przekazane w interpelacji do państwa. Dlaczego inny wariant, czyli wariant północny, nie był uwzględniany przy dokonywaniu analiz? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Zgłosił się jeszcze pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panie prezydencie, szanowni państwo, faktycznie podejmowaliśmy decyzję o tym, żeby zbudować odcinek S12. Mówię tutaj o rządach Prawa i Sprawiedliwości.

Miałem przyjemność podpisać program inwestycyjny na ten odcinek drogi szybkiego ruchu. Uważamy, że jest potrzebny nie tylko po to, aby skomunikować i ułatwić przejazd S8 na diagonalnej osi wschód–zachód, ale jest potrzebny również do tego, żeby lepiej skomunikować Polskę Centralną i drogę ekspresową S74 z A1. Natomiast podpis pod programem inwestycyjnym nie przesądzał żadnego przebiegu ani wariantu. Umowa na studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, która została zawarta bodajże 6 grudnia 2023 r., dopiero rozpoczęła te prace w sposób formalny.

Mówię to tylko po to, żeby wyrównać wiedzę i przekazać informację, co się zadziało, jeśli chodzi konkretnie o moją decyzję. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, oddaję głos.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, rozpocznę od odpowiedzi na pytanie pana posła Webera. W programie inwestycyjnym jest załącznik graficzny, w którym jest wariant południowy. To wynikało ze wstępnych analiz GDDKiA. Uważamy, panie pośle, że to było racjonalne, więc myślę, że tutaj jesteśmy zgodni co do tego przebiegu.

Nieprawdą jest, szanowni państwo, że generalna dyrekcja nie analizowała wariantu północnego. Otóż taka analiza była przeprowadzona. Natomiast są obiektywne problemy, o których za chwilę powiem.

Myślę, że opowie o tym również obecny na posiedzeniu pan minister Piotr Otawski, generalny dyrektor ochrony środowiska. Obszary Natura 2000 są formalną przeszkodą przy projektowaniu tego typu trasy właśnie na tym odcinku.

Drugim powodem, dla którego generalna dyrekcja przychyliła się jednak do wariantu południowego, jest aspekt społeczny. Proszę państwa, to aspekt społeczny, który mówi o tym, że w wariantcie południowym liczba wyburzeń domów mieszkalnych jest bardzo niewielka w stosunku do tej, która byłaby projektowana w wariantcie północnym. Przy tych trzech wariantach, o których mówimy, w przypadku obiektów mieszkalnych i domów wyburzenia w wariantcie południowym są rzędu 3–9 budynków mieszkalnych. Na wstępie powiedziałem o wszystkich budynkach. Natomiast teraz, precyzując, mówimy o 3–9 budynkach mieszkalnych.

Umówmy się, że przy tego typu skomplikowanej inwestycji to nie są elementy, które w jakiś sposób zaburzałyby sprawy społeczne. Nie tak dawno jak parę godzin temu w generalnej dyrekcji odbyło się spotkanie związane z przebiegiem planowanej trasy S7 między Krakowem a Myślenicami, gdzie w różnych wariantach mówimy o kilkudziesięciu wyburzeniach budynków, a nawet kilkuset. Tutaj również przeważał wariant społeczny. Dlatego jeszcze raz powtórzę, że przy wariantcie północnym tych wyburzeń byłoby zdecydowanie więcej.

Trzecim elementem, o którym chciałem wspomnieć, jest długość tego odcinka. Północny odcinek jest dużo dłuższy i droższy. Przygotowując się do tego typu zadań, GDDKiA musi również ten element wziąć pod uwagę.

Kolejny element, który tutaj był wspomniany, to jednostka wojskowa na północy. Nie mieliśmy żadnych sygnałów ze strony wojska co do tego, aby wariant północny był w jakiś sposób konieczny ze względu na walory obronne. Jednostka jest skomunikowana z drogą ekspresową S8.

Chciałbym odnieść się również do argumentu, że droga nie spełni żadnych zadań w zakresie skomunikowania Tomaszowa Mazowieckiego. Na etapie projektów w tej chwili są przygotowane warianty dwóch węzłów, o których wspomnieliśmy. Jeden z tych węzłów na odcinku, a więc Tomaszów Mazowiecki Południe, jest też właśnie zlokalizowany przy kopalni piasku kwarcowego. Zupełnie nie zrozumiałem wypowiedzi pana byłego starosty, który mówił o tym, że drogi są rozjeżdżane przez ciężkie samochody wożące ten piasek. Właśnie po to jest możliwość, żeby te pojazdy tranzytem jechały nie lokalnymi drogami samorządowymi, tylko nowo wybudowaną trasą S12.

Pani przewodnicząca, to tak pokrótce najważniejsze argumenty. Poprosiłbym teraz pana Amroza, dyrektora oddziału GDDKiA, o to, aby jeszcze w kilku zdaniach odniósł się do tych uwag.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję, panie ministrze.

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Łodzi Marcin Amróz:

Witam państwa serdecznie. Witam przedstawicieli powiatu tomaszowskiego, bliskiego także memu sercu. Chciałbym się odnieść do uwag po kolei. Gdybym czegoś nie powiedział, to może proszę mnie tutaj przystopować lub przypomnieć o pytaniach.

Jeśli chodzi o odpowiedź na pierwsze wypowiedzi pana Piotra Kucharskiego, to wspomniał pan o tym, że przechodzimy w bliskiej odległości od cennych przyrodniczo i turystycznie miejsc, które są ważne dla Tomaszowa. Oczywiście przechodzimy blisko, ale nie przez nie, bo w żadnym wypadku nie tniemy, nie rujnujemy i nie burzymy. Absolutnie chcielibyśmy uniknąć takiej sytuacji, w której mielibyśmy ingerować w te właśnie miejsca.

Tak jak tu było wspomniane, wariant południowy od wielu lat był proponowany w przestrzeni publicznej, bo ktoś robił to już dawno temu. Nie tylko GDDKiA, ale też władze samorządowe i władze wojewódzkie wiedziały o tym, że wariant południowy jest tym, na którym należy się skupić i który wart jest wykorzystania. Oczywiście były uchwały samorządów mówiące o sprzeciwie co do zaproponowanych rozwiązań, ale były też rozwiązania i uchwały rad gmin, które akceptowały przebieg drogi w wariantcie południowym. Proszę państwa, gminy posiadają dokumenty strategiczne, właśnie takie jak strategia rozwoju danej gminy, gdzie wprost były wpisane korytarze drogi ekspresowej. To nie jest coś, co wymyśliliśmy. Naprawdę chcieliśmy skorzystać z gotowych już rozwiązań, które od lat były w przestrzeni samorządowej.

Jeśli chodzi o wyludnianie się i obsługę komunikacyjną miasta, które umiera, tak jak państwo podkreślają, to nie wiem, czy czasem nie zapominamy o tym, że droga ekspresowa S8 już w tej chwili obsługuje Tomaszów. Mamy trzy węzły istniejące na drodze ekspresowej S8, które bezpośrednio obsługują tereny Tomaszowa Mazowieckiego.

Na północy mamy węzeł Tomaszów Mazowiecki Północ, który obsługuje tereny inwestycyjne. Generalna dyrekcja w tej chwili prowadzi już prace inwestycyjne na odcinku drogi powiatowej

przejętej w poczet dróg krajowych. Za kilka milionów złotych są tam prowadzone inwestycje polepszające obsługę komunikacyjną tych stref.

Proszę państwa, nowa droga ekspresowa w wariantcie północnym zaczynałaby się na tym samym węźle. Zostałby on jedynie rozbudowany. Nie powstawałby tam nowy węzeł, który by diametralnie zmieniał obsługę komunikacyjną tych terenów. Byłby w tym samym miejscu, a nawet musiałby być odsunięty bardziej w stronę Lubochni. Musielibyśmy dodatkowo integrować ze sobą węzeł, który łączyłby dwie drogi ekspresowe, z węzłem na drodze powiatowej, a w zasadzie to w tej chwili już naszej krajowej. Musielibyśmy więc podejmować tutaj dodatkowe zabiegi, aby zbudować zintegrowany węzeł, który tak naprawdę byłby zlokalizowany koło wysypiska śmieci. Aby ominąć to wysypisko śmieci, musielibyśmy ingerować w lasy poniżej wysypiska albo iść na północ w stronę istniejącego przejścia dla dużych zwierząt, co prawdopodobnie wiązałoby się z jego likwidacją.

Mielibyśmy podobny problem, co w Kozeninie – integracja węzła drogowego z przejściem dla zwierząt dużych. Jest to ogromny problem środowiskowy. Jest z nami tutaj pan generalny dyrektor ochrony środowiska. Mamy doświadczenia z takimi właśnie rozwiązaniami. Są one praktycznie niemożliwe do przejścia.

Tak naprawdę więc odsuwanie drogi bardziej na północ wiązałoby się z omijaniem kolejnych rezerwatów, ponieważ po zachodniej stronie mamy także chroniony obszar przyrody. Nie chciałbym podawać teraz jego nazwy, bo na pewno bym się pomylił, ale jest tam rezerwat. Moje słowa można oczywiście zweryfikować na Geoportalu. Dwa rezerwaty, tak?

Oczywiście jest możliwość ingerencji w obszary chronione Natura 2000, ale nawet ustawodawca wprost wpisał, że dzieje się tak przy braku alternatyw. Proszę państwa, wariant południowy to nie jest nasz pomysł. To jest tak naprawdę wszystko, co zastaliśmy i wykorzystujemy. Trudno byłoby wytłumaczyć regionalnemu czy generalnemu dyrektorowi ochrony środowiska, że nie mamy alternatywnego i racjonalnego przebiegu.

Jeśli chodzi o strefy przemysłowe, to z tego, co wiem, te strefy... Proszę mnie poprawić, jeśli się pomyłę. Nie jestem radnym miejskim. W tej chwili strefy przemysłowe rozwijają się przy węźle Tomaszów Mazowiecki Centrum. Mam dobrą wiedzę czy ktoś mnie źle poinformował?

Radny Rady Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim Mariusz Węgrzynowski:

Nie do końca.

Dyrektor oddziału GDDKiA Marcin Amróz:

Wydaje mi się, że przy węźle Tomaszów...

Radny Rady Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim Mariusz Węgrzynowski:

Przy tym węźle północnym...

Dyrektor oddziału GDDKiA Marcin Amróz:

Tak, ale na północy jesteśmy też jednak ograniczeni granicą miasta. Na terenie miasta od północnej strony... Czy są plany, aby rozwijać się jeszcze bardziej w stronę północną? Osobiście nie znam takich planów.

Poseł Adrian Witczak (KO) – spoza składu Komisji:

Ale tam nie ma strefy. Tam nie ma terenu na strefę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dobrze. Nie wchodzimy w to.

Dyrektor oddziału GDDKiA Marcin Amróz:

Czyli na północy nie ma terenu na strefę?

Poseł Adrian Witczak (KO) – spoza składu Komisji:

Na północy wchodzi w grę poszatowane działki, które w tym momencie nie są przeznaczone na tereny inwestycyjne.

Dyrektor oddziału GDDKiA Marcin Amróz:

Na północy?

Radny Rady Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim Mariusz Węgrzynowski:

Nie. To jeszcze raz. Panie dyrektorze...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie. Sekunda.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

To znaczy... Szanowni państwo, po pierwsze, mówimy do mikrofonu, bo to musi się nagrywać. Dajmy skończyć panu dyrektorowi. Potem ewentualnie dopytamy, tak? Bardzo proszę.

Dyrektor oddziału GDDKiA Marcin Amróz:

Dobrze. Nie wiem, czy odpowiedziałem na wszystkie zadane tutaj pytania. Jeżeli coś pomyliłem lub ominąłem, to może przejdę po prostu do dalszych zagadnień, bo nie chciałbym, żeby pozostały bez odpowiedzi.

Pan minister prosił o wyjaśnienie czy też zapytał dodatkowo o rozjeżdżanie dróg samorządowych przez pojazdy z kopalni Biała Góra. To było pytanie pana Węgrzynowskiego. Oczywiście, że pojazdy z kopalni...

Radny Rady Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim Mariusz Węgrzynowski:

Nie pytanie, tylko stwierdzenie.

Dyrektor oddziału GDDKiA Marcin Amróz:

Tak, stwierdzenie. Przepraszam. Pojazdy z kopalni Biała Góra, czy też z kopalni Grudzeń Las oczywiście jadą bezpośrednio przez Tomaszów – czy to przez ulicę Modrzewskiego, czy przez most na Pilicy, a możliwe, że dalej przez mosty na ulicach Legionów czy Białobrzeskiej, a to droga wojewódzka. Tak, wszystkie te pojazdy kierują się w stronę Tomaszowa, dlatego że odbiorcą piasku kwarcowego jest huta szkła w Niewiadowie.

Radny Rady Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim Mariusz Węgrzynowski:

Ceramika Paradyż też...

Dyrektor oddziału GDDKiA Marcin Amróz:

Silą rzeczy cały ten transport musi przejechać przez Tomaszów. Tak, to też Ceramika Paradyż.

Rozwiązaniem jest właśnie jeden węzeł, który będzie zlokalizowany w okolicach kopalni Biała Góra, jak i drugi węzeł, który będzie zlokalizowany w okolicach kopalni Grudzeń Las. Do tej pory wydawało nam się, że takie rozwiązanie jest odpowiedzią na tę potrzebę. Chodzi właśnie o to, żeby ruch ciężki skanalizować na drogę o parametrach do niego dostosowanych, aby te pojazdy nie wjeżdżały więcej do miasta. Nie chciałbym tutaj się rozgadywać.

Węzły, tak? Oczywiście, że nasza droga S12 będzie posiadała węzły. To nie będzie droga, która... Czasami tak się zdarzało, że budowało się drogi, które przez 30 km nie miały żadnych węzłów. Ta droga nie jest w ten sposób projektowana ani planowana. Na całej długości drogi ekspresowej będziemy mieli zaplanowane węzły.

Na odcinku A jest węzeł, który istnieje. To jest warte podkreślenia. Węzeł Łódź Południe nie jest węzłem otwartym i dalej nim nie będzie. Co to oznacza? To oznacza, że na ten węzeł nie ma wjazdu z żadnej innej drogi. Tam będzie tylko możliwość zmiany kierunku, gdy jedzie się autostradą A1 lub S8. Jeżeli nasza droga S12 zmieni nazwę, to może też będzie S8.

To niesie za sobą bardzo duże konsekwencje. Taki węzeł bez obsługi zewnętrznej w ogóle nie ma wpływu na korzyści dla mieszkańców lokalnych. Dlatego następnym węzłem, który planujemy wybudować, jest węzeł Kurowice. Jeżeli połączy się on z siecią dróg lokalnych, to będzie idealną odpowiedzią na potrzeby mieszkańców co do obsługi komunikacyjnej.

Następny węzeł jest planowany na DW716 w miejscowości Rokiciny. W tej chwili posiada taką nazwę roboczą. W odpowiedzi na interwencję pana wójta ten węzeł będzie zlokalizowany na pograniczu, czyli między dwiema gminami – Rokiciny i Będków. Znamy potrzeby i uwagi ze strony mieszkańców, żeby nie dzielić miejscowości ani działek, więc w miarę możliwości to robimy. Staramy się tą drogą wejść jednym przebiegiem... Żeby nie powodować tutaj zbędnych zarzutów czy też niepotrzebnych rozmów, że moglibyśmy to zrobić lepiej, powiem, że zrobiliśmy to najlepiej, jak się tylko dało, czyli na pograniczu dwóch gmin. Ten korytarz był zaprogramowany, że tak się wyrażę, w uchwale rady gminy z 2015 r., gdzie był zapisany w studium warunków rozwoju przestrzennego gminy. Oczywiście mogłem się pomylić. Przepraszam z góry.

Jeśli chodzi o wykupy, to nie było jeszcze żadnych wykupów. Nie było zatwierdzenia wariantu preferowanego. Nie było jeszcze złożonego wniosku o decyzję środowiskową. Dopiero decyzja środowiskowa umożliwi nam dalszą pracę nad rozwiązaniami docelowymi. Decyzja środowiskowa nie dzieli działek ani też nie powoduje wykupów. To tak dla wyjaśnienia. Dopiero zezwolenie

na realizację inwestycji drogowej jest decyzją, która dzieli działki i powoduje wypłatę odszkodowań. Tak więc droga do celu jest jeszcze bardzo długa.

Jeśli chodzi o brak wzięcia pod uwagę interesu mieszkańców czy też nierozważanie go przez nas, to zaznaczę, że wpłynęło do nas bardzo dużo uwag. Wszystkich uwag jest niespotykana ilość jak na skalę naszych prac. To kilka, a nawet kilkanaście tysięcy uwag. Musimy się z nimi zmierzyć.

Na pewno nie będziemy tego odwlekać, bo jakby nie możemy zatrzymywać się na jednym, a więc tak naprawdę wyłącznie na zastanawianiu się. Musimy wypracować jakikolwiek optymalny przebieg. Jeśli chodzi o gminę Będków, myślę, że możemy zaprosić wójta i porozmawiać na ten temat, że to rozwiązanie jest zgodne z tym, co gmina zakładała wcześniej.

Radny Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego Piotr Kucharski:

Dziękuję, pani przewodnicząca, za udzielenie głosu. Panie...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Nie. Jeszcze nie udzieliłam głosu, tylko czekam właśnie na...

Radny Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego Piotr Kucharski:

Dziękuję. Rozumiem.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak. Za chwilę.

O głos prosił jeszcze pan dyrektor Otawski. Bardzo proszę, panie dyrektorze. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska.

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Tak, Piotr Otawski, generalny dyrektor ochrony środowiska. Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Panie i panowie posłowie, szanowni państwo, mam kilka uwag, a w zasadzie trzy krótkie uwagi.

Po pierwsze, ani do generalnej, ani do regionalnej dyrekcji ochrony środowiska nie trafiły żadne dokumenty, więc w tej sprawie nie toczy się żadne postępowanie administracyjne. Dla nas to jest jeszcze etap, w którym inwestor dopiero planuje działania. Cóż, żadne autorytatywne czy urzędowe stwierdzenia nie mogą mieć miejsca.

Drugą rzeczą, którą chciałem powiedzieć, jest to, że budowa infrastruktury, zwłaszcza drogowej, czy chcemy, czy nie chcemy, wiąże się jednak ze zniszczeniami środowiska. Nie chciałbym, żebyśmy próbowali tworzyć tego typu założenia czy obraz, że te zniszczenia wszędzie są takie same. Po to tworzy się krajowy i europejski system form ochrony przyrody, a pewne obszary uznaje się za szczególnie cenne, że stwierdzono tam wartości, które są istotne dla utrzymania w należytym stanie polskiej czy europejskiej przyrody. Dlatego to, że w innym miejscu również będą płazy, które ucierpią w wyniku budowy drogi, z jednej strony oczywiście nie jest argumentem za niebudowaniem drogi, a z drugiej strony nie będzie argumentem za tym, aby tę drogę budować przez teren chroniony.

Trzecia uwaga. Oczywiście nie jestem od trasowania dróg. Nie podejmuję się tego. Nie wiem, czy wariant północny da się wytrasować w taki sposób, aby nie przebiegał on przez tereny chronione. Natomiast faktycznie mogę potwierdzić, to na północny wschód od Tomaszowa Mazowieckiego znajdują się dwa istotne obszary chronione – Łąki Cieblowickie oraz Lasy Spalskie. Należy się spodziewać, że każdorazowe przejście inwestycji drogowej przez te obszary powodowałoby znaczące oddziaływanie negatywne. Na jednym obszarze przedmiotem ochrony są siedliska łąkowe, a na drugim siedliska leśne. Trudno sobie wyobrazić przeprowadzenie przez nie drogi, która nie spowodowałaby znaczącego oddziaływania negatywnego na któryś z tych obszarów.

W związku z tym, co już było wspomnianie i przez pana ministra Bukowca, i przez GDDKiA, w sytuacji, w której mamy rozwiązanie alternatywne, niemożliwa jest realizacja przebiegu drogi przez obszar Natura 2000. To tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę panów o zabieranie głosu po kolei.

Radny Rady Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim Mariusz Węgrzynowski:

Jeszcze raz Mariusz Węgrzynowski.

Droży państwo, odnosząc się do tego, co powiedział pan minister, wspominałem już o liczbie samochodów ciężarowych przejeżdżających po drogach znajdujących się na terenie miasta. Chciałem w ten sposób zwrócić uwagę na potrzebę budowy mostu, który odciążałby drogi, co jest podnoszone od wielu lat. Nie mówiłem natomiast, że to przesądza o drodze w ramach wariantu południowego.

Pamiętać trzeba, że wariant północny, o którym koledzy tutaj wspominali, wiąże się z rozbudową strefy przemysłowej. Miasto Tomaszów Mazowiecki w ostatnim czasie wybudowało specjalną drogę w środku tej strefy po to, żeby firmy mogły się tam osiedlać i budować. Nie w wariantie południowym, tylko w wariantie północnym. Wszystkie działania miasta i powiatu były więc skierowane właśnie na tę część miasta.

Wspomina pan, że wojsko się nie upominało... Było to rozważane przez jednostkę wojskową 25 BKPow. Zaplanowana była droga idąca od Glinnika przez ulicę Luboszewską, ale wcześniej również przez miejscowość Luboszewy, a więc w kierunku wariantu północnego. Ze względów finansowych oraz z powodu pandemii i rozpoczętej wojny na Ukrainie tylko czasowo wojsko zrezygnowało z tego wariantu, ale wcześniej czy później do niego wróci, bo jest to strategicznie najlepszy wariant.

Wszystkie kwestie przemawiają za wariantem północnym. Wspominał pan o wyburzeniach, że jest ich więcej w wariantie północnym. Nie wiem, ale jeden dom, a może dwa. Bardzo proszę, żeby pan minister ze współpracownikami przyjechał na miejsce. Pokażemy, jak ten wariant ma wyglądać. Pokażemy, że tu nie ma wyburzeń domów. W wariantie południowym jest ich znacząco więcej. Chciałbym więc, żeby państwo procedowali na faktach i na tym, co rzeczywiście jest na miejscu.

Bardzo cenna była uwaga pana ministra Rafała Webera, który powiedział: „Skończyliśmy w tym miejscu, gdzie każdy wariant mógł zostać rozważony. Po prostu zapadła decyzja, że powinna być budowa drogi S12”. Chciałbym, żeby państwo naprawdę uwzględnili to, co przedstawiają tutaj reprezentanci samorządów miejskiego, gminnego i powiatowego. Głos społeczny był również wyrażony w postaci kilku tysięcy podpisów.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję.

Jeszcze pan chciał zabrać głos. Bardzo proszę.

Radny Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego Piotr Kucharski:

Szanowni państwo, ponieważ pracuję na szczególe, a dyskusja wchodzi na poziom ogółu, powiem, że trochę jestem zaskoczony tym, że pan dyrektor z generalnej dyrekcji, wieloletni pracownik naszego starostwa w Tomaszowie, troszeczkę nas ograł. Tak, podległy panom.

Przypomnę, że nie mamy stref inwestycyjnych przy węźle Tomaszów Mazowiecki Centrum i przy trasie S8, ponieważ są to tereny rolne. Kropka.

Rada odrzuciła wszystkie projekty. Dzisiaj rada miejska jest w trakcie analizowania dokumentu. Na północy jest ponad 100 ha, o czym powiedziałem już podczas tej dyskusji. Dokument jest ogólnie dostępny. Zakładam, że radni, jak widzę, z entuzjazmem przyjęli pomysł służb prezydenta. Cała ta strefa przemysłowa będzie przywrócona do pierwotnej funkcji.

Dyskusja pokazała, że faktycznie na północy były prowadzone szczegółowe prace. Ale co mi się tu w dyskusji nie zgadza? Państwo ogrywają nas wyburzeniami w waszym wariantie północnym. Powtórzę, że nasz wariant społeczny, jak brzmi jego nazwa, mówi: „Zero wyburzeń”. Nie udowodnili nam państwo, że w tym wariantie jest jakiekolwiek jedno wyburzenie.

Alternatywnie przechodzimy przez starą szkołę, której miasto chce się pozbyć. To są mieszkania socjalne bez łazienek. Jest tam źle. Jako radni wiemy, że tam jest źle. Po prostu jest to utrzymywane. To jest najgorsze miejsce, gdzie ktoś, kto jest bardzo złym płatnikiem, może być ulokowany. Każde miasto ma swoją ponurą część. Tam jest to wyburzenie na mieniu miejskim.

Teraz tak... Węzeł jest precyzyjnie wyrysowany. Panie dyrektorze, nie ma żadnego wyburzania przepraw dla zwierząt. Nie ma o tym mowy.

Dostali państwo dokument wyrysowany w programie z chirurgiczną precyzją. Nie ma w nim tych wszystkich zagrożeń, o których państwo mówią. Dlaczego? Bo to jest wariant hybrydowy. Połączyliśmy wasze plany z odcinkiem A oraz wykorzystaliśmy 10 km i około 600 m trasy S8 celem wytworzenia kolejnego pasa, bo zakładaliśmy, że ruch będzie natężony. Na północy przed

wysypiskiem na terenie miasta... Mają państwo dokładne wyrysowania. Proszę i apeluję, by nie ogrywać nas w ten sposób.

Powiem jeszcze, co zrobiliście, żeby nie było wyburzeń. Poszliście po podwórkach. Szanowni państwo, wiecie, jaka odległość jest wystarczająca, żeby mieć trasę? Jeżeli teren jest zabudowany, to 30 m od drzwi, a 40 m podwórka wystarczy w terenie niezabudowanym. Tak właśnie ograliście temat niewyburzania, po prostu rzucając trasę na tyłach ludzkich posesji i zagród. Cała gra właśnie o to poszła. Fajnie to wygląda marketingowo. Dobrze, że państwo od lat przyjęli do wiadomości: „Ten wariant południowy to w sumie jakoś nam wyjdzie”, ale w terenie on nie wychodzi.

Wypowiedziałem słowo „ponory”. Mamy tu jednego specjalistę. Wie pan, co to jest ponor i czym są torfowiska, tak? A wie pan, że właśnie te cenne tereny Natura 2000 przez lata suszy straciły swoją właściwość? Przyroda nie czyta waszych dokumentów. Przyroda wyemigrowała z tych terenów. Wie pan, dlaczego mam tę wiedzę? Bo masa społeczników poszła w teren inwentaryzować przyrodę. I co się okazało? Że Natura 2000 poszła w górę rzeki.

Co z tym zrobicie? Co wy zrobicie, jeżeli wzorem Doliny Rospudy, o czym ostrzegam na każdym spotkaniu, pójdziemy do urzędników europejskich i pokażemy dokumenty? Pokażemy prawdę o tych przebiegach, koncesjach, kopalniach i ukrytych interesach. Co wtedy zrobicie? Chcecie, żeby to było na poziomie skandalu?

Naprawdę dajcie nam ocenę punktową. Odniescie się do dokumentów, które do was wysyłałyśmy. Ani razu nie usłyszałem, że jest gotowa szczegółowa ocena naszego wariantu. Zakładamy, że go zmienicie i że dojdzie do wyburzeń. Dlaczego nie zrobiliśmy jeszcze bardziej precyzyjnego wyrysowania? Bo wiedzieliśmy, że jeżeli ruszymy choć jeden dom, to ten argument się pojawi i będziemy nim non stop ostrzeliwani. Dlatego zbliżyliśmy się do Natury 2000. Nie celowo, tylko po to, żeby pokazać, że pewne rzeczy są możliwe.

Zakończę zdaniem, że tam tereny wyschły. Idźcie w teren. Zobaczycie, że macie fikcję w papierach. W rzeczywistości jest zupełnie inaczej. Jeżeli przejdziecie przez torfowiska i ponory, to zniszczycie nam rezerwat Niebieskie Źródła, bo woda nie będzie miała z czego wybijać, jak zagaścicie grunt, a żeby wybudować trasę, nie możecie nie zagaścić gruntu. Przecież to jest logiczne. Czy muszę to mówić specjalistom od ochrony środowiska? Tam faktycznie występuje żółw błotny, który jest na czerwonej liście gatunków zagrożonych wymarciem. Co wy z nim zrobicie? Wyniesiecie go stamtąd do ogrodu zoologicznego? Słyszałem, że chcecie robić indoktrynację zwierzętom. Wiem, że można to zrobić.

Wszystko można zrobić, ale w terenie nie licuje to z waszymi dokumentami. Nie puszczajcie tej trasy po ludzkich podwórkach, mówiąc, że nie będzie wyburzeń, bo doprowadzicie do dramatów. Ludzie potracą majątki. Będą musieli spłacać kredyty za nowe domy. Naprawdę mamy dużo argumentów. Dlatego trafiły do was tysiące podpisów. Dlatego wójt zebrał ponad połowę mieszkańców, którzy się podpisali. Dlatego w 9 tys. wniosków mieszkańcy miażdżąco was rozjeżdżają.

W szczegółach to naprawdę źle wygląda. W ogóle to wiemy, że trasa jest potrzebna, ale przebiegająca nie w ten sposób, bo w szczególe to wprowadzacie tutaj jakiś dramat. Robicie to 2,5 km od centralnego punktu miasta, gdzie macie zabudowę mieszkalną, a po drugiej stronie na północy macie przemysł i wysypiska śmieci, co cały czas podkreślamy. Mówicie: „Nie da się, bo tu jest wysypisko. Jak tam przesuniemy, to też się nie da. Nie przesuniemy”.

Zrobiliśmy gotowe rozwiązanie hybrydowe. Wariant A jest nieruszony. Wariant B jest ruszony. Dołączyliśmy się do węzłów, które tworzyliście w stronę Kozenina. Nigdy nie dostaliśmy merytorycznej oceny i punktacji. Jest cisza. Nie ma dyskusji.

Nikt nie chce ze mną rozmawiać. Minister Klimczak był moim kolegą. Tak, startował ze mną z listy. Byłem piątką na liście. Mieszkamy niedaleko. Byliśmy przyjaciółmi. Dzisiaj on nie wie, kim jestem i o co mi chodzi. Dla mieszkańców Tomaszowa też nie ma czasu. Pan pracował w starostwie i też nie wie, o co chodzi.

Co tu się dzieje? Żyjemy w Polsce czy w jakiejś organizacji korporacyjnej, która przetrzuca nam trasę wbrew woli mieszkańców? Przecież ludzie nas wybierają. Nie róbcie tego, bo naprawdę będzie...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Mam gorącą prośbę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

To są jakieś wycieczki. Bez przesady.

Radny Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego Piotr Kucharski:

Nie róbcie tego.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Naprawdę mam gorącą prośbę. Pozostanmy przy merytoryce, tak jak do tej pory się to udawało. Nie róbnmy jakichś tam personalnych wycieczek. Bardzo proszę.

Wójt gminy Będków Dariusz Misztal:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, pozwolę sobie przyłączyć się do słów kolegi radnego. Rzeczywiście jesteście ogrywani.

Szanowni państwo, pan starosta odniósł się do kwestii podniesionych przez pana ministra Webera. Pozwolę sobie zapytać obecnego pana ministra. Pół godziny temu, może 45 minut, padło tutaj stwierdzenie, że pan minister Weber rzekomo wytyczył jakąś drogę. Pan minister odniósł się do tego. Rzeczywiście zapadła decyzja, ale nie w kwestii wariantowości.

Natomiast przed chwilą pan dyrektor podparł się z drugiej strony, że rzekomo w 2015 r. w Będkowie, jak zakładałem... Nie widziałem tej uchwały, bo wtedy jeszcze nie byłem wójtem. Odkopię ten materiał. Pan dyrektor przed chwilą powiedział, że państwo opierali się na studium, które zawiera właśnie tę wariantowość.

Szanowni państwo, czemu to sformułowanie nie padło przede wszystkim na spotkaniu w gminie Będków, gdzie było 1,5 tys. osób? Bagatela, szanowni państwo, bo media publiczne opublikowały, że było około 150–160 osób, a na spotkaniu było 1,5 tys. mieszkańców. Proszę takie informacje komunikować na następnych spotkaniach i nie wprowadzać w błąd, że droga jest trasowana, a nikt nie wie, skąd ta droga się bierze.

Droży państwo, skoro pan dyrektor twierdzi, że kierujecie się studium z 2015 r. i uchwałą Rady Gminy Będków, to w ogóle nie rozumiem, czemu ta dyskusja się odbywa, skoro traktujecie ten temat jako kazus, który jest zakończony. Proszę o podjęcie tematu. Panie ministrze, panie dyrektorze, szanowni państwo, prosiłbym, aby jednak nasze apele były rozważone.

Kolega radny wspominał o wyburzeniach. Odnośnie do ich liczby, która padła, przeanalizowałem, że w mojej małej gminie będzie dużo więcej wyburzeń. Chcę też na coś zwrócić uwagę. Gwarantuję, że żaden mieszkaniec ani żadna z osób obecnych na sali nie byłaby ukontentowana, mając drogę ekspresową 50–70 m za bramą. Szanowni państwo, wiemy wszyscy, że chcemy się stamtąd wyprowadzić.

To tyle gwoli uzupełnienia. Dziękuję, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję.

Jeszcze pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak. Pani przewodnicząca, jeszcze ze dwa zdania.

Szanowni państwo, pan minister Bukowiec potwierdził, że podpisanie programu inwestycyjnego nie jest przesądzaniem odnośnie do wariantu danej drogi. Mapka, która była do niego dołączona, co sam pan minister powiedział, miała charakter poglądowy. Nie przesądzała o jakimkolwiek wariantcie.

Po drugie, to z tego, co państwo mówią, wynika, że były rozważane i analizowane warianty północne. Jak sądzę, odbywało się to w ramach prac nad studium STEŚ-R, na który umowa została zawarta w grudniu 2023 r.

Teraz, szanowni państwo, wypowiedź natury ogólnej. Boję się jednego. Boję się powtórki z sytuacji, która od wielu lat ma miejsce w sąsiednim mieście. W Sulejowie od kilkunastu lat trwa praca nad wydaniem decyzji środowiskowej. Krzyżują się tam dwie drogi szybkiego ruchu S12 i S74. Podczas wczorajszej dyskusji nad realizacją programu budowy dróg krajowych i autostrad wiele czasu poświęciliśmy budowie drogi ekspresowej S52 i tematowi Wadowic, które również przez kilka lat skutecznie odwoływały się od decyzji środowiskowych.

Musimy pochylić się nad tym tematem, żeby to nie trwało tyle, co wspomniane przeze mnie kazusy, bo faktycznie idea budowy tej potrzebnej drogi... Każdy mówi, że droga jest potrzebna nie tylko lokalnie czy regionalnie, ale również do właściwego skomunikowania osi północ-południe.

Taki jest mój apel jako tego, który siedzi całkowicie z boku tej dyskusji. Powiedzmy, że tu jest strona samorządowa, tu jest inwestor, a tu jest organ środowiskowy. Tak jak mówię, patrzę

na tę inwestycję, będąc całkowicie z boku. Zależy mi na tym, żeby ta trasa powstała i żeby przebieg prac nad decyzją środowiskową był jak najsprawniejszy.

Jeszcze raz jednak powtarzam, że podpisanie programu inwestycyjnego nie przesądzało co do wariantu S12 na tym odcinku. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Pani poseł Milczanowska jako przedstawiciel wnioskodawców. Bardzo proszę.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Bardzo dziękuję za tę merytoryczną dyskusję. Widać, jak bardzo zaangażowana jest strona samorządowa. Państwo radni i pan wójt wiedzą, o czym mówią. Rzeczywiście ich narracja nie narodziła się wczoraj. Ta dyskusja jest prowadzona od dawna. Do mnie też od kilku lat docierały te informacje. Przedstawiciele samorządu reprezentują również społeczeństwo miasta Tomaszowa, gmin Tomaszów i Będków czy w ogóle powiatu tomaszowskiego. Za dyskusję dziękuję również rządowi, GDDKiA i panu dyrektorowi ochrony środowiska.

Nawiążę tutaj do słów mojego kolegi, pana posła Rafała Webera, że tak naprawdę możemy usiąść i wspólnie wypracować wariant sugerowany, wyliczony i wyrysowany przez profesjonalistów, o którym mówił tutaj pan radny Piotr Kucharski. Możemy zrobić to razem z wami, bo przecież w GDDKiA pracują wybitni specjaliści.

Szanowna pani przewodnicząca, zwracam się z takim wnioskiem. Wiem, że nas tutaj nie jest dużo, więc musiałoby to się zadziać na następnym posiedzeniu Komisji. W X kadencji Sejmu przyjmowaliśmy już nawet kilka razy dezyderaty w formie uchwał Komisji.

To nie tylko moje życzenie, bo widzimy, że dyskusja, w której brał udział pan poseł Adrian Witczak, prowadzona jest ponad podziałami. Zresztą słyszą państwo, że w ogóle nie chcemy mieszać do tego polityki, tylko rzeczywiście ten problem rozwiązać, żeby społeczeństwo choć w części było zadowolone, bo wiemy, że w stu procentach nie da się tego zrobić.

Prosilibyśmy, żeby taki dezyderat przyjąć, kierując go do prezesa Rady Ministrów i do odpowiednich organów. Chodzi o dezyderat Komisji Infrastruktury w sprawie przebiegu drogi S12.

Tu taka prośba do pana ministra Stanisława Bukowca i do panów dyrektorów. Pan dyrektor Kwieciński przecież też całe lata pracuje w GDDKiA, więc ten problem jest mu znany. Pan minister Bukowiec też całe lata pracował w Sejmie, a teraz pracuje w Ministerstwie Infrastruktury.

Myślę, że wspólnie wypracujemy taki wariant, który pomoże rozwijać się regionowi. Mówimy tu o Tomaszowie Mazowieckim, ale chodzi o cały region. Kiedy mówimy o moście militarnym, chodzi też o sprawę jakżeż ważnego bezpieczeństwa Polski. Mówimy również o społeczeństwie i o tych tysiącach protestów, bo przyznam szczerze, że ja się też po raz pierwszy, tak jak państwo...

Przez 9 lat byłam samorządowcem. Niektórzy z państwa mnie znają. Mogę powiedzieć, że jako prezydent miasta też budowałam obwodnicę w Radomsku. Zmierzałam się tam z różnymi problemami. Potem współpracowaliśmy już z resortem infrastruktury, kiedy pan Rafał Weber był w ministerstwie, gdzie odpowiadał za sprawy drogowe.

Myślę więc, że warto jeszcze usiąść, zrobić stop i zacząć jakby od nowa. Mówię o tym, żeby szukać, a nie przerzucać się tym, że coś rzeczywiście jest dłuższe, a coś jest tańsze. Może się okazać, że wariant proponowany przez panów samorządowców wcale nie musi być droższy, nawet jeżeli jest dłuższy, bo rzeczywiście może być tańszy. Tak jak tu panowie mówili, ten wariant zabezpiecza wiele rozwiązań i odpowiada na postulaty społeczne. Padło wiele argumentów i było wiele protestów.

Dlatego jeszcze raz mówię, że chcielibyśmy, żeby ten dezyderat był... Przygotuję go razem z państwem.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Przedyskutujemy to w ramach prezydium Komisji.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Pani przewodnicząca, bardzo o to proszę. Również pani przewodnicząca nieraz przedstawiała tu swoje lokalne rzeczy. Przyznam szczerze, że też głosowałam za.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak. Dziękuję.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, bardzo proszę o odpowiedź.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Proszę państwa, żebyśmy pewne rzeczy uporządkowali, to nie jest tak, że ktoś nie chce, bo ma złą wolę. My naprawdę jako ministerstwo i generalna dyrekcja, gdy tylko jest taka możliwość, wielokrotnie siadamy z samorządowcami i ze społecznikami i wspólnie korygujemy przebieg różnych tras, które są budowane, jeżeli tylko jest taka ewentualność. Nie chcę podawać przykładów, ale tego jest naprawdę sporo.

Natomiast odnosząc się do tego, co już tu zostało powiedziane, nie do końca rozumiem wypowiedź pana radnego, bo zabrzmiało to tak, jakby był jakiś zespół specjalistów, który precyzyjnie opracował przebieg wariantu wraz z węzłami. To ma być jak gdyby kontrpropozycja wobec wariantu, który jednak powstał pod okiem fachowców, którzy się na tym znają. Rozumiem, że pan radny jest jakimś fachowcem, tak? Nie wiem, czy jest, czy nie.

Widzę tutaj natomiast jedną rzecz. Jak rozumiem, to jest ten wariant. Dziękuję bardzo. Dwukrotnie przecina on obszary Natura 2000. Przecina?

Posel Anna Milczanowska (PiS):

No tak, ale które wyschły.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

No to, proszę państwa, jeżeli przecina, to o czym mamy więcej mówić? To jest podstawowy problem. Usłyszeliśmy to ze strony pana ministra Otawskiego i pana dyrektora oddziału. Jeżeli jest wariant, który nie przebiega po obszarach chronionych, to wtedy z mocy prawa taki wariant musi być brany pod uwagę. Proszę państwa, jeszcze raz to powiem. Macie wariant, który jest prawnie nie do zrobienia. Dwa razy idzie przez obszary Natura 2000. Jeszcze raz powiem, że jest prawnie nie do zrobienia przy wszystkich moich dobrych chęciach i otwarciu na propozycję korekty. To wszystko możemy zrobić, jeżeli dacie propozycję ominięcia tych obszarów, ale z mapy to nie wynika. Nie ma tam możliwości, żeby ominąć te obszary. Tak więc mówmy naprawdę o konkretach.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Czy takich obszarów się nie inwentaryzuje?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Obszary Natura 2000 są miejscem, przez które nie mogą przebiegać tego typu trasy.

Pani poseł, mamy w Polsce wiele odcinków dróg, które są w tej chwili wstrzymane, jak S11 i inne, gdzie są właśnie w ten sposób... Mało tego, mamy problemy, bo nawet nie ma alternatywy. Jest np. siedlisko ptaków czy jakichś innych zwierzątek i nie możemy tego przejść, bo nie mamy alternatywy. Tutaj mamy alternatywę. Nie mówimy tu o alternatywie, która by dewastowała miejscowości i jakieś inne obiekty.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Może pan minister o tym nie wie, ale mówią o tym samorządowcy.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Chwila. Mam tutaj dokumenty, z których wynika, że zniszczenia domów są na poziomie jedno-cyfrowym, jeśli chodzi o mieszkania i budynki mieszkalne. Jeszcze raz to państwu powiem. Słyszeliście o awanturze, w której chodziło o kilkadziesiąt do kilkuset domów na S7? Tego typu problemy mamy w Polsce. Przy całym szacunku to naprawdę nie jest powód, żebyśmy w tej chwili... Wszystkie argumenty, które podajecie – nie ma jak tego przyjąć nawet przy dobrych chęciach.

Pan poseł Weber mówił o tym wariantcie, który rzeczywiście był załączony. Przekażę go nawet państwu. To jest dokument z 2022 r. zatwierdzony przez pana posła Webera. Zgadzam się z opinią, która wtedy była wyrażona. Była ona taka sama.

Posel Rafał Weber (PiS):

To dokument poglądowy.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Poglądowy, ale z wariantem południowym. Panie pośle, to wariant południowy. Nie ma wariantu północnego.

Posel Rafał Weber (PiS):

Poglądowy?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ależ oczywiście, że poglądowy na tym etapie, ale południowy. Panie pośle, jeszcze raz mówię, że to wariant południowy – nie północny, a południowy. Przekażę to państwu.

Nie chodzi o to, żebyśmy się jakoś politycznie tutaj spierali, tylko to było już wtedy na tym etapie. Niezależnie od tego, kto był na moim miejscu czy na miejscu dyrektora GDDKiA w oddziale albo w centrali, każdy to przeanalizował. Wyszło na to, że ten wariant jest najbardziej... Nawet nie najbardziej, ale że jest jedynym, który możemy przeprowadzić.

Wracam do punktu pierwszego, czyli Natury 2000.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Ale pan minister wie, że jest to możliwe, tylko rzeczywiście wymaga inwentaryzacji.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie ma możliwości, pani poseł. Pan minister Otawski o tym powiedział.

Jeszcze odnosząc się do wypowiedzi pana...

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Są rygorystyczne procedury. Trzeba...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

No nie. Nie przejdziemy przez to. Tak jest w przypadku braku alternatywy, a mamy alternatywę.

Odpowiem jeszcze na pytania pana Węgrzynowskiego, jeżeli chodzi o ruch ciężarowy. Rozumiem, że droga powiatowa jest rozjeżdżana, tak? Tam jest droga powiatowa.

Radny Rady Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim Mariusz Węgrzynowski:

Powiatowe, wojewódzkie...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

OK. Pan był starostą, tak? Droga powiatowa. Zapytałbym więc, bo jest taka możliwość, jeżeli...

Nie wiem, czy pan składał wnioski, czy nie. Istnieje rezerwa subwencji ogólnej na budowę mostów w ciągu dróg powiatowych. Jest taka możliwość dofinansowania.

Radny Rady Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim Mariusz Węgrzynowski:

Wszystkie mosty, które były...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

No więc zachęcam do tego kolejnych...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Zachęcam do wysłuchania pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Zachęcam więc do tego, żeby powiat składał wnioski, bo jest taka możliwość. Ogłoszony został właśnie nabór na kolejny rok do 10 kwietnia.

Natomiast druga kwestia to droga wojskowa. To nie my jako ministerstwo czy generalna dyrekcja decydujemy o tym, które drogi wchodzą w zakres dróg o specjalnym znaczeniu dla obronności państwa. Decyduje o tym Ministerstwo Obrony Narodowej. Jeżeli takie inwestycje są potrzebne, to MON w stu procentach finansuje te zadania, a my jesteśmy tylko pośrednikiem w tym, aby umowa między danym samorządem a MON była podpisana.

Jeszcze raz podkreślam, że z naszej strony nie ma złej woli, tylko są okoliczności i argumenty, które powodują, że nie jesteśmy w stanie, jak również i nasi poprzednicy, wybrać innego wariantu niż wariant południowy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, myślę, że wszystkie argumenty zostały wyczerpane. Ponieważ mamy też inne zobowiązania, myślę, że ta dyskusja może się przenieść na forum już bardziej lokalne.

Pan dyrektor z generalnej dyrekcji jest właśnie w Łodzi, więc myślę, że mogą sobie państwo też wyjaśniać szczegóły. Uwagi zostały wysłuchane. Mamy etap, na którym w mojej ocenie są jeszcze możliwości różnych korekt. Zachęcam wszystkich państwa do współpracy.

Zamykam już dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

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

Wszystkim państwu bardzo dziękuję za udział i merytoryczną dyskusję. Dziękuję bardzo.