

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 249)

z dnia 23 czerwca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 249)

23 czerwca 2026 r.

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

– informacja na temat strategicznych węzłów komunikacyjnych Warmii i Mazur – rozwój kluczowych arterii drogowych (S5 i S16).

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Pokojski** dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Olsztynie, **Agata Moździerz** regionalny dyrektor ochrony środowiska w Olsztynie, **Mateusz Szauer i Zbigniew Szczypiński** wicewojewodowie warmińsko-mazurscy wraz ze współpracownikami, **Robert Turlej** członek zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego, **Robert Szewczyk** prezydent Olsztyna wraz ze współpracownikami, **Tomasz Andrukiewicz** prezydent Elku wraz ze współpracownikami, **Dawid Kopaczewski** burmistrz Iławy wraz ze współpracownikami, **Robert Waraksa** burmistrz Olsztynka, **Jacek Wiśniowski** burmistrz Lidzbarka Warmińskiego, **Jacek Kosmala** burmistrz Nidzicy, **Jerzy Szczepanek** burmistrz Wielbarka, **Jacek Wolski** burmistrz Nowego Miasta Lubawskiego wraz ze współpracownikami, **Beata Harań** burmistrz Dobrego Miasta, **Renata Bednarczyk** burmistrz Młynar, **Zbigniew Filipczyk** burmistrz Bisztynka, **Piotr Pietrasik** burmistrz Zalewa, **Beata Lejmanowicz** burmistrz Kisielic, **Bogusław Fijas** wójt gminy Ostróda, **Jan Kasprowicz** wójt gminy Gietrzwałd, **Piotr Piercewicz** wójt gminy Mragowo, **Jacek Jatkiewicz** wójt gminy Jonkowo, **Agnieszka Kurczewska** wójt gminy Piecki, **Tomasz Waruszewski** wójt gminy Bratian, **Bartłomiej Kłoczko** wójt gminy Kruklanki, **Bohdan Mohyla** wójt gminy Pozezdrze, **Krzysztof Locman** wójt gminy Kowale Oleckie, **Grzegorz Kaczmarczyk** wójt gminy Rozogi, **Janusz Zakrzewski** wójt gminy Świętajno, **Tomasz Węgrzynowski** wójt gminy Rybno, **Dariusz Tymiński** wójt gminy Dźwierzuty, **Agnieszka Sakowska-Hrywniak** wójt gminy Dywity wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Dobek** wójt gminy Biskupiec, **Maciej Romanowski** starosta elbląski, **Marek Chojnowski** starosta ełcki, **Edward Żuralski** starosta nowomiejski, **Marek Olszewski** zastępca burmistrza Kętrzyna, **Marek Lidziński** zastępca burmistrza Bartoszyca, **Kamil Turowski** zastępca burmistrza Mragowa, **Krzysztof Splitt** zastępca wójta gminy Kurzętnik wraz ze współpracownikami, **Wiktor Wójcik** prezes Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury, **Krzysztof Wałdowski** dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie PKP Polskich Linii Kolejowych SA, **Waldemar Królikowski** dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, **Artur Wilczek** sekretarz Urzędu Gminy Grunwald, **Anna Palmowska** kierownik Referatu Gospodarki Terenowej Urzędu Gminy Łukta, **Artur Pytliński** prezes Stowarzyszenia „Ruch Obywatelski Nowy Elbląg”, **Monika Szczepkowska** dyrektor biura poselskiego poseł na Sejm RP Urszuli Pasławskiej, **Sylwia Kurt** dyrektor biura poselskiego poseł na Sejm RP Pawła Papke, **Jerzy Czapliński** dyrektor biura poselskiego poseł na Sejm RP Zbigniewa Ziejewskiego oraz **Adrian Godlewski** dyrektor biura poselskiego poseł na Sejm RP Marcina Kulaska.

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

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Centrum)**:

Szanowni państwo, myślę, że możemy rozpocząć nasze posiedzenie. Otwieram posiedzenie wyjazdowe Komisji Infrastruktury w Warmińsko-Mazurskim Urzędzie Wojewódzkim w Olsztynie.

Bardzo serdecznie witam wszystkich państwa. Witam panie posłanki i panów posłów. W szczególności pragnę przywitać panią przewodniczącą Krystynę Sibińską. Przewodnicząca podkomisji stałej, która zajmuje się budownictwem, pani posłanka Magdalena Kołodziejczak – witam serdecznie. Jest z nami również pani posłanka Paulina Matysiak. Witam pana posła Łukasza Kmitę. Witam pana posła Roberta Warwasa. Jest z nami również członek Komisji, pan poseł Lucjan Pietrzczyk – witam, panie pośle.

I jeszcze w ramach Komisji Infrastruktury jest z nami pan poseł Zbigniew Ziejewski – pana posła witam szczególnie serdecznie, dlatego że pan poseł jest inicjatorem naszych spotkań i trzydniowej wizytacji w województwie warmińsko-mazurskim. Jesteśmy od wczoraj. Byliśmy w Elblągu, wizytowaliśmy tereny Elbląga, powiatu elbląskiego, zapoznając się z tymi wyzwaniem, które stoją przed regionem. Dzisiaj jesteśmy tutaj u państwa w Olsztynie. Jutro kolejny dzień w Elku. Trzy dni bardzo intensywne, właśnie po to, żeby jeszcze lepiej poznać te wyzwania, które stoją przed nami – i za to dziękuję panu posłowi, panu przewodniczącemu, panu ministrowi Ziejewskiemu, dlatego że gdyby nie pan poseł Ziejewski, to prawdopodobnie nas by tutaj nie było.

Spoza składu Komisji bardzo serdecznie witam pana przewodniczącego Komisji Finansów Publicznych – ważna persona w parlamencie – pana Janusza Cichonia, który jest przewodniczącym zespołu regionalnego i też zabiegał o tę wizytę, za co też bardzo serdecznie panu posłowi Januszowi Cichoniowi dziękuję. Witam również pana posła Pawła Papke – widziałem gdzieś, jest pan poseł. Witam również bardzo serdecznie pana posła Stanisława Gorczycę.

Taką mam refleksję, że wszyscy panowie posłowie, którzy tutaj są, zabiegają bardzo silnie o sprawy regionu – tak że gratuluję. Szanowni państwo...

Jest pan poseł – pan poseł nie poinformował o swojej obecności, ale witam pana posła Chojckiego niezwykle serdecznie, również na posiedzeniu naszej Komisji. Prośba – jeżeli pojawi się lub też jest parlamentarzysta, to też proszę się zameldować, powitamy stosownie.

Witam również przedstawiciela biura poselskiego pana posła Wąsika i witam również przedstawiciela pana ministra nauki i szkolnictwa wyższego Marcina Kulaska, pana Adriana Godlewskiego, który jest również z nami w imieniu pana ministra.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie witam w naszym gronie pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Przywieźliśmy pana ministra, choć nie narzeka na wolne przebiegi – więc tym bardziej cenna jest ta obecność. Pana ministra witam z zespołem, dlatego że nasze objazdowe posiedzenia są bardzo merytoryczne i zakorzenione w tych sprawach, które są ważne dla regionu, stąd też przywozimy ministerstwo. Witam również pana Marcina Pokojkiego, dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Olsztynie – witam bardzo serdecznie panie dyrektorze. Witam panią Agatę Moździerz, regionalnego dyrektora ochrony środowiska, również w Olsztynie. Witam bardzo serdecznie panią dyrektor. Pani dyrektor jest z nami.

Czuje, że mamy również reprezentację PKP PLK. Witam bardzo serdecznie, ale nie mam na liście, więc nie mogę przywitać... Jest pan dyrektor Wałdowski. Bardzo serdecznie witam pana dyrektora – bo jakżeż mogłoby zabraknąć naszego drugiego filaru?

Jako przewodniczący Komisji Infrastruktury bardzo serdecznie witam gospodarza. Gospodarzem miejsca jest wojewoda warmińsko-mazurski, pan Mateusz Szauer, pierwszy wicewojewoda. Panie wojewodo, witam bardzo serdecznie. Witam również drugiego wicewojewodę, pana Zbigniewa Szczypińskiego. Dzień dobry, witam serdecznie. Witam reprezentację województwa warmińsko-mazurskiego, samorządu wojewódzkiego, pana marszałka Marcina Kuchcińskiego. Nie dotarł, ale są z nami wicemarszałkowie województwa, pani Sylwia Jaskólska... Nie ma? OK, ale pan członek zarządu... Też nie mam na tej liście... Na liście nie mam, ale witam pana Roberta Turleja, członka zarządu województwa warmińsko-mazurskiego.

Witam również samorząd Olsztyna. Jest z nami prezydent Olsztyna, pan Robert Szewczyk. Witam bardzo serdecznie. Witam bardzo serdecznie starostę olsztyńskiego, pana Andrzeja Abako... Nie ma, ale witam. Jest na liście, więc powitam. Również zastępców prezydenta Olsztyna, panią Sylwię Rembiszewską-Piątek, pierwszą zastępczynię, panią Justynę Sarnę-Prezowicz, drugą zastępczynię, witam bardzo serdecznie. I pana Marcina Szwarca, trzeciego zastępcę witam niezwykle serdecznie.

Witam przedstawicieli samorządu elbląskiego, gdzie wczoraj przebywaliśmy. Jest pan Maciej Romanowski, starosta elbląski – witaliśmy się. Witam bardzo serdecznie, panie starosto, który nam towarzyszy. Nie wiem, czy dotarł pan Michał Missan, prezydent Elbląga... Nie widzę. Ale witam bardzo serdecznie, jeżeli jest z nami pani Katarzyna Wiśniewska, pierwsza wiceprezydent, i pan Piotr Kowal, drugi wiceprezydent Elbląga.

Witam również bardzo serdecznie reprezentację samorządu ełckiego, w szczególności pana Marka Chojnowskiego, starostę ełckiego – nie wiem, czy dotarł pan starosta – pana Tomasza Andrukiewicza, prezydenta Elku, oraz zastępców: pierwszego zastępcę Artura Urbańskiego, i drugiego zastępcę, pana Mirosława Hołubowicza. Witam bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, na początku bardzo serdecznie chciałbym podziękować panu wojewodzie za przyjęcie w urzędzie wojewódzkim i możliwość przeprowadzenia obrad naszej Komisji. To jest niezwykle ważne, dlatego że nasza Komisja przyjeżdża wsłuchać się w te wyzwania i propozycje, które pod kątem infrastruktury przedstawiają reprezentanci tych regionów, w których prowadzimy posiedzenia. To jest bardzo ważne, dlatego że na podstawie tych informacji kreujemy politykę naszego państwa w zakresie infrastruktury, pomagamy tworzyć takie rozwiązania, które sprzyjają inwestycjom, tak żeby otoczenie prawne pomagało, a nie było przeszkodą, a czasami wręcz blokerem działań inwestycyjnych. Rząd pana premiera Donalda Tuska przedstawił w ostatnich miesiącach bardzo ambitny plan inwestycyjny. Zainwestujemy w infrastrukturę około 1,5 bln zł. Mówię tutaj o infrastrukturze drogowej, kolejowej, lotniskowej, ale także tej związanej z energetyką. W związku z tym otoczenie prawne, w którym żyjemy, w którym działamy, musi pomagać, dlatego że chcemy skutecznie prowadzić te inwestycje, mając świadomość, że jest to również element, który sprzyja rozwojowi.

Kilka dni temu Ministerstwo Infrastruktury – nie ma panów ministrów Piotra Malepszaka i Macieja Laska, ponieważ są zajęci innymi ważnymi kwestiami w ministerstwie – ogłosiło wielki plan inwestycyjny dotyczący stworzenia systemu linii kolejowych, na który przeznaczymy około 610 mld zł. To jest decyzja naszego rządu, to jest plan, który chcemy realizować tak, żeby również do województwa warmińsko-mazurskiego docierały szybkie połączenia kolejowe. Już teraz mamy rekordowe połączenia, które dzięki decyzji pana ministra Dariusza Klimczaka zostały uruchomione. Ale to nie jest ostatnie słowo. Dlatego jesteśmy tutaj, dlatego słuchamy, po to, żeby jeszcze lepiej, jeszcze więcej, jeszcze mocniej wspierać nasze małe ojczyzny. Dziękując panu wojewodzie, bardzo proszę o zabranie głosu, zgodnie z naszą tradycją, panie wojewodo.

I wicewojewoda warmińsko-mazurski Mateusz Szauer:

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, członkowie Komisji Infrastruktury, panie ministrze, państwo parlamentarzyści, samorządowcy, przedstawiciele instytucji, w imieniu wojewody warmińsko-mazurskiego Radosława Króla, całego kierownictwa urzędu, wicewojewody Zbigniewa Szczypińskiego, dyrektor generalnej urzędu Moniki Choroszewskiej-Pieńkowskiej, która również jest dzisiaj z nami obecna, przede wszystkim witamy w gościnnych progach urzędu wojewódzkiego. Jest to niewątpliwie historyczny moment. Po raz pierwszy wyjazdowa Komisja Infrastruktury odbywa się właśnie na Warmii i Mazurach. Ja na wstępie dziękuję za organizację tej Komisji, dziękuję panu posłowi Ziejewskiemu za tę inicjatywę, za determinację, że udało się to posiedzenie Komisji u nas w województwie zorganizować. Zaczęliśmy już wczoraj od Elbląga, dziś jesteśmy w Olsztynie, jutro w Ełku – czyli w trzech najważniejszych ośrodkach naszego województwa spotykamy się głównie z samorządowcami, po to, aby artykułować potrzeby inwestycyjne naszego regionu, który jest niewątpliwie jednym z najbardziej strategicznych, nie tylko w Polsce, ale również w Europie. Bo tu zaczyna się bezpieczeństwo Unii Europejskiej, bezpieczeństwo NATO, ale przede wszystkim ze względu na tę trudną sytuację geopolityczną, my jak tlen potrzebujemy tych również rządowych inwestycji. O tym będziemy dzisiaj rozmawiali. Ja życzę państwu owocnego spotkania, zachęcam również do dyskusji. Będzie możliwość wysłuchania przedstawicieli zarówno Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, przedstawicieli Polskich Linii Kolejowych. Wszystko o inwestycjach. Dziś na tym posiedzeniu okazja, żeby wysłuchać, ale również okazja, żeby dyskutować. Wykorzystajmy te trzy godziny jak najbardziej efektywnie. Życzę państwu owocnego spotkania i jeszcze raz dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie wojewodo, jeszcze raz za to przyjęcie bardzo życzliwe w urzędzie wojewódzkim.

Szanowni państwo, przedmiotem naszego posiedzenia, zgodnie z przesłanym porządkiem obrad, będzie informacja na temat strategicznych węzłów komunikacyjnych Warmii i Mazur, rozwój kluczowych arterii drogowych S5 i S16. Informacje przedstawia minister infrastruktury, generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad oraz generalna dyrektorka ochrony środowiska. Jeżeli nie usłyszę uwag do porządku dziennego – nie słyszę – uznam, że porządek został przyjęty i przystępujemy do realizacji.

Tytułem wyjaśnienia, szanowni państwo, temat posiedzenia Komisji sformułowany jest w taki sposób, dlatego że tego wymagają od nas uregulowania wewnętrzne w parlamencie. Natomiast jest to oczywiście dyskusja otwarta, bardzo szczerą i konkretną. I też zachęcam państwa – wtedy,

kiedy będziecie zabierać głos – żeby konkretnie formułować te sprawy, z którymi przychodzicie, po to, żebyśmy je dobrze usłyszeli.

I to powiedziawszy, poproszę pana posła, przewodniczącego Zbigniewa Ziejewskiego, o zabranie głosu i takie wprowadzenie do tej naszej debaty. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Zbigniew Ziejewski (PSL-TD):

Panie przewodniczący, szanowni członkowie Komisji Infrastruktury, dziękuję bardzo, że jesteśmy dzisiaj w urzędzie wojewódzkim. Witam przede wszystkim pana ministra Stanisława Bukowca, który znalazł czas i będzie dzisiaj rozmawiał z nami na temat S5 i S16. Witam też przede wszystkim pana wojewodę, bo to z nim ustalaliśmy ten terminarz spotkań i co będziemy omawiać. Muszę powiedzieć, że bardzo konstruktywnie mi się współpracuje z panem wojewodą Szauerem i to spotkanie dzisiaj ma taki, a nie inny przebieg.

Wróć tylko trochę do historii, do tego, co robiliśmy wczoraj. Wczoraj poruszyliśmy bardzo ważne tematy. Dzisiaj wy, koledzy samorządowcy, budujecie drogi. Wy macie luksus w stosunku do tego, co mają ci, co mają drogi na Żuławach, gdzie muszą wymienić ileś tam metrów gruntu, żeby zbudować właściwą drogę, żeby w razie zimy ta droga nie puchła – bo jest ona na podłożu torfowym. I wczoraj podziwialiśmy trzy gminy, przede wszystkim gminę Gronowo, gminę Markusy, gminę Elbląg – które mają ciężkie warunki do budowania dróg. I dlatego wczoraj rozmawialiśmy wspólnie z panem starostą, z panem wojewodą, jak pomóc tym gminom – ale pewnie na ten temat powie pan minister – jak znaleźć jakieś rozwiązanie, żeby wesprzeć dodatkowymi punktami inwestycje, które będą przebiegały na Żuławach.

Kolejną rzeczą, bardzo istotną, którą poruszyliśmy wczoraj, jest trasa kolejowa E204, która będzie przebiegała od Malborka przez Elbląg i kończyć się w Braniewie. I modernizacja przede wszystkim dworca w Elblągu, bo to jest istotne przede wszystkim dla osób niepełnosprawnych, kobiet ciężarnych, matek z dziećmi, z wózkami. To wszystko będzie modernizowane na trasie kolejowej na dworcu PKP w Elblągu.

Chcieliśmy też powiedzieć o jednej ważnej rzeczy, o której wczoraj rozmawialiśmy. Byliśmy w Tolkmicku, byliśmy w Kadynach i rozmawialiśmy o największej elektrowni pompowo-szczytowej, która ma powstać właśnie w Tolkmicku – 850 MW z perspektywą do 1000 MW. Będzie to bardzo ważne wydarzenie i tę energię, którą będziemy chcieli zmagazynować, to właśnie w tej elektrowni pompowo-szczytowej w Tolkmicku. I wczoraj Komisja bardzo mocno dyskutowała na ten temat.

Rozmawialiśmy także na temat portu – bo byliśmy w porcie w Nowakowie. Ten port w Nowakowie dzisiaj jest zarządzany przez pana starostę. Ale mam nadzieję, że dojdzie do porozumienia... Most w Nowakowie, tak... że dojdzie do porozumienia między starostą a zarządem portu w Gdyni, że będzie to wspólne, że starostwo będzie zarządzało tym portem, a własnością tego mostu będzie zarząd portu w Elblągu. Mam nadzieję, że dalsze nasze rozmowy w Ministerstwie Infrastruktury doprowadzą do oczekiwanych efektów. Powiem więcej – dzisiaj byliśmy z rana w porcie, gdzie przyjął nas bardzo serdecznie pan dyrektor portu. Dziękujemy za tę wizytę. Pokazał nam okazały port i robi on na nas wrażenie. I z jednym dylematem się spotkaliśmy – mianowicie z drogami, zarówno dojazdowymi, tymi z Olsztynka, jak i tymi powrotnymi przez Jagodno.

I tutaj widzę wśród nas panią dyrektor RDOŚ, panią Agatę – i kłania się nam obwodnica Szczytna. Przede wszystkim decyzja RDOŚ. I pani dyrektor, wójt tej gminy, oczekuje na pozytywną decyzję pani. Jak widzę, pani kiwa, że tak, że ta decyzja już jest na stole i efekt wyjazdu tej Komisji będzie skuteczny... Tak że dyrektor dróg krajowych będzie zadowolony z tej pani decyzji.

Ale pani dyrektor, ja mam do pani kilkanaście pytań ze strony samorządowców odnośnie opinii – ale to umówię się z panią już poza tym spotkaniem, bo pan przewodniczący nie daje mi tyle czasu. To wy jesteście dzisiaj głównymi autorami, was chcemy posłuchać, waszych problemów. I ja się z panią dyrektor spotkam osobiście, te pytania przedłożę i mam nadzieję, że dojdziemy do szybkiego porozumienia, żeby przede wszystkim te trasy... Chodzi nam głównie o S16 i S5, bo te trasy czekają pani dyrektor już 20 lat. I tutaj samorządowcy też muszą dojść do porozumienia, bo województwo czeka na te trasy. Turystyka dzisiaj powoduje, że w kraju mamy 5-6% PKB właśnie z turystyki. I te wszystkie... Zauważcie państwo, jak jedziemy z Warszawy dzisiaj, wjeżdżamy do Olsztynka, jakie powstają centra handlowe, logistyczne. To wszystko się rozwija. I dlatego my, żebyśmy szli z duchem czasu i pozwolili się rozwijać temu województwu i rozwijać turystykę, też musimy zrobić tak, żeby te trasy S5, S16 jak najszybciej ujrzały światło dzienne. Ja na wstępie dziękuję. Bo rozmawialiśmy jeszcze w Elblągu o aeroklubie, o pasie startowym... Wiele rzeczy.

Wczoraj mieliśmy dzień od godziny 8:30 do godziny 19:00, spotykaliśmy się z samorządowcami, prezydentami tamtego okręgu. Dzisiaj się spotykamy z wami, chcemy od was usłyszeć, jakie was problemy nurtują, co mamy rozwiązać. I tu po to jest to posiedzenie Komisji Infrastruktury. Ja dziękuję. Panie przewodniczący, oddaję głos.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu.

Szanowni państwo, zgodnie z zaplanowanym porządkiem poproszę o zabranie głosu pana wojewodę, pana reprezentanta czy członka zarządu województwa, prezydenta Olsztyna, pana ministra Stanisława Bukowca i także później w ramach dyskusji tych z państwa, którzy będą chcieli zabrać głos.

Może od razu poproszę, aby osoby chętne do dyskusji też zgłosiły się do naszego wspianego sekretariatu, który umożliwi nam tę pracę. Państwo są tutaj. Bardzo bym prosił, żeby sygnalizować od razu chęć zabrania głosu – imię, nazwisko. To nam ułatwi później procedowanie.

Zgodnie z zapowiedzią, bardzo proszę pana wojewodę o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Pan Mateusz Szauer, bardzo proszę.

I wicewojewoda warmińsko-mazurski Mateusz Szauer:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, my tu na Warmii i Mazurach żyjemy w regionie, który przez lata zmagał się z barierami rozwojowymi, wynikającymi przede wszystkim z położenia geograficznego, rozproszonej sieci osadniczej i niedostatecznej dostępności transportowej w regionie, który dziś staje się jednym z najważniejszych obszarów strategicznych Polski.

Dzisiejsza wizyta rozpoczęła się na lotnisku w Szymanach – nieprzypadkowo. Port lotniczy Olsztyn-Mazury jest symbolem aspiracji komunikacyjnych naszego województwa i jednocześnie przykładem infrastruktury, która może pełnić funkcje nie tylko cywilne, ale również strategiczne, o czym rozmawialiśmy na lotnisku. W dobie nowych wyzwań geopolitycznych infrastruktura transportowa musi być projektowana w logice odporności państwa, mobilności wojskowej oraz bezpieczeństwa obywateli. Dlatego rozwój lotniska, jego integracja z krajową siecią kolejową oraz dalsza poprawa dostępności drogowej powinny być traktowane jako element polityki państwa wobec Polski północno-wschodniej. Nieprzypadkowo jechaliście dziś państwo do Olsztyna drogą krajową nr 53. Również zabiegamy o jej modernizację, aby lepiej skomunikować stolicę województwa z lotniskiem.

Warmia i Mazury są regionem o szczególnym znaczeniu. Mamy ponad 200 km granicy z Federacją Rosyjską. Jesteśmy jednym z najdalej wysuniętych na północny wschód regionów Unii Europejskiej. Jednocześnie pozostajemy województwem o jednym z najniższych wskaźników gęstości zaludnienia w kraju, z dużymi odległościami pomiędzy ośrodkami miejskimi i znacznym udziałem terenów cennych przyrodniczo. To oznacza, że infrastruktura transportowa nie jest dla nas wyłącznie narzędziem rozwoju gospodarczego. Jest warunkiem spójności społecznej, bezpieczeństwa państwa i równych szans rozwojowych naszych mieszkańców. Największym wyzwaniem infrastrukturalnym naszego regionu pozostaje dostępność transportowa. I właśnie wokół tego celu powinny się koncentrować działania państwa w najbliższych latach. Absolutnym priorytetem, o czym wspominał już pan poseł, pozostaje budowa drogi ekspresowej S16. To inwestycja o znaczeniu nie tylko regionalnym, ale i krajowym. S16 ma stać się komunikacyjnym kręgosłupem Mazur, łącząc zachodnią i wschodnią część województwa, poprawiając dostępność gospodarczą regionu oraz zwiększając bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jednocześnie droga ta będzie miała istotne znaczenie dla mobilności wojskowej i bezpieczeństwa państwa. Z satysfakcją przyjmujemy postęp prac na odcinku Barczewo – Biskupiec oraz działania związane z przygotowaniem kolejnych fragmentów tras.

Niemniej z pewnością należy usprawnić działania związane z wydaniem decyzji środowiskowej. Tu również podjęliśmy inicjatywę w tej sprawie. Osobiście doprowadziłem do spotkania pana dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z panią dyrektorem RDOŚ. I wypracowane są rozwiązania, aby przyspieszyć tę procedurę, bo mieszkańcy Warmii i Mazur na drogę S16 czekają długie lata. Oczekujemy konsekwentnej realizacji całego korytarza od Olsztyna, przez Mragowo i Orzysz, aż do Elku. Mazury nie mogą pozostać białą plamą na mapie nowoczesnej infrastruktury drogowej Polski.

Równie ważnym projektem jest budowa drogi ekspresowej S5. Połączenie Ostródy z autostradą A1 stworzy nowy korytarz transportowy łączący północno-wschodnią Polskę z centralnymi i zachodnimi regionami naszego kraju. Dla przedsiębiorców oznacza to skrócenie czasu przewozu

towarów, dla mieszkańców większą dostępność komunikacyjną, a dla państwa zwiększenie odporności systemu transportowego poprzez dywersyfikację głównych szlaków komunikacyjnych.

Drugim filarem rozwoju województwa musi być niewątpliwie kolej. Przez wiele lat infrastruktura kolejowa Warmii i Mazur była niedoinwestowana. Dziś potrzebujemy nie tylko modernizacji istniejących linii, ale również odważnych decyzji dotyczących nowych połączeń i reaktywacji tras o znaczeniu społecznym, gospodarczym i strategicznym. Szczególne znaczenie ma projekt korekty przebiegu linii kolejowej nr 747 oraz przebudowy układu kolejowego obsługującego port lotniczy Olsztyn-Mazury. Bezpośrednie, przelotowe włączenie lotniska do krajowej sieci kolejowej umożliwi uruchamianie połączeń dalekobieżnych bez konieczności wykonywania manewrów technicznych i znacząco zwiększy potencjał rozwojowy naszego lotniska. To inwestycja, która może zmienić komunikacyjną mapę południowej części województwa. Oczekujemy również wsparcia dla reaktywacji linii kolejowej nr 259 Węgorzewo – Kętrzyn. Nie ma uzasadnienia, aby miasto powiatowe położone w strategicznej części województwa pozostawało poza siecią regularnych połączeń kolejowych. Przywrócenie tej linii oznaczałoby nie tylko poprawę mobilności mieszkańców, ale również zwiększenie znaczenia transportowego obszarów przygranicznych. Podobne znaczenie ma rewitalizacja kolei nadzalewowej na trasie Elbląg – Braniewo, o której rozmawialiśmy wczoraj w Elblągu. Jest to projekt ważny dla turystyki, gospodarki i bezpieczeństwa transportowego północnej części województwa. Powinniśmy również dążyć do przywrócenia połączenia Działdowo – Brodnica, które stworzyłoby alternatywny ciąg transportowy północ-południe i wzmocniło współpracę międzyregionalną.

Pierwszy fakt, że planowane przez rząd jest przywrócenie połączeń kolejowych do Gołdapi, do Bartoszc. To są regiony przygraniczne, które ze względu na obecną sytuację geopolityczną mierzą się z wykluczeniem, również transportowym. I te inwestycje mają znaczenie nie tylko komunikacyjne, ale przede wszystkim właśnie strategiczne, również ze względów obronnościowych.

Nie możemy mówić o rozwoju kolei bez rozwiązania problemów eksploatacyjnych. Znaczna część linii kolejowych Polski Wschodniej pozostaje niezelektryfikowana. Dlatego postulujemy również o utworzenie krajowego funduszu wspierającego zakup nowoczesnego taboru spalinyowego i hybrydowego dla województw peryferyjnych oraz wsparcie organizatorów przewozów regionalnych. Bez takiego instrumentu trudno będzie skutecznie przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu i depopulacji obszarów oddalonych od głównych centrów rozwojowych.

Nie sposób mówić o bezpieczeństwie i rozwoju regionu bez odniesienia do infrastruktury energetycznej. Województwo warmińsko-mazurskie potrzebuje nowych inwestycji sieciowych. Priorytetem jest budowa nowego połączenia elektroenergetycznego Olsztyn – Elk, rozbudowa połączeń z centralną Polską oraz stworzenie nowych możliwości zasilania aglomeracji elbląskiej. Są to inwestycje niezbędne zarówno dla bezpieczeństwa energetycznego mieszkańców, jak i dla rozwoju nowych inwestycji przemysłowych oraz odnawialnych źródeł energii. Wszyscy zdajemy sobie sprawę, że nadrabiamy zaległości wieloletnie. Jeśli chodzi o transformację energetyczną, miliardy złotych przeznaczone przez ten rząd już procentują w regionach, także tutaj na Warmii i Mazurach. Niemniej oczywiście liczymy na kolejne inwestycje, szczególnie, że między innymi właśnie ze względów na dużą produkcję energii ze źródeł odnawialnych występują momenty, kiedy sieć po prostu nie jest w stanie tej energii odnawialnej przyjąć.

Nowoczesna infrastruktura to także mobilność rowerowa. Warmia i Mazury posiadają wyjątkowy potencjał w tym zakresie. Potrzebujemy jednak dedykowanych programów rządowych wspierających budowę wydzielonych tras rowerowych oraz tworzenie spójnych połączeń międzyregionalnych i międzynarodowych. Coraz częściej infrastruktura rowerowa postrzegana jest również jako element odporności państwa i lokalnych systemów bezpieczeństwa, mogący pełnić funkcję alternatywnych ciągów komunikacyjnych w sytuacjach kryzysowych.

Warmia i Mazury przez wiele lat były postrzegane jako region peryferyjny. Dziś powinny być postrzegane jako region strategiczny – co już nieraz podkreślałem. Strategiczny dla bezpieczeństwa granic, strategiczny dla bezpieczeństwa energetycznego, strategiczny dla mobilności wojskowej, strategiczny dla rozwoju całej północno-wschodniej Polski. Dlatego inwestycje realizowane na Warmii i Mazurach nie mogą być oceniane wyłącznie przez pryzmat lokalnego ruchu czy bieżącej rentowności. Muszą być oceniane przez pryzmat interesu państwa. Korzystając z okazji, chcę podziękować panu ministrowi za tę codzienną partnerską współpracę, jeśli chodzi o realizację programów rządowych, które efektywnie działają w naszym województwie. Dziękuję również samorządowcom tu obecnym za współpracę. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – w tym roku 174 mln zł.

O szczegółach będzie mówił jeszcze pan minister, ale szykują się podwyżki, jeśli chodzi o Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg dla naszego województwa, ale również dla całego kraju. Również współpracujemy przy Rządowym Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Dziękuję za tę partnerską współpracę, panie ministrze. To ponad 60 mln zł, które również przyczyniają się do tego, że skutecznie działamy z wykluczeniem komunikacyjnym w naszym regionie.

Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie wojewodo.

Bardzo proszę teraz o opinię ze strony Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Bardzo proszę, pan Robert Turlej.

Członek Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego Robert Turlej:

Szanowny panie przewodniczący, członkowie Komisji, panie ministrze, koleżanki i koledzy samorządowcy, zaproszeni goście, szanowni państwo, jest mi miło, że mogę reprezentować pana marszałka Marcina Kuchcińskiego, gospodarza województwa, który niestety nie mógł być z nami, ponieważ obraduje właśnie w województwie opolskim podczas konwentu marszałków.

Natomiast my jako cały zarząd województwa z wielką radością przyjęliśmy tę informację, że, można powiedzieć historyczne, tak długie posiedzenie Komisji Infrastruktury odbywa się właśnie tutaj u nas, w województwie warmińsko-mazurskim. Wczoraj wizyta w Elblągu, dzisiaj Olsztyn, jutro Elk. Jesteśmy przekonani, że wracając do Warszawy, będziecie państwo mieli nowe informacje, także o tych problemach, które my, samorządowcy, napotykamy na naszej drodze.

Podczas dzisiejszego posiedzenia chcemy przedstawić państwu informacje o stanie inwestycji, stanie realizacji dróg wojewódzkich, a także tras rowerowych, a także o problemach i wyzwaniach, z którymi na co dzień się mierzymy. Liczymy na to, że państwo swoimi działaniami jesteście w stanie również nam pomóc, aby te wszelkie problemy, które napotykamy na naszej drodze, można było rozwiązać. Jest z nami tutaj na sali pan dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich, pan Waldemar Królikowski, który przedstawi pełną informację na ten temat. Ze swojej strony dziękuję bardzo serdecznie za wizytę w naszym województwie i jestem przekonany, że będzie ona bardzo owocna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Bardzo proszę, teraz głos zabierze pan Robert Szewczyk, prezydent Olsztyna.

Prezydent Olsztyna Robert Szewczyk:

Szanowni państwo, miasto Olsztyn jako stolica regionu mierzy się z wyjątkowymi, też jako największe miasto w regionie, wyzwaniami. A trzeba przyznać, że jeszcze ponad 10 lat temu, nie mieliśmy obwodnicy i ekspresowego połączenia ze stolicą kraju – co było wyjątkowo trudne. Dzisiaj przede wszystkim południowa obwodnica Olsztyna już daje nam dobrą pozycję na mapie kraju i dobre połączenie z S7.

Dziś jesteśmy przed kolejnym wyzwaniem. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad proceduje budowę, przygotowania do budowy obwodnicy północno-zachodniej Olsztyna. I tutaj dziękuję panu ministrowi za przychylenie się do tego wariantu, które wskazały samorządy. To dla nas bardzo ważne. Nadmienię tylko, że to, co dobrego się wydarzyło w budowie obwodnicy połączenia S7, zadziało się wszystko do 2015 roku. I do tego roku zapadły decyzje, żeby te drogi jako ekspresowe budować. Od tamtego czasu nic nowego się nie wydarzyło – była tylko kontynuacja tych decyzji, które były wcześniej podejmowane.

Chcielibyśmy zwrócić uwagę na dwa bardzo ważne dla nas elementy. Mianowicie istotną dla nas inwestycją jest przebudowa i modernizacja terminalu na bocznicę kolejowej przy fabryce Michelin, zlokalizowanego przy obwodnicy Olsztyna i przy nowym obszarze inwestycyjnym miasta – około 80 ha – tak zwany port lądowy, który umożliwi przeładunek tirów na tory i stanie się dużym hubem logistycznym – taki swoisty port lądowy. Chcielibyśmy, żeby ta inwestycja też została dostrzeżona z poziomu rządowego jako strategiczna dla województwa, być może także dla kraju w kontekście też tego, o czym mówił pan wojewoda Szauer – bo nie można na wszystko tutaj spoglądać z punktu widzenia intensywności ruchu czy tranzytu. W momencie, kiedy województwo jest województwem nadgranicznym i też potrzebuje intensywnych inwestycji, przede wszystkim w infrastrukturę, ten teren jest dobrze przygotowany, jest w zasobach

Skarbu Państwa, jest bardzo dobrze zlokalizowany i będzie miał też ekonomiczne uzasadnienie, żeby go w ten sposób wykorzystać.

Chciałbym też zwrócić uwagę na coś, co wykracza w dużej mierze poza możliwości miasta jako samego, a mianowicie na stan infrastruktury kolejowej. Przede wszystkim chodzi mi tutaj o wiadukty kolejowe. My mamy dwa wymagające spojrzenia na nie jako strategiczne i ich przebudowy, czy wzmocnienie ich możliwości... Jeżeli mówimy o nowoczesnej kolei, to jest absolutna konieczność. Chodzi o wiadukt w ciągu ulicy Lubelskiej – to jest wiadukt kolejowy – i wiadukt na ulicy Limanowskiego, wiadukt Powstańców Węgierskich, wiadukt w centrum miasta – przy którym też potrzebujemy partnerstwa z koleją, żeby go zmodernizować. To są wiadukty strategiczne dla miasta i dla województwa, ponieważ Olsztyn jest przedzielony potężną linią kolejową. Jeżeli chcemy mówić o utrzymaniu tych połączeń, to musimy w to zainwestować. Ja też jeszcze tylko wspomnę, że budujemy takie połączenie jako miasto samodzielnie, przy wsparciu też środków centralnych. To nowy tunel na dzielnicę Zatorze, łączący północ z południem naszego miasta, a tak naprawdę północ województwa z południem miasta.

I ostatnia rzecz, o której w tym momencie jeszcze wspomnę – to północno-wschodnia część naszego miasta i północno-wschodnia obwodnica, o której nie możemy zapominać – ten ring należy domknąć. Bardzo trudne rozmowy. Możemy liczyć tutaj na partnerstwo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, natomiast chciałbym, żebyśmy procedując północno-zachodnią obwodnicę pamiętali, że ten temat będzie bardzo ważny i prędzej czy później do nas wróci – to właśnie połączenie.

I może Wisły nie mamy w Olsztynie, ale mamy inne rzeki z potężnymi korytami. Widziałem panią wójt z Dywit. Też nie powinniśmy zapomnieć o moście przez Wadąg – o tej drodze, dotychczas jeszcze drodze krajowej. Most przez Wadąg będzie wymagał wybudowania od początku. Łączy całą północną część naszego województwa z krajem tak naprawdę. I bez przebudowy tego wiaduktu, podniesienia jego możliwości, też nie możemy mówić o jakimś sensownym rozwoju tej części miasta i tej części regionu. To są duże zadania inwestycyjne, którego miasto, nawet spore, duże miasto jak Olsztyn, nie jest w stanie samodzielnie udźwignąć – chciałbym, żeby to tutaj w tym momencie wybrzmiało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie prezydencie. Zgodnie z zapowiedzią, teraz oddam głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi, najbardziej zajętemu ministrowi w rządzie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję, panie przewodniczący. Nie wiedziałem...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Widzi pan, panie ministrze, a ja obserwuję.

I oczywiście, panie ministrze, wraz ze współpracownikami z instytucji, również proszę o przedstawienie tematyki dzisiejszego posiedzenia. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni parlamentarzyści, panie wojewodo, panie marszałku, panie prezydencie, wszyscy samorządowcy, burmistrzowie, wójtowie, starostowie, szanowni państwo, pozwolę sobie takim dłuższym wstępem na temat inwestycji drogowych rozpocząć tę część naszego spotkania, posiedzenia Komisji. Później poproszę pana dyrektora Pokojkiego o przedstawienie już w formie slajdów bardziej szczegółowych informacji na temat prowadzonych inwestycji i inwestycji planowanych w województwie warmińsko-mazurskim. Jeżeli będą pytania do pana dyrektora PKP PLK, to również pan dyrektor w obszarze kolejowym będzie tutaj na ten temat odpowiadał.

Szanowni państwo, jesteśmy od wielu lat świadkami intensywnego rozwoju sieci drogowej w Polsce. To dzięki zaangażowaniu zarówno administracji rządowej, jak i szeroko rozumianej branży budowlanej zrealizowaliśmy ponad 5,5 tys. km dróg szybkiego ruchu. Realizujemy kierunki rozwoju sieci określonych w kolejnych programach. To są dwa najważniejsze programy: Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad oraz Rządowy Program Budowy 100 Obwodnic. Funkcjonuje już większość autostrad. Dosłownie za dwa dni będziemy otwierać kolejny odcinek na A2. W komplecie mamy też ciągi dróg ekspresowych, całą S3 od Świnoujścia do granicy z Czechami, S5 od Wrocławia do włączenia w A1 na wysokości Grudziądza, prawie całą S7 między Warszawą a Krakowem. Mamy również S8 od Wrocławia do Białegostoku, S17 od Warszawy

do Lublina i dalej S19 od Lublina do Rzeszowa. Kończymy budowę S6 od Szczecina do Trójmiasta. Jutro, szanowni państwo, ostatni odcinek S6 będzie otwarty, droga ekspresowa S6 między Szczecinem a Gdańskiem będzie już w całości właśnie w parametrach drogi ekspresowej. Myślę, że przed sezonem wakacyjnym dla wszystkich to też jest dobra wiadomość.

Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego zrealizowane zostały ciągi dróg ekspresowych S7, gdzie kończymy S7 całe od Gdańska do Warszawy przy samej Warszawie, czy S61 – w zeszłym roku udało się zakończyć całe Via Baltica, nie tylko w województwie warmińsko-mazurskim, czyli S61 od Ostrowi Mazowieckiej do granicy z Litwą... Należy też wspomnieć o krótkich odcinkach S22 od granicy z Rosją oraz S51 Olsztyn – Olsztynek. Nasze wysiłki w nadchodzących latach na terenie województwa warmińsko-mazurskiego chcemy skupić na trzech następujących elementach, a więc nowych inwestycjach, głównie w postaci ciągów dróg ekspresowych oraz obwodnic, modernizacji istniejącej infrastruktury – zarówno inwestycje, jak i remonty – w tym poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego i wsparciu inwestycji samorządowych.

Jeżeli chodzi o drogi ekspresowe i obwodnice, to w realizacji są obecnie zadania o łącznej wartości 1,25 mld zł. Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg ekspresowych, takich jak planowany S5 i S16, znacząco skrócą czas podróży i poprawią bezpieczeństwo na trasach tranzytowych. Dla drogi ekspresowej S5 udało się wypracować wariant preferowany, który zakłada między innymi możliwość uzupełnienia odcinka o kolejny trzeci węzeł przy Iławie. Tutaj muszę podkreślić rolę i zaangażowanie pana posła Zbigniewa Ziejewskiego, a także otwartość i dobre rozmowy ze stroną samorządową, zarówno z miastem Iławą, z powiatem iławskim, z gminą, również z Zarządem Dróg Wojewódzkich – dlatego że ten trzeci węzeł, który będzie, też po sugestii strony społecznej, strony samorządowej, zlokalizowany w takim miejscu, które da możliwość całemu temu subregionowi, miasta i gminy Iława, skomunikować się również z drogą wojewódzką.

Dla drogi ekspresowej S16 też udało się wypracować, mamy nadzieję, wariant akceptowalny środowiskowo. Myślę, że pani dyrektor na ten temat coś więcej powie. Po wielu latach – nie wiem, czy dobre słowo – przepychanek czekamy na decyzję właśnie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Realizacja obwodnic miast takich jak Smolajny, Olsztyn, Gąski, Pisz i Szczytno skutkowało będzie zmniejszeniem natężenia ruchu w centrach miast, co pozytywnie wpłynie na jakość życia mieszkańców oraz środowisko. Obwodnica Smolajny na drodze krajowej 51 została już zrealizowana, a do końca bieżącego roku powinno się udać też oddać do ruchu obwodnicę Gąsek na drodze krajowej 65. W najbliższym czasie zawrzemy umowę na realizację obwodnicy Pizsa. W realizacji jest też droga S16 od Olsztyna do Barczewa, gdzie poprawiamy znacząco parametry techniczne ciągu poprzez dobudowę drugiej jezdni. Wszystkie te działania i zamierzenia ujęte są w rządowych programach, tak jak wspomniałem. Natomiast oprócz tych nowych inwestycji działamy również na istniejącej sieci dróg krajowych. Dostrzegamy potrzebę realizacji zadań poprawiających warunki i bezpieczeństwo ruchu drogowego w województwie warmińsko-mazurskim. I tutaj Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad na wniosek ministra infrastruktury, pana Dariusza Klimczaka, rozpoczęła taki program budowy w tych najbardziej niebezpiecznych miejscach przy drogach krajowych, chodników, ścieżek rowerowych – tak aby poprawić to bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jeżeli chodzi właśnie o województwo warmińsko-mazurskie, to tutaj jest zaplanowanych łącznie 18 takich inwestycji.

Może w skrócie wymienię. Mówimy o drodze krajowej 15 – to jest budowa drogi dla pieszych i rowerów w miejscowościach Łążek i Samplawa, Samplawa – Lubawa i w mieście Lubawa. Jeżeli chodzi o drogę krajową nr 16, to jest to budowa drogi dla pieszych i rowerów na odcinku Samborowo – Wirwajdy, Mikosze – Orzysz, Nowa Wieś – Kałduny. Droga krajowa nr 51 – tutaj mówimy o budowie albo drogi dla pieszych, albo budowie chodnika, albo budowie jednego i drugiego zadania w miejscowości Połeczce, Stary Dwór i odcinek Ługwałd – Dywity. Droga krajowa nr 53 – tutaj mamy drogę dla pieszych w miejscowości Olszyny. Droga krajowa nr 57 – budowa drogi dla pieszych w miejscowościach Wielbark, Dźwierzuty i Wozławki. Droga krajowa nr 58 to są inwestycje w ciągu drogi od węzła Olsztynek-Wschód do Olsztynka, w miejscowości Swaderki, w mieście Olsztynek, ul. Daszyńskiego i na odcinku Narty – Warchały. I droga krajowa nr 59 – budowa drogi dla pieszych w miejscowości Rozogi.

Jeżeli chodzi o gminę Lubawa – bo ta inwestycja, o której wspomniałem wcześniej, wiąże się jeszcze z kolejną – tutaj, poprawiając bezpieczeństwo na terenie tej gminy w ciągu drogi krajowej nr 15 na odcinku Łążek – Samplawa – Lubawa, planowany jest do realizacji spójny ciąg drogi

dla pieszych i rowerów o łącznej długości około 4,3 km, o szacunkowej wartości około 15 mln zł. Zadanie to będzie realizowane w porozumieniu z samorządem gminy Lubawa. Realizacja drogi dla pieszych i rowerów przez miejscowości Łążek, Samplawa, Lubawa odseparuje ruch pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego i kluczowo podniesie poziom bezpieczeństwa.

Dodatkowo kluczowym krokiem w stronę poprawy bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego w regionie będzie planowany do budowy wiadukt nad linią kolejową w Iławie w ciągu drogi krajowej nr 16. Tutaj już te decyzje zostały podjęte. Inwestycja jest w przygotowaniu. Wartość tego zadania szacuje się na około 32 mln zł i będzie ona realizowana w porozumieniu z PKP PLK. Współfinansowanie zadania przez zarządcę sieci kolejowej w wysokości 30% i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – 70%. Ta inwestycja powinna powstać maksymalnie do roku 2030. Jesteśmy tutaj w trakcie dobrych rozmów z samorządami.

Wspólnie z samorządami planujemy również przebudować skrzyżowanie drogi krajowej nr 15 Toruń – Ostróda z drogą wojewódzką nr 536 w miejscowości Samplawa. Inwestycja ma być finansowana w równych proporcjach przez generalną dyrekcję, urząd marszałkowski i okoliczne samorządy. Tutaj chcę podkreślić, że tego typu inwestycje zawsze można szybciej realizować, jeżeli taka współpraca rządu i samorządu jest utrzymana.

Jeżeli chodzi o remonty, to tutaj generalna dyrekcja ma w planie na lata 2026-2027 na 35 odcinkach dróg krajowych, w tym 24 remonty drogowe, 11 remontów mostowych, o łącznej długości około 30 km.

Chciałbym, proszę państwa, powiedzieć również o innych zadaniach, które realizujemy jako Ministerstwo Infrastruktury w zakresie wsparcia zarządców dróg lokalnych. Temu służą dwa programy: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg i Rezerwa subwencji ogólnej. Jeżeli mówimy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg w województwie warmińsko-mazurskim, to w 2025 roku przyznano ponad 166 mln zł. Możliwa była realizacja 167 zadań, 47 na drogach powiatowych, 120 na drogach gminnych. To oczywiście nie jest pełna jeszcze informacja, dlatego że zawsze w takich sytuacjach liczymy na to – i to się od 2-3 lat sprawdza – że na przetargach ceny spadają około 30%. Takie mamy informacje. Dzięki temu możemy z oszczędności kolejne zadania z listy rezerwowej kwalifikować do realizacji. Na ten rok, jeśli chodzi o nabór, który będzie tradycyjnie w lipcu realizowany przez pana wojewodę, przygotowaliśmy wyższą kwotę w skali kraju. Zwiększamy budżet z 2,7 mld do 3 mld, a po podziale tych środków na województwa ten fundusz dla województwa warmińsko-mazurskiego rośnie ze 166 do 175 mln zł. A więc mamy tutaj wzrosty.

I krótko tym, jakie tutaj zadania były już realizowane – te najważniejsze. Miasto Olsztyn zrealizowało przebudowę skrzyżowania ulicy Poprzecznej, Ziętary, Malewskiego wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej – 6,4 mln zł dofinansowania, przy koszcie tej inwestycji 12,8 mln zł. Jeżeli chodzi o zadania wojewódzkie, to tutaj wsparcie z rządowego funduszu otrzymała budowa dróg dla rowerów przy drogach wojewódzkich – południowej na odcinku Kozłowo – Nidzica, dofinansowanie 15 mln zł przy łącznych kosztach realizacji prawie 40 mln zł.

W ramach Rezerwy subwencji ogólnej, która była w tym roku realizowana na poziomie 400 mln zł, przeprowadziliśmy nabór wniosków. Jesteśmy już po weryfikacji tych wniosków. Przypomnę, że ten konkurs składa się z dwóch koszyków. Pierwszy koszyk to inwestycje tak zwane mostowe w ciągu dróg powiatowych i realizowane również przez miasta na prawach powiatu. Drugi koszyk to same inwestycje drogowe. Na razie środki, które mamy, pozwoliły ocenić te wnioski, które składane były na tak zwane inwestycje mostowe. One już są przez Ministerstwo Infrastruktury zakwalifikowane. Czekamy na potwierdzenie ze strony Ministerstwa Finansów. Jeżeli Ministerstwo Finansów nie będzie miało żadnych uwag, to mogę państwu na ucho już w tej chwili powiedzieć, które zadania przeszły naszą pozytywną weryfikację.

A więc miasto Elbląg – przebudowa mostu nad rzeką Elbląg w ciągu Alei Kardynała Stefana Wyszyńskiego. Powiat giżycki – rozbudowa mostu przez kanał Kula. Powiat iławski – rozbudowa istniejącego mostu i budowa nowego obiektu w ciągu drogi powiatowej Różanki – Gałdowo – Gulb w miejscowości Babięty Wielkie. Powiat kętrzyński – przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej koło miejscowości Bykowo na rzece Sajna. Powiat nowomiejski – przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej na rzece Drwęca w miejscowości Pustki. Powiat olecki – przebudowa mostu w zakresie wymiany nawierzchni z płyty żelbetowej na kompozytową w miejscowości Możne. Powiat olsztyński – przebudowa i rozbudowa mostu przez rzekę Wardęgę, Kierzliny – Leszno – Rumi. Powiat ostródzki – przebudowa mostu, przepust nad rzeką Grabiczek w ciągu drogi powiatowej. To są zadania, które przeszły naszą pozytywną weryfikację. Czekamy jeszcze na potwierdzenie. Myślę, że tutaj to będzie chyba, panie przewodniczący...

Jak znamy Ministerstwo Finansów, to raczej nie powinno już tutaj czegoś nam, że tak powiem, zmieniać – ale czekamy na tę ostateczną pieczęć.

Proszę państwa, chciałbym jeszcze, korzystając z okazji, powiedzieć o innych sprawach, które są związane – jest na sali sporo samorządowców – z tym, co robimy, aby usprawnić inwestycje, aby pomóc w lepszym dystrybuowaniu środków. A więc po pierwsze, w projekcie ustawy, który jest procedowany w tej chwili, jeżeli mówimy o wsparciu z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, chcemy do tego katalogu beneficjentów dopisać byłe miasta wojewódzkie, miasta na prawach powiatu, aby mogły korzystać ze środków na zarządzanie, na budowę, przebudowę, modernizację dróg krajowych, które mają na swoim terenie. Tam będą pewne ograniczenia. Po pierwsze, Olsztyn nie skorzysta, bo jest miastem wojewódzkim dalej, ale myślę, że właśnie Elbląg i inne miasta – mamy takie sygnały, borykają się z problemami finansowymi, nie są w stanie wyłożyć środków na zadania inwestycyjne na drogach krajowych, które są na przykład wspólnie realizowane przez generalną i przez zarządcę takiego odcinka... Tutaj mam na myśli choćby Tarnów, Nowy Sącz czy Legnicę. Chcemy również w tym naborze w lipcu, o którym wspomniałem, dać paniom i panom wojewodom takie instrumenty w postaci podziału tego naboru na dwa koszyki. 1 mld zł – chcemy dać dedykowane środki na tak zwane nakładki, czyli wyłącznie remonty nawierzchni bez poszerzenia pasa drogowego. A 2 mld zł tradycyjnie na modernizację, przebudowę dróg.

Chcemy również taki zapis umieścić w projekcie ustawy, żeby to już było, że tak powiem, na sztywno. Mamy wiele wniosków, szczególnie ze strony starostów, którzy mówią, że nie zawsze, nie wszędzie, jeżeli droga biegnie przez teren niezamieszkały, trzeba budować chodnik – a za to są punkty przyznawane w konkursach.

I druga zmiana legislacyjna, myślę, że też istotna. Jak państwo samorządowcy doskonale wiecie, w tej chwili przy inwestycjach do jednego kilometra nie ma potrzeby pozyskiwania decyzji środowiskowej. Po niełatwych, muszę powiedzieć, ale skutecznych rozmowach z generalnym dyrektorem ochrony środowiska i z Ministerstwem Klimatu, zwiększamy ten pułap nawet do 4 km, jeżeli mówimy o remontach, i do 2 km, jeżeli mówimy o przebudowie. A więc myślę, że ta informacja będzie dość istotna, jeżeli prowadzicie państwo inwestycje drogowe – będzie po prostu prościej.

Na koniec mojego wystąpienia powiem jeszcze dwa zdania na temat reformy publicznego transportu zbiorowego jako pełnomocnik rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Przygotowaliśmy w oparciu również o głos ekspertów komisji, która została też powołana, liczne konsultacje, nową ustawę, która zmienia zupełnie charakter tej, która w tej chwili funkcjonuje. A więc po pierwsze – też informacyjnie – zwiększyliśmy budżet tak zwany autobusowy do 1,2 mld zł. Jeszcze w 2023 roku to było około 800 mln zł. W ten sposób odpowiedziliśmy na zapotrzebowanie, na wnioski wszystkich samorządów i w naborze na rok 2025 i 2026, również na 2024, wszystkie wnioski, które zostały złożone, zostały uwzględnione i ten budżet był zwiększony.

I w tej chwili chcemy zupełnie zmienić jakby charakter tej ustawy. Chcemy przekazać marszałkom rolę koordynatorów, integratorów tego systemu w ramach województwa. Marszałkowie oczywiście otrzymają w ślad za tym odpowiednie środki wynikające z podziału tego budżetu 1,2 mld zł. I rolą sejmików będzie przyjęcie planów transportowych województwa w oparciu o wnioski, które będą spływały z gmin, z powiatów. Powiaty będą tutaj też zobligowane, żeby takie schematy na terenie powiatu przygotować i przekazać do tego dużego zbioru. Dzięki temu będzie możliwość utworzenia pewnej sieci, prawdziwej sieci komunikacyjnej, również przygotowania rozkładu jazdy, który będzie kompatybilny. W tej chwili mamy system rozproszony, nie ma regionalnej choćby koordynacji, bo nie ma takiego instrumentu, który by to uwzględniał. Na terenach, szczególnie takich, jak mamy do czynienia u państwa w województwie, gdzie jest też depopulacja, gdzie są obszary słabo zamieszkałe, proponujemy tak zwany transport na życzenie – czyli tam, gdzie nie ma potrzeby wysyłania autobusu i linii regularnej, tam będziemy proponować właśnie możliwość przewiezienia mieszkańców samochodem odpowiednio przygotowanym, przystosowanym z terenu na przykład urzędu gminy czy z gminnego ośrodka pomocy społecznej i przewiezienie w sposób nieregularny takich osób, czy to do urzędu, czy do lekarza, czy do innych sfer usług.

Planujemy nadajniki GPS w każdym autobusie. Chcemy, żeby pojazdy miały pewien standard na początek – nie starsze niż 20-letnie. Chcemy, żeby ta piramida też była trochę odwrócona, czyli to marszałkowie będą w pierwszej kolejności organizować nabory i podpisywać umowy.

Później to będzie schodziło w dół, tak żeby powstała jednolita sieć, która będzie uwzględniać potrzeby wszystkich mieszkańców.

To ja tyle, panie przewodniczący, a poproszę teraz pana dyrektora Marcina Pokojskiego o przedstawienie na slajdach tego, co się dzieje w obszarze inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, pan dyktor Marcin Pokojwski. Bardzo proszę, panie dyktorze.

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Olsztynie Marcin Pokojwski:

Dzień dobry państwu. Korzystając z okazji, przedstawię oczywiście to, co pan minister powiedział, ale również zasygnalizuję pewne problemy, z którymi się borykamy w całym procesie inwestycyjnym. Pokróćce omówię generalny pomiar ruchu, który miał miejsce w roku ubiegłym – wyniki mamy w roku bieżącym – inwestycje, które są w realizacji, w przetargu i w przygotowaniu.

Szanowni państwo, proszę zwrócić uwagę na wyniki. Średnio w całej generalnej dyrekcji wzrósł ruch o 10% w stosunku do pomiarów, które były przeprowadzone 5 lat temu – w latach 2020-2021. Na drogach międzynarodowych ogólnie ruch wzrósł o 19%. Prawie na niezmiennym poziomie jest na drogach pozostałych. I co zwraca uwagę? Województwo warmińsko-mazurskie. Troszkę spadł ruch na drogach pozostałych, a na drogach międzynarodowych – a u nas to są tylko drogi klasy S – ruch wzrósł najmocniej w całej Polsce. Zanotowany został wzrost o 48% na drogach ekspresowych, co pokazuje, jak one ważną rolę i funkcję spełniają w naszym województwie.

Nasze województwo jest też województwem turystycznym, co pokazują też te wyniki, ponieważ średniodobowy ruch letni w porównaniu do średniodobowego ruchu rocznego wzrasta o blisko 30%. To jest jeden z najwyższych wyników w całej Polsce. To oznacza, że tak naprawdę nie możemy też bagatelizować ruchu sezonowego, czyli na ten, który jest generowany w okresie letnim, też musimy zważać i podejmując decyzje w zakresie rozbudowy, mieć również na uwadze tę sezonowość, która, jak pomiary pokazały, występuje dosyć duża w naszym województwie.

Tutaj, szanowni państwo, zobrazowane jest natężenie ruchu. Tego nie widzicie. Tylko podpowiem, im grubsza zielona kreska, tym w ujęciu bezwzględnym wyższy ruch. Tu pokazuje, jak bardzo wykorzystywane są właśnie S-ki i ta obwodnica Olsztyna, o której pan prezydent wspominał, w jakim stopniu jest wykorzystywana. W bardzo dużym stopniu. Cała „siódemka” w bardzo dużym stopniu. Łącznik „siódemki” z Olsztynem też w ogromnym stopniu jest wykorzystywany. I „szesnastka” do momentu, gdzie może być wykorzystywana, czyli tam, gdzie jest układ dwujezdniowy, bądź tam, gdzie już powstała S-ka, bądź przebudowujemy do standardu klasy S.

Ten slajd obrazuje zmiany względne, czyli jak się zmienił ruch w naszym województwie. Tu znów pokazuje, że na drogach ekspresowych ruch znakomicie przyrósł. Mało tego, przyrósł również ruch na „szesnastce”, którą, jak państwo mieli okazję się przejechać albo jeźdź, ciężko się jeździ – naszą starą „szesnastką”, którą staramy się podnieść do kategorii S.

Tu zaprezentowany jest cały układ komunikacyjny w zakresie dróg krajowych. Czerwonym kolorem oznaczone są drogi już wybudowane. Zielonym to, co jest w realizacji. Kolorem żółtym to, co jest w projektowaniu. Zobaczcie, jak to jest wspaniale wymyślone. Na razie kierunki północ-południe po zachodniej części: S22 od Elbląga w stronę Gdańska i cała „siódemka” aż do granicy z województwem mazowieckim jest wybudowana, podniesiona do standardu drogi klasy S. Czego brakuje? Końcówka tutaj przebudowy drogi nr 22 od Elbląga do granicy województwa. Wczoraj była o tym mowa. Szerzej też chwilę o tym powiem. Przebudowa drogi krajowej nr 22 i trudności, z którymi tam się borykamy, nie tylko my, ale pozostali zarządcy, przedsiębiorcy w zakresie modernizacji czegokolwiek z uwagi na uwarunkowania gruntowe.

Idąc teraz na drugą stronę województwa, na ścianę wschodnią, tu też jest bardzo ładny szlak komunikacyjny. Droga nr 65 już w większej części zmodernizowana – od Olecka do Elku obecnie jest w przebudowie. Na dalszych slajdach pokażę, na jakim etapie są poszczególne inwestycje. Teraz wróćmy mniej więcej do środka województwa. Od Bartoszcza do Lidzbarka, niemalże po Dobre Miasto, obwodnica Olsztyna – to są ciągi komunikacyjne, które projektujemy, robimy dokumentację, uzyskujemy decyzje środowiskowe. Te drogi również są niezbędne i tego szlaku nam brakuje. Tutaj również prezydent wspominał o tej obwodnicy. To będzie wspaniały

ciąg komunikacyjny, łączący właśnie północną część województwa z miastem wojewódzkim. Dalej bardzo ważny szlak i taka klamra zamykająca – od miasta wojewódzkiego w stronę lotniska.

Dzisiaj państwo byli na lotnisku. Ja też powiem, że to lotnisko jest wskazane przez stronę wojskową do ewentualnego wykorzystania, nawet w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe. Tam zespół opiniujący, który składał się z wojskowych, wskazał to lotnisko do rozbudowy o poszczególne elementy, żeby jeszcze bardziej je przysposobić do ewentualnych potrzeb militarnych. Tak że nie tylko potrzeby turystyczne, ale również militarne tutaj mają znaczenie. W związku z tym ten ciąg powinien być wybudowany. Żeby do tego doprowadzić, potrzebujemy zmodernizowania drogi krajowej nr 53 Olsztyn – Szczytno. Następnie obwodnica Szczytna i ta końcówka na południe – to jest Szczytno – Szymany. Już jesteśmy na etapie wyboru. Za chwilę w szczegółach opowiem, na jakim etapie jesteśmy w poszczególnych realizacjach.

I teraz, szanowni państwo, jeden z najważniejszych, jeśli nie najważniejszy szlak – czyli wschód-zachód. Zaczę od S5. Od Ostródy do granicy województwa chcemy budować drogę krajową nr S5. Ona zastąpi drogę krajową nr 16. Bardzo potrzebna inwestycja. Już tutaj samorządowcy, pan minister i pan poseł też o tym wspominali. O szczegółach dalej opowiem. Od Olsztyna w stronę wschodu na zielono widać inwestycję, która się w tym momencie dzieje. Od Olsztyna do Biskupca – za chwilę opowiem – tam na jednym z odcinków trwa już przebudowa, na drugim jesteśmy jeszcze na etapie pozyskiwania ZRID-u. Szczegóły dalej. I najważniejsza, czy jedna z ważniejszych inwestycji, tak zwany kręgosłup Warmii i Mazur, Mrągowo – Orzysz – Ełk, czyli nasza tak zwana duża „szesnastka”. Temu jest poświęcony oddzielny slajd. Za chwilę o tym powiem dalej.

To, co wspomniałem, to, co się dzieje teraz – Olsztyn – Biskupiec, 33 km, podzielone na dwa zadania. Olsztyn – Barczewo – tutaj czekamy jeszcze na decyzję ZRID. Tu jest ta decyzja jest uwarunkowana tak naprawdę decyzją RDOŚ. Spełniliśmy, mam nadzieję, oczekiwania RDOŚ. Złożyliśmy wyjaśnienia. Czekamy na decyzję ZRID. W zakresie drugiego odcinka, Barczewo – Biskupiec, tu jest decyzja ZRID. Tu są już roboty bardzo zaawansowane. Jeżeli państwo się przemieszczali, to zobaczyli – tam roboty ziemne już są na dosyć dużym zaawansowaniu. W zakresie ukończenia, z tego powodu, że pierwsza część nie ma jeszcze decyzji ZRID-u, to szacujemy, że ta inwestycja zakończy się na przełomie lat 2028 i 2029. Natomiast ta, która jest już rozpoczęta, w trzecim kwartale 2028 roku powinna być zakończona.

To co wskazałem na ścianie wschodniej – rozbudowa DK65. Tam są 32 km z podziałem na różne odcinki. Wszystkie te odcinki będą zakończone w roku 2026. W ciągu tej trasy jest obwodnica Gąsek, około 3 km. Co prawda w tym wypadku wykonawca może zakończyć robotę w drugiej połowie 2027, jednakże nie tylko deklaracja, ale też zaawansowanie prac wskazują, że ta inwestycja zostanie oddana do użytkowania jeszcze w tym roku.

Kontynuujemy rozbudowę obwodnicy Giżycka. Ten etap to jest około 1,5 km drogi. Rozbudowa do układu 2x2. Planowany termin ukończenia tej inwestycji to jest drugi kwartał 2027.

Inwestycje w przetargu. Zaczę od tego, co na dole – Szczytno – Szymany. To jest droga łącząca lotnisko de facto z obwodnicą Szczytna, około 6 km. 16 marca ogłosiliśmy przetarg na realizację tej inwestycji. 29 maja dostaliśmy pięć ofert. Wszystkie są na szczęście w budżecie zamawiającego. Trwa analiza tych ofert i wyjaśnienia rażąco niskiej ceny. Planujemy ukończenie tychże robót w drugim kwartale 2028 roku. To, co pan minister wspominał dobitnie wczoraj – mamy taką tendencję na rynku, właśnie z tego warto teraz korzystać i sprawić, żeby tych inwestycji było jak najwięcej, z tego względu, że mamy bardzo korzystne ceny w zakresie realizacji robót. I ten przykład pokazuje, że mamy pięć ofert i wszystkie oferty mieszczą się w budżecie zamawiającego. Jeszcze kilka lat temu większość przetargów była unieważniana z tego względu, że po prostu wszystkie oferty przewyższały wartość kosztorysową zamawiającego.

Obwodnica Pizsa. Szanowni państwo, pokazałem w szczegółach. Nie jest to skomplikowana inwestycja, ale pokazać warto, z czym mierzy się zarządca drogi, w szczególności nasza instytucja. Wydaje się to prosta inwestycja. Obwodnica w ciągu dwóch dróg krajowych, długość 7,3 km. Będą tam cztery rondo, dwa większe obiekty, most nad rzeką Pisą i również wiadukt nad linią kolejową. Wydaje się, że nic skomplikowanego, ale proszę zwrócić uwagę – ogłosiliśmy postępowanie 18 sierpnia 2025 roku. Po kilku miesiącach dopiero nastąpiło otwarcie ofert, ponieważ było wiele pytań. Oczywiście stoimy na stanowisku, że lepiej wyjaśnić sobie nieścisłości na etapie postępowania, niżeli w trakcie realizacji. Zawsze to implikuje dużo większe kłopoty i może implikować roszczenia finansowe. Zaczęliśmy wyjaśniać rażąco niskie ceny. Dopiero 13 maja 2026 r. dokonaliśmy wyboru wykonawcy. Część ofert była rozpatrywanych pod kątem

rażąco niskiej ceny. Wykonawcy oczywiście wyjaśniali. Jeżeli wyjaśniali to w sposób niesatysfakcjonujący, musieliśmy ich dopytywać – ponieważ mamy już takie doświadczenia w KIO, negatywne dla nas, że mamy obowiązek dopytywać, jeżeli uważamy, że wyjaśnienia wykonawcy nie są wystarczające. Nie możemy pozostać na jednym wy tłumaczeniu, musimy dopytywać. W związku z tym to robimy, dlatego też – trochę się może tłumaczyć – taka przerwa od otwarcia ofert do wyłonienia wykonawcy. Wykonawcę wyłoniliśmy 13 maja. Ostatniego dnia na złożenie odwołań wpłynęły trzy odwołania do KIO – 25 maja. I świeża informacja z dzisiaj. Dostaliśmy wezwanie, zostały dopiero wyznaczone terminy posiedzeń KIO w tych trzech tematach na 1 lipca. Także później również pokażę, jakie są standardowe terminy w procesie budowlanym, którym się zajmujemy. I nie wiem, czy w tym wypadku zdążymy zadośćuczynić temu terminowi. Szacujemy, że to 11 miesięcy powinno statystycznie zajmować. Nie wiem, czy w tych 11 miesiącach od dnia ogłoszenia postępowania do dnia zawarcia umowy się zmieścimy. To jest krótka wizualizacja przebiegu tej inwestycji. Cztery runda, przecięcie z linią kolejową, będzie bezkolizyjny przejazd. Do tej pory jest przejazd w jednej płaszczyźnie. No i most nad rzeką Pisa.

Nad czym pracujemy? Najważniejsze inwestycje to wspomniana S5 o długości 48,5 km i S16, długości aż 80 km. Mamy również 40 km obwodnic, z tego obwodnice Olsztyna i Dywit, obwodnica Szczytna i obwodnica Dobrego Miasta. Tu od razu wskażę, że obwodnica Dobrego Miasta jest na tak zwanej liście rezerwowej, czyli bez zapewnionego finansowania. Natomiast licząc, że kiedyś to finansowanie się pokaże, podjęliśmy współpracę z samorządem i wspólnymi nakładami finansowymi realizujemy dokumentację projektową, żeby być przygotowanym na wypadek pojawienia się środków finansowych.

Nie będę, szanowni państwo, omawiał wszystkich zadań, które realizujemy. Pracujemy nad dokumentacją w zakresie rozbudowy 11 istniejących odcinków dróg krajowych o łącznej długości około 10 km. Najważniejsze z nich to nr 51, o której wspominałem na slajdzie, Bartoszyce – Lidzbark-Warmiński i Lidzbark-Warmiński – Wichrowo. W przypadku tego pierwszego zadania mamy już decyzję środowiskową. W opracowaniu jest projekt budowlany. Wykonanie dokumentacji projektowej – szacujemy, że ukończymy ją w pierwszym kwartale roku przyszłego. W zakresie drugiego odcinka jest złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej. W opracowaniu również jest projekt budowlany i tu szacujemy, że ukończymy prace przygotowawcze w drugim kwartale roku przyszłego.

Tu jest droga nr 22, właściwie od Elbląga aż po Fiszewo z obwodnicą Jegłownika. Podzieliśmy to na trzy odcinki. W przypadku odcinka Fiszewo – Jegłownik mamy już wydaną decyzję środowiskową, w opracowaniu projekt budowlany i liczymy, że te prace zakończą się w drugim kwartale roku przyszłego. Obwodnica Jegłownika – w przeciągu ostatniego miesiąca mieliśmy posiedzenie zespołu oceny przedsięwzięć inwestycyjnych, na którym przy udziale Ministerstwa Infrastruktury, generalnej dyrekcji, zarówno oddziału, jak i centrali, a także przy udziale samorządowców wskazaliśmy wariant realizacyjny. Czekamy na naniesienie uwag samorządowców do protokołu z tego posiedzenia. I jak będzie on gotowy, to złożymy wniosek o wydanie decyzji środowiskowej. Szacujemy, że ukończymy wykonywanie dokumentacji w roku 2028 w drugim kwartale. I Jegłownik – Elbląg – tu również mamy już decyzję środowiskową wydaną, a w opracowaniu projekt budowlany. I szacujemy, że zakończymy prace dokumentacyjne w roku 2028.

I to, co charakterystyczne dla tych inwestycji... Tu też zwracam uwagę szanownej Komisji, żeby nie mierzyć oddziały olsztyńskiego statystykami, które nie pasują do reszty Polski. Mianowicie bardzo często też widzę w statystykach, jaka jest stawka za kilometr drogi. Nie można tak porównywać z uwagi na to, że... Państwo byli wczoraj na Żuławach, zapoznali się głęboko z tematem. Tak naprawdę to nie jest ekstrawagancja. My nie budujemy węzłów, które są niepotrzebne, nie budujemy wiaduktów drogowych, kolejowych czy tak zwanych wieżaków, przejść ekologicznych w nadmiarze. Ograniczamy je do niezbędnego minimum. Całe pieniądze, które u nas są wydawane, dotyczą głównie wzmocnienia gruntów. A więc tak naprawdę trudno porównywać stawkę za kilometr w innych województwach z naszym województwem. U nas zawsze będzie wyższe, właśnie z uwagi na tę dużą zmienność gruntu i potrzebę mocnych wzmocnień. W przypadku tych inwestycji mogę powiedzieć, że szukamy oszczędności – zamiast stosować bardzo drogie rozwiązania wzmocnienia gruntów kolumnami czy też innymi możliwościami, postaramy się zrobić nasyp przeciążający. Chcemy dwa odcinki nawet połączyć, żeby nadmiar tego gruntu nasypowego z jednego odcinka można było zastosować na drugim odcinku. Tak że szukamy oszczędności, ale bardzo bym prosił o nieporównywanie nas z innymi oddziałami

w zakresie stawki za jeden kilometr – bo to jest nieporównywalne. Mogli państwo się o tym wczoraj przekonać.

Kolejna inwestycja, bardzo ważna – to, co wspomniałem – połączenie miasta wojewódzkiego z obwodnicą Szczytna i dalej z lotniskiem, droga nr 53 – około 33 km drogi. Za chwilę opowiem więcej na ten temat.

Na dole... Może to niewidoczne, ale muszę o tym opowiedzieć. W stosunku do jeszcze zeszłego roku generalna dyrekcja odrobiła, powiedzmy, pracę domową, przyjrzała się, jak wyglądają terminy realizacyjne w ogóle w całej Polsce i w poszczególnych oddziałach. I co się okazało? Większość naszych założeń jest nietrafionych o około 12 miesięcy. Dlaczego? Wcześniej zakładaliśmy, że wydanie decyzji środowiskowej nastąpi w około 8 do 11 miesięcy. Statystyka pokazuje, że decyzje środowiskowe w naszym województwie wydawane są średnio w 18 miesięcy. To dotyczy tych decyzji, które zostały wydane. Mamy jeszcze takie inwestycje, gdzie te decyzje nie zostały wydane i one tę statystykę drastycznie pogorszą. W zakresie decyzji ZRID – pierwotnie szacowaliśmy, że ZRID będzie wydawany w ciągu 7 miesięcy. Wydawany jest w 14 miesięcy – też jest spore opóźnienie. I sama procedura przetargowa – to, co pokazałem na przykładzie Pisma – statystycznie 11 miesięcy i nie wiem, czy my się w tych 11 miesiącach zmieścimy. To tak troszkę ponarzekałem...

Szanowni państwo, teraz przechodzę do tych najważniejszych inwestycji. Ostróda – Nowe Marzy, S5. W sierpniu 2025 roku wskazaliśmy wariant rekomendowany dla tej drogi. W listopadzie 2025 roku, oczywiście po konsultacjach z samorządem, po posiedzeniu komisji oceny przedsięwzięć inwestycyjnych wprowadzonych zmian, kiedy widzieliśmy już, który wariant i jakie zmiany powinniśmy wprowadzić do naszych założeń, złożyliśmy wniosek o wydanie decyzji środowiskowej. Jest to przez organ analizowane. Zostaliśmy już wezwani do pewnych uzupełnień. Planujemy, że termin rozpoczęcia tych robót nastąpi w drugim kwartale 2031 roku, a zakończenie w czwartym kwartale roku 2033. Blisko 50 km drogi, więc trudno to pokazać na mapie. Tutaj widać cztery duże węzły: Franciszkowo, Iława-Południe, Biskupiec, Mierzyn. Nie będę w szczegółach omawiał wszystkich rozwiązań komunikacyjnych. Oczywiście ta inwestycja implikuje szereg innych inwestycji i uzgodnień. Tutaj między innymi pan minister już wspominał o rondzie w Samplawie czy o dodatkowym węźle Iława-Zachód. Pokażę tutaj właśnie przykład z tejże współpracy, gdzie zaistniała potrzeba samorządu, ale również ta nieregularna bryła w lewym górnym rogu – też są potrzeby wojskowe. Zapadła decyzja właśnie na tym posiedzeniu ostatnim z udziałem samorządów, że powstanie dodatkowy węzeł. Ale żeby nie blokować tej inwestycji, bo opóźnilibyśmy się około rok, zapadła decyzja, że te prace zostaną wprowadzone na późniejszym etapie projektowym. Zostanie nowy węzeł zaprojektowany, węzeł Iława-Zachód. I łącznik w długości około 3 km będzie wybudowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Ale samorząd zobowiązał się do wybudowania odcinka około kilometra drogi z rondem na obecnej drodze krajowej nr 16. Dzięki temu powstanie swego rodzaju, można powiedzieć, trochę obwodnica Iławy, ale tu już ten obszar oznaczony kolorem czerwonym u góry będzie mógł dosyć sprawnie poprzez drogę wojewódzką i tenże właśnie łącznik dostać się na S5. To ze względu na bezpieczeństwo też ma istotne znaczenie.

Tutaj już linią przerywaną na tym slajdzie wskazana jest budowa wiaduktu nad linią kolejową – to już też pan minister wspominał. Tutaj pan Krzysztof z PKP PLK siedzi. Spisaliśmy stosowne porozumienie i współpracujemy w zakresie realizacji tegoż wiaduktu nad linią kolejową. O szczegółach już pan minister powiedział.

Mrągowo – Orzysz. Tu troszkę się zatrzymam. Szanowni państwo, 80 km drogi. W roku 2006, 20 lat temu, powstał OPZ, czyli opis przedmiotu zamówienia dla tej inwestycji w zakresie wariantów tejże drogi. Został ogłoszony przetarg i rok później została zawarta pierwsza umowa na tę inwestycję, na to przedsięwzięcie w zakresie wariantowania. A więc tu już 20 lat... 22 grudnia złożyliśmy wniosek do RDOŚ-u o wydanie decyzji środowiskowej w wariantcie przedmiotu wskazanym, preferowanym wariantcie B. Po trzech latach uzupełnień, zapytań, dodatkowych badań dostaliśmy negatywną decyzję w zakresie możliwości realizacji tego odcinka w wariantcie B – z zapytaniem, czy zgadzamy się na realizację w wariantcie C. 19 sierpnia kolejnego roku generalna dyrekcja przesyła do RDOŚ pismo z wyrażeniem zgody na realizację inwestycji w wariantcie D. 20 października tego samego roku dostaliśmy wezwanie od organu do aktualizacji raportu o oddziaływaniu na środowisko w zakresie wariantu C. Nasza aktualizacja okazała się niewystarczająca. 21 lipca 2025 złożyliśmy zaktualizowany raport na środowisko dla wariantu C. Szanowni państwo, to był nowy wariant. To był jakby nowy raport.

Dostaliśmy na jesieni wezwanie do aktualizacji inwentaryzacji w zakresie całego przebiegu dla wariantu C. Zrobiliśmy to. Załapaliśmy się na tak zwaną zimę, gdzie można było sprawdzić, potwierdzić szlaki migracyjne zwierząt, potwierdzić, że przejścia dla zwierząt są wciąż we właściwym miejscu. Zrobiliśmy to i 21 lipca złożyliśmy zaktualizowany raport. Po siedmiu miesiącach mamy informacje do uzupełnienia, do wyjaśnienia, też do doprecyzowania treści tego raportu – z informacją, że załatwienie sprawy nastąpi w terminie sześciu miesięcy.

Mógłbym zrobić oddzielną prezentację w zakresie tego wezwania. Natomiast poproszę tylko o dwie refleksje. Tam się znalazły zapytania bardzo ogólne, które uważamy, że nie powinny mieć miejsca już na tym etapie. To można było zrobić sześć lat temu. Również takie rozwiązania, które są charakterystyczne do weryfikacji na etapie realizacji – jak sposób posadowienia obiektu na dnie jeziora i tak dalej... To są rzeczy, o których dzisiaj nie wiemy, w jaki sposób będzie to zaprojektowane, jak będzie to zagłębione. I te rzeczy powinniśmy robić, ale w okresie późniejszym – nie teraz.

13 maja złożyliśmy obszerną odpowiedź do organu. Czekamy na odpowiedź, licząc na pozytywną. Trudno, szanowni państwo, wyrokować. Minęło 20 lat. Decyzja wydawana jest sześć lat. Nie wiemy, jak to będzie dalej. Natomiast deklarujemy, że od momentu uzyskania ostatecznej decyzji środowiskowej w ciągu czterech lat będziemy gotowi do ogłoszenia przetargu na realizację robót – bo to jest 80 kilometrów drogi, gdzie trzeba będzie zrobić koncepcję programową, czyli badania geologiczne, zrobić znowu posiedzenia z udziałem też samorządów, przedstawić propozycje. Jesteśmy w stanie zrobić to w cztery lata, ale musimy mieć ostateczną decyzję środowiskową.

Tu tak dla zobrazowania trochę historii – to jest cały przebieg drogi nr 16. Proszę zobaczyć, tak naprawdę tych wariantów było około 50. Ostatecznie w grze zostały trzy warianty. Wariant A, wariant niebieski, który już przez generalną dyрекcję z uwagi na zbyt dużą ingerencję w środowisko naturalne nie mógł być wykonany. W związku z tym wnioskowaliśmy o wariant B, ten wariant czarny. W ostateczności organ podjął decyzję odmowną w zakresie tego wariantu. Tu też, szanowni państwo, trzeba podkreślić dlaczego. Tam jest ostoja, między innymi żółwia błotnego i głównym powodem odmowy była zbyt duża ingerencja w populację tego żółwia.

Muszę pokusić się o refleksję. Kiedyś byłem na prezentacji na Polskim Kongresie Drogowym – tutaj jest dyrektor Królikowski, który tam mnie między innymi zaprosił – gdzie był pan pułkownik, który opowiadał o potrzebach militarnych w Polsce, o środowiskowych. I powiedział rzecz, która mi została w głowie: z pewnymi stratami trzeba się pogodzić. Nasze województwo to jest województwo, w którym gdzie właściwie nie rzuci się kamieniem, tam gdzieś zawsze mamy sprawę środowiskową. W różnej skali, różnej rangi, ale jest. Po prostu uważam, że nie powinno to blokować inwestycji. Natomiast powinniśmy oczywiście to przyrodzie zrekompensować, poszukać tak zwanego najmniejszego zła.

Tutaj wracając do tego żółwia, trzy lata udowadniał, że my o tego żółwia zadbamy w zakresie infrastruktury docelowej. Jednakże nie powierzono nam i organ postanowił, że jest istotne oddziaływanie na populację tego żółwia. Wyszedł z założenia, że 10% tej populacji może uciepieć. Tylko żeby wszyscy sobie zdawali sprawę – te 10% to jest 10 żółwi, bo populacja liczy 100.

To jest, szanowni państwo, wizualizacja obiektu, który przebiegałby nad jeziorem Ryńskim, czy też Tałty. Długość niespełna 700 m. Oczywiście to nie jest długość, która będzie przechodziła nad taflą wody – bo to też również wszystkie najazdy, które są przed i za. To jest tylko wizualizacja, to nie jest obiekt docelowy.

Obwodnica Olsztyna i Dywit. Tutaj 1 sierpnia ubiegłego roku złożyliśmy do wójta gminy Jonkowo wniosek o wydanie decyzji środowiskowej dla tego wariantu. Ja to pokażę. To jest wariant wypracowany rzeczywiście z samorządem, z gminą Dywity, z Olsztynem. Jest to złoty środek tak naprawdę, jeśli chodzi o skomunikowanie Dywit i Olsztyna, jak również o poszanowanie przyrody. Wypracowaliśmy konsensus w tej sprawie. Planujemy, że uzyskamy decyzję środowiskową w pierwszym kwartale przyszłego roku. W związku z tym będziemy mogli rozpocząć roboty w pierwszym kwartale 2031 i ukończyć w drugim kwartale roku 2033.

Szanowni państwo, obwodnica Szczytina – 17 km. O, tutaj zaprezentuję, jak to wygląda. Tu również staramy się poszanować przyrodę, czyli odsuwamy się, jak najdalej idziemy po granicy środowiska, ale również w miarę daleko od zabudowań w celu poszanowania ludzi tam mieszkających – ochrony ich przed hałasem i zanieczyszczeniem światłem. Jesteśmy w trakcie uzyskiwania decyzji środowiskowej. Planujemy wykonać roboty budowlane na przełomie roku 2029,

w roku 2030 zacząć i skończyć w latach 2031-2032. Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej złożyliśmy 10 czerwca 2024 r. Minęły dwa lata.

Olsztyn – Szczytno, bardzo ważna droga – to już mówiłem – łącząca miasto wojewódzkie z obwodnicą Szczytna, a później z lotniskiem. W ubiegłym roku, 1 sierpnia, złożyliśmy do burmistrza gminy Pasym wniosek o wydanie decyzji środowiskowej. To są 33 km drogi. Tu również jesteśmy na etapie pozyskiwania decyzji środowiskowej. Planujemy prace wykonać w latach 2031-2033. Tu jest wizualizacja – z uwagi na skalę, tego nie widać – tak naprawdę korygujemy istniejącą drogę i omijamy trzy większe miejscowości na trasie. Trudno nazwać to obwodnicami. To jest właśnie bardziej korekta drogi. To jest miejscowość Klewki, miejscowość Pasym, na koniec Jęcznik. Tutaj mamy dużą presję ze strony samorządowców. My to rozumiemy. Spotykamy się, ponieważ gminy czekają na określenie, gdzie ta droga będzie ostatecznie przebiegała, żeby podjąć inicjatywę z przedsiębiorcami w zakresie przeznaczenia gruntów pod inwestycje. Również pracujemy z Warmińsko-Mazurską Strefą Ekonomiczną, która również czeka na decyzję, którą ostatecznie ta droga będzie przebiegała, żeby móc pomóc samorządom i przedsiębiorcom w pozyskiwaniu środków finansowych na rozwój biznesu. My będziemy mogli to powiedzieć, dopiero kiedy będziemy mieli decyzję środowiskową – wtedy będziemy mogli zadeklarować, którą ta droga będzie przebiegała.

Szanowni państwo, to, o czym w dużych szczegółach pan minister opowiedział... Poza oczywiście dedykowanymi zadaniami, które robimy w celu ochrony niechronionych użytkowników ruchu, czyli rowerzystów, pieszych, korzystających z urządzeń transportu osobistego, powstał program, o którym pan minister wspominał. Nasz budżet to jest około 38 mln zł na lata 2026-2028. Część inwestycji już się rozpoczęła. Łączna długość tych inwestycji to niecałe 14 km. To, co powiedział pan minister – to jest 18 sztuk. To niby jest niedużo, ale z racji takiej, że już obserwujemy w zakresie cen oferentów, że ceny są niższe niż nasze budżety, to oznacza, że ta lista może zostać wydłużona. Liczymy na to, że w przyszłości ten program będzie reaktywowany, że będzie można dalej procedować i projektować te rozwiązania. Łączna długość to 14 kilometrów, ale to, co jest istotne – proszę zobaczyć – najdłuższy odcinek to jest niecałe 1,8 km, a najkrótszy to 99 m. Czasami po prostu te 99 metrów jest czymś zapalnym, o co bardzo proszą samorządowcy. To często jest dokończenie chodnika, to jest tak zwana plomba, żeby, jak ją się wstawi, spowodować, że pewien ciąg komunikacyjny, czy pieszy, czy rowerowy, zostaje uciągnięty. I też się tym zajmujemy. Tak że nie tylko dużymi inwestycjami, ale wsłuchujemy się w potrzeby też samorządów i w miarę możliwości wspólnymi siłami je realizujemy.

Wspólnymi siłami – to, co powiedział pan minister – również samorządy partycypują w tych przedsięwzięciach. I to, co pan minister wspominał, dobry przykład to między innymi Lubawa, gdzie podpisaliśmy porozumienie o współfinansowaniu pewnych inwestycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękujemy panu dyrektorowi za bardzo szerokie i szczegółowe przedstawienie informacji.

A teraz poproszę pana Krzysztofa Wałdowskiego, dyrektora oddziału PKP PLK. Panie dyrektorze, zapraszam.

Szanowni państwo, witam również w naszym gronie posła Komisji Infrastruktury. Dotarł pan poseł Rafał Kasprzyk. Dzień dobry, panie pośle. Witam bardzo serdecznie na posiedzeniu Komisji.

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie PKP Polskich Linii Kolejowych SA Krzysztof Wałdowski:

Szanowni państwo, jeśli mogę, przedstawię troszeczkę mniej inwestycji od kolegi Marcina, ale również ważne inwestycje, które zostały zrealizowane na Warmii i Mazurach, jeżeli chodzi o kolej. Jeśli mogę, to proszę...

Inwestycje już zrealizowane, czyli te, które zostały odebrane, które są już w gminie eksploatowane...

Przepraszam. Są realizowane, są na etapie właśnie w tej chwili realizacji – to jest linia 038 na odcinku Ełk przez Giżycko, Kętrzyn do Korsz. Tu jesteśmy na etapie odbiorów końcowych. Ta linia została już zelektryfikowana, bo odbiór eksploatacyjny się odbył. I oczywiście docelowo prędkość pociągów na tym odcinku – 160 km/h.

Budowa infrastruktury RTMS, czyli SMR na linii 009, czyli na odcinku Warszawa-Gdańsk, gdzie pod tym systemem pociągi jeżdżą już z prędkością do 200 km/h. W tej chwili trwa

modernizacja stacji Ostróda. Cała stacja Ostróda, która jest objęta nadzorem konserwatorskim, jest przebudowywana. Budowany jest budynek, czy też tak zwane lokalne centrum sterowania, do którego włączane są poszczególne stacje na całym odcinku od Iławy do Olsztyna. I przeniesienie sterowania Nidzicą, czyli odcinek linii 216, stacja Nidzica zostanie włączony również do lokalnego centrum sterowania w Działdowie.

Tu przykładowe zdjęcie z Giżycka po modernizacji. I jakie efekty? Nie będę już przedłużał, ale oczywiście tutaj najważniejszym test podniesienie prędkości rozkładowej z 80 do 160 km/h. To jest przeniesienie sterowania całą linią 038 na odcinku modernizowanym do lokalnego centrum sterowania w Elku i do nowego centrum sterowania w Korszach. Budowa mijanek, czyli poprawa przepustowości na tym odcinku – czyli na odcinku od Elku do Giżycka. Budowa mijanek – Woszczele i Siedliska. Mamy w trakcie modernizacji Korsze i odcinek Giżycko – Korsze, ponieważ został podzielony na dwa odcinki. Również podniesienie prędkości do 160 km/h, lokalne centrum w Korszach i również na tym odcinku budowane dwie mijanki, które poprawiają przepustowość. Mijanki Owczarnia i Wronki. Tu należy też podkreślić, że wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe w jednym poziomie zostały przebudowane do kategorii B lub do kategorii C.

Stacja Ostróda – czyli już przygotowanie stacji Ostróda do prędkości 160 km/h. Oczywiście to, co wspominałem, przeniesienie sterowania wszystkimi stacjami do jednego miejsca, do lokalnego centrum sterowania i likwidacja przejazdów kategorii A i przeniesienie do kategorii B.

Nidzica – przeniesienie do Działdowa, o czym już wspominałem.

Tu mamy inwestycje, które zostały zrealizowane i które są jeszcze na końcowym etapie lub w okresie gwarancji. Najważniejsza praca na linii E75, czyli mówimy o stacji Elk i Elk Towarowy. Te stacje już zostały zmodernizowane i odebrane. Modernizacja stacji Olsztyn Główny z budową przejścia podziemnego o długości 140 metrów.

Rewitalizacja linii kolejowej 221 na odcinku Gutkowo – Braniewo i na odcinku Gutkowo – Dobrze Miasto.

Linia 219 na odcinku Szczytno-Elk.

Linia 220 na odcinku Olsztyn Główny – Olsztyn-Gutkowo z przeniesieniem stacji Gutkowo do sterowania w LCS w Olsztynie.

I prace na linii 353, czyli tutaj wszystkie modernizacje infrastruktury pasażerskiej w postaci peronów, podniesienie peronów do wysokości 76 cm.

Tu jeszcze również takie drobne inwestycje, które były zrealizowane, czyli cała linia 217, odcinek szerokotorowy, odcinek Granica państwa – Braniewo. Tu mamy wybudowane celem poprawy przepustowości na linii 216... Odtworzona, można powiedzieć, mijanka i na Olsztyn-Kortowo...

Jeżeli można dalej...

I tu mamy inwestycje w etapie studialnym lub etapie przetargowym, czyli prace na linii E75 na odcinku Elk – Trakiszki – Granica państwa. W tej chwili dokumentacja na etapie projektowania.

Prace na linii Białystok – Elk. Oczywiście jesteśmy na etapie wyboru wykonawcy. Troszkę się przedłuża z uwagi na odwołania w KIO.

Prace na linii 35 na odcinku Chorzele – Szymany – tu mamy w trakcie realizacji, o której wspominał pan wojewoda. Tu przygotowanie wjazdu do lotniska w Szymanach.

Rewitalizacja linii kolejowej 223. Jesteśmy w trakcie opracowywania dokumentacji wspólnie z urzędem marszałkowskim celem przywrócenia etapowo odcinka linii 223 do przyszłego roku, do 1 czerwca 2027, Czerwonka – Mrągowo, i w dalszych latach realizacja na pozostałych odcinkach.

I tu, o czym już wspominał pan prezydent, pan wojewoda, jeżeli chodzi o Korsze – Bartoszyce – też będzie realizacja tego odcinka.

Pokazane na wykresie, gdzie są właśnie w trakcie postępowań przetargowych, na etapie studialnym... Te linie, które wymieniałem na mapie.

Proszę dalej, bo to są zewnętrzne...

I tu mamy to, co zostało wspomniane przez pana prezydenta – na styku tu z koleją budowa wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Trackiej. Budowa drogi wojewódzkiej i obejście miejscowości Kętrzyn, również nad linią kolejową 038. Węzeł, wjazd do ulicy Warszawskiej, czyli nad linią 216, budowa wiaduktu.

Iława – przebudowa istniejącego wiaduktu. Tu mamy ogólnie planistyczne dokumenty, ale bym prosił dalej, jeśli można...

To, co wspomniane przez kolegę Marcina – czyli budowa wiaduktu drogowego w ciągu ulicy..., czyli likwidacja przejazdu kategorii A. Sporządzona dokumentacja na odcinek... Przepraszam... Na przejazd kategorii A również w Ilawie przy tak zwanym Białym Kościele.

Studium projektowe – budowa kładki lub przejścia podziemnego w Mławie.

Budowa tunelu pod torami – to, co wspominał pan prezydent.

I oczywiście remont wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Limanowskiego. Tu się odniosę do pytania pana prezydenta. Oczywiście, jeżeli będzie zachodziła potrzeba, to służymy pomocą w etapowaniu i przy realizacji inwestycji, czy to remontu, czy przebudowy wiaduktu w ciągu ulicy Limanowskiego. Dziękuję.

To taka krótka prezentacja, ale odnosząc się jeszcze do linii 254, to również jesteśmy po spotkaniu, gdzie wspólnie z urzędem marszałkowskim i z samorządami docelowo chcemy utworzyć, czy też uruchomić przejazdy na tej linii.

O linii 038 Korsze – Bartoszyce już wspominałem. Jeżeli chodzi o bocznice Michelin, o której wspominał pan prezydent, to również – jeżeli będzie taka potrzeba, to nie ma przeciwwskazań do włączenia się, i uzgodnienia na etapie projektu, do naszej infrastruktury.

Wczoraj była mowa też o peronie w Ornece. Również się odniosę do tego peronu, ponieważ już jesteśmy też na etapie przygotowywania dokumentacji. Peron w Ornece również będzie realizowany.

Jeszcze odniosę się również – bo tu też była linia 223. Tu jesteśmy bardzo mocno zaangażowani, jeśli chodzi o uruchomienie i przywrócenie ruchu na odcinku linii 223.

Jeżeli będą jakieś pytania, to oczywiście służę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi za informacje. Tego nie mieliśmy, ale poprosiłbym może panią dyrektor ochrony środowiska, Agatę Moździerz też o kilka słów w zakresie działalności w tych sprawach związanych z inwestycjami. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Regionalny dyrektor ochrony środowiska w Olsztynie Agata Moździerz:

Dzień dobry państwu. Szanowna Komisjo, ja nie będę narzekać, chociaż mogłabym i mam na co. Przejdę od razu do rzeczy.

S5. Tydzień temu generalna dyrekcja złożyła uzupełnienie, które poddajemy teraz procedurze zaopiniowania z Wodami Polskimi, z Sanepidem i będziemy poddawać całość dokumentacji konsultacjom społecznym. Gdzieś tak od 3 lipca planujemy udział w konsultacjach społecznych, które będą trwały około miesiąca, będzie to sierpień... I od wyniku tych konsultacji będzie zależała dalsza nasza procedura. Być może jeszcze jakieś wezwanie do uzupełnienia, być może nie – ponieważ tydzień temu wpłynęło uzupełnienie i jeszcze tego dobrze nie przeanalizowaliśmy. Ale przy tej drodze nie przewidujemy jakichś większych problemów. Tak że myślę, że jeśli procedura tutaj i konsultacje społeczne potoczą się bez większych uwag i bezproblemowo, to postępowanie tutaj będzie zmierzało do szczęśliwego końca i pewnie czwarty kwartał – bo to trzeba wszystkie terminy tutaj doliczyć na zapewnienie udziału, na powiadomienia i tak dalej – byłby tym czasem, kiedy można by było postępowanie zakończyć i wydać decyzję.

Jeśli chodzi o drogę Olsztyn – Barczewo – ponowna ocena oddziaływania na środowisko. Też wzywaliśmy o uzupełnienie, dostaliśmy. Postępowanie jest na ukończeniu. Planujemy zakończyć postępowanie do końca lipca.

Droga S16 – Mrągowo – Orzysz – Ełk. Jest to kawał inwestycji, potężnej inwestycji. Można by było o niej długo mówić. Chyba należałoby zacząć od tego, że gdyby inwestor nie złożył nam dokumentów, z których już wynikało znaczące negatywne oddziaływanie na wariant pierwotny, wariant B, to można by było to postępowanie przyspieszyć o jakieś 2-3 lata, ale tutaj była ta różnica zdań. Z dokumentów wynikało, że nie da się poprowadzić drogi w tym wariantcie, a inwestor uważał, że się da. No nie dało się, czas nam uciekł. Procedujemy teraz inwestycję w wariantcie C. W wariantcie C, który – chcę podkreślić – nie jest wskazany przez RDOŚ, tylko jest to wariant wskazany przez inwestora w raporcie, możliwy do realizacji, że gdyby się nie udało w wariantcie przez niego proponowanym, czyli w tym pierwotnym wariantcie B, to mamy jeszcze wariant C. Zrobmy tę drogę w tym innym wariantcie, ale ją zrobmy. I doszliśmy do takiego etapu, że procedujemy inwestycję w wariantcie C. Ponieważ analiza skupiała się na pierwotnym wariantcie B, więc wariant C nie był analizowany i teraz niejako zaczynamy postępowanie od nowa. Od nowa musimy przeanalizować wszystkie aspekty, wpływ na przyrodę, wpływ

na ludzi – a tak jak powiedział pan dyrektor, w województwie, gdzie się nie rzuci kamieniem, tam coś jest.

Chcę też powiedzieć, że decyzje środowiskowe... W ogóle procedujemy w RDOŚ teraz postępowania: obwodnica Dobrego Miasta, obwodnica Szczytna, obwodnica Olsztyna, połączenie Olsztyn – Szczytno, S5, S16. To są drogi, proszę państwa, które wszystkie biegną po nowym śladzie.

Droga Olsztyn – Szczytno – mówi się o korekcie. Ale to jest droga, która – ja tego nie policzylam – pewnie w 70%, omijając miejscowości, przebiega po nowym śladzie. Nowy ślad to jest nowa inwestycja, zmiana warunków przyrodniczych i życia ludzi na wiele lat. I bardzo ważne jest, jak my w tym pierwszym etapie zadziałamy, żeby tym ludziom jak najmniej uprzykrzyć życie w przyszłości i zachować walory naszego województwa. Bo te wszystkie inwestycje muszą godzić te elementy.

I wracając do drogi S16 – ogrom warunków środowiskowych, które musi wskazać regionalna dyrekcja, które muszą być uwzględnione w projekcie budowlanym. I to nie jest tak, że my sobie wymyślamy pewne rzeczy, bo od tej decyzji zaczyna się wszystko – ekrany akustyczne, zbiorniki retencyjne, wiadukty, przejścia dla zwierząt, przebieg trasy i warunki realizacji, które musi wskazać RDOŚ. A potem jeszcze warunki eksploatacji, które musi również wskazać RDOŚ. Jest to naprawdę trudne postępowanie. My mamy świadomość wagi tych inwestycji, bo też mieszkamy w tym województwie i też chcemy, żeby to województwo było dobrze skomunikowane. Ja sama organizowałam i prowadziłam konsultacje społeczne dla „siódemki”, którą dzisiaj mamy dla odcinka Olsztyn – Olsztynek. Tam była również zmiana wariantu przebiegu obwodnicy Olsztyńska. I to się udało – poszło i się obroniło.

Rzeczywiście, być może te postępowania trochę się przeciągają, zwrócę na to uwagę. Ale to wynika z przyczyn, o których tu nie chcę mówić – bo nie będę narzekać. Natomiast mamy świadomość wagi tych inwestycji i będziemy wszystko robić, żeby te decyzje środowiskowe przez nas wydane potem się broniły. Bo wydać decyzję to można, ale dobrze by było, żeby ona się potem obroniła.

Szanowna Komisjo, przyjmuję dzisiaj wszystkie te uwagi. Zwrócę uwagę na inwestycje, o których mówimy. Do przodu. Też tu mieszkam i żyję w tym województwie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, pani dyrektor.

Pani dyrektor, naprawdę doceniamy to, co państwo robią, nie tylko w tej dyrekcji, ale w całej Polsce. Wiemy, że to są wymagania, które należy spełnić i też chcę powiedzieć, że my widzimy problem dotyczący, krótko mówiąc, choćby potrzeb uzupełnienia kadrowego dyrekcji – i też nasza Komisja wesprze tę sprawę w formie dezyderatu. Mamy jakąś pulę inwestycji, którą dzisiaj realizujemy, ale zwrócę państwa uwagę, że w przypadku kolejnych inwestycji, które zapowiedział pan premier Donald Tusk, ich wykonanie będzie również zależało od tego, jak będą przebiegały procedury środowiskowe. I mamy takie głębokie przekonanie, że tymi siłami, które dzisiaj są, nie da się tego zrealizować terminowo. W związku z tym trzeba wzmocnić między innymi regionalne dyrekcje ochrony środowiska. Bardzo się cieszę, że jest z nami też pan przewodniczący Komisji Finansów Publicznych, bo będziemy prosili o zrozumienie w tym trudnym czasie, który mamy – bo to naprawdę czeka nas potężny front inwestycyjny, także w województwie warmińsko-mazurskim. I po prostu musimy jakby odpowiednio obudować tę procedurę również wydajnością, a przede wszystkim może nawet wydolnością tych wszystkich procedur i urzędów, które po drodze muszą podjąć decyzję. Tak że dziękując za pracę, którą państwo wykonujecie, też chcę powiedzieć, że widzimy i reagujemy – bo to już trwa od jakiegoś czasu.

Szanowni państwo, poproszę teraz dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, pana Waldemara Królikowskiego. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie Waldemar Królikowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni posłowie, szanowni państwo, postaram się jak najkrócej. Przedstawię państwu nasz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie. I niestety na końcu powiem troszeczkę o problemach tych, które tutaj są po państwa stronie, które moglibyśmy tutaj za państwa zgodą czy też pracą po prostu rozwiązać.

Zarząd Dróg Wojewódzkich, proszę państwa, to 1863-1864 km dróg. Dość równomiernie rozłożone po całym województwie. Jest to sieć uzupełniająca dla dróg krajowych, oczywiście bardzo ważna komunikacyjnie dla wszystkich naszych miast, zwłaszcza tych mniejszych.

Tutaj kolega mówił o tych głównych ciągach. Naszym zadaniem jest doprowadzenie ruchu właśnie do tych głównych ciągów, a więc do dróg klasy S i głównych dróg krajowych.

Inwestycje. W latach poprzednich, głównie ze środków Unii Europejskiej, ale nie tylko, udało nam się zrealizować inwestycje na poziomie 703 km dróg – a więc tyle dróg mamy już przebudowanych. W przebudowie mamy obecnie 236-237 km dróg, a w przygotowaniu na następną perspektywę szykujemy 269,48 km. Co to oznacza? Jakbyście państwo patrzyli na tę mapę, to te kolory się zmieniają – a zmieniają się, bo zmieniały się perspektywy. Niemniej jednak jest to konsekwentna realizacja budowy całych ciągów. I tutaj w tym roku tak naprawdę, w tej perspektywie, a w zasadzie w przyszłym roku, kończymy taki bardzo ważny dla nas ciąg. To jest Sejny – a więc miejscowość w województwie podlaskim – do portu w Elblągu. Będzie to w całym ciągu przebudowaną trasą do naszego, myślę, ważnego portu w przyszłości.

I tyle odnośnie tych inwestycji. Chcę powiedzieć, że ten rok mamy rekordowy, jeśli chodzi o budżet. Przekroczyliśmy 1 mld zł wydatków na drogi w tym roku. Z tego 738 mln zł to są środki bezpośrednio przeznaczone na inwestycje, a więc na przebudowę dróg. Takim naszym nowym projektem sztandarowym – i tutaj mogę tylko potwierdzić słowa pana wojewody i zwrócić się też z prośbą... Proszę państwa, jesteśmy autorami takiego projektu „Budowa alternatywnego układu komunikacyjnego dróg dla rowerów i urządzeń UTO”. Różnimy się w tym programie tym od wszystkich innych, że założyliśmy, że do naszych miast – a wybraliśmy ich 17 z pięćdziesięciu kilku – będzie można sobie wybrać dojazd do pracy rowerem na tym samym poziomie bezpieczeństwa. Ja dzisiaj dojeżdżam do pracy rowerem i boję się swojej jazdy. W samochodzie czuję się bezpieczniej. Chciałbym się tak samo czuć na rowerze. Mamy opracowanie, gdzie wiemy, że akceptowalnym czasem dojazdu do pracy jest 40 minut. To jest odcinek około 10 km. Efekt jest tego naszego programu taki, że mamy miasta oddalone od siebie o 25 km. Jeśli założymy, że dwa miasta otoczmy takimi drogami rowerowymi, to zostanie nam niewielki odcinek, żeby można było stworzyć jednolitą sieć dróg rowerowych dla całego województwa – w taki sposób, że będzie można ze wschodu na zachód czy z północy na południe przejechać rowerem. Oczywiście śmiejemy się, że turystyka jest efektem ubocznym naszego programu – dlatego że my zakładamy, tak jak mówi to Unia Europejska, że rower jest pełnoprawnym środkiem transportu. Zobowiązanie Parlamentu Europejskiego dla Komisji Europejskiej, że do 2030 roku powinniśmy zwiększyć o 50% ruch rowerowy w krajach Unii Europejskiej. U nas jest to stosunkowo proste, bo ten poziom wyboru jest na poziomie 7%. Są miasta w Europie, gdzie wybór roweru jako środka dojazdu do pracy to jest 39-40%. Chcielibyśmy mieć taką historię. Naszym partnerem w tym programie jest 115 różnych podmiotów, poczynając od generalnej dyrekcji, Lasów Państwowych, kończąc na wszystkich samorządach. Ten układ będzie miał tylko wtedy sens, jeśli będzie wybudowany przy wszystkich drogach.

I widzę tutaj pana burmistrza z Nidzicy. Jest pierwszym zwycięzcą tego układu, bo Nidzica będzie pierwszym miastem – a w zasadzie już prawie jest pierwszym miastem – gdzie ze wszystkich stron, właśnie z takiej odległości będzie można do miasta dojechać rowerem. Ten program jest bardzo ambitny, bo to jest 2 tys. km dróg za 4 mld zł. I pomimo, że dzisiaj budujemy drogi rowerowe na odcinku blisko 100 km, to 2 tys. km dróg będzie kosztowało około 4 mld zł i nie jesteśmy w stanie zrobić tego z pieniędzy wojewódzkich. Choć tak jak mówię, czas ma to do siebie, że szybko leci. Oczywiście chcielibyśmy to zrobić do roku 2030, ale gdyby się znalazły środki rządowe na wsparcie takich programów, które są oczywiste... Ja nie muszę tutaj przekonywać państwa o wpływie na zdrowie, na kondycję fizyczną i tak dalej. Można powiedzieć – same zyski. A wpisuje się to tutaj – jeszcze tutaj jest pan minister – pięknie w taki program bezpieczeństwa „Wizja Zero”. Jest takie opracowanie zrobione przez generalną dyrekcję, które mówi taką rzecz – żeby „Wizja Zero” była możliwa, przed dużym miastem jest potrzebny ciąg pieszo-rowerowy o długości 10 km, przed mniejszym miastem – 5 km, a przed każdą miejscowością – 2 km. Tam się po prostu odnotowuje ruch pieszych, a więc my robimy pełną segregację. Nasze drogi są w pełnej segregacji od ruchu samochodowego.

Na tym poprzednim slajdzie widać ten układ Olsztyn – Olsztynek. Tak sobie wyobrażamy, że to będzie wyglądało. Tutaj te trasy są dla państwa pokazane.

I chciałbym się jeszcze, przedstawiając zarząd dróg, pochwalić się dwoma rzeczami tak naprawdę. Robimy, proszę państwa, diagnostykę – i to nic nadzwyczajnego. Wiele zarządów dróg robi diagnostykę, ale jesteśmy jedynym zarządem w Polsce – już nie w Europie, bo Niemcy robią podobne opracowanie – który jest w stanie powiedzieć, ile potrzebujemy pieniędzy na utrzymanie nawierzchni. A gdy państwo zapytacie każdego innego zarządcę – ile pieniędzy potrzebuje,

odpowie, że dużo. My mamy wyliczone, to jest taka pierwsza mapa, co będzie się działo z siecią, kiedy będziemy mieli budżet na poziomie 0 złotych. Kolejne lata... Startowy rok to był rok 2016. Tam jest mapa na 2026. W 2036 mamy wszystko na czerwono. Możemy to pokazywać w układzie powiatowym, drogowym, odcinkowym – jak państwo sobie życzy. Druga mapa to jest 25 mln zł – co się dzieje z poszczególnymi drogami. Dla nas taką graniczną kwotą jest 40 mln zł dzisiaj – bo ta kwota 25 mln zł była waloryzowana od 2016 roku. I tą kwotą jest 40 mln...

Muszę powiedzieć – tutaj jest pan marszałek – że ten program pozwolił nam uruchomić program odnow nawierzchni i systematycznie zarząd województwa dba, żeby ta kwota 40 mln zł była przekroczona. W tym roku mamy 80 mln zł i nasz stan sieci ciągle się poprawia. Myślę, że to takie narzędzie bardzo polityczne – może akurat tutaj dobrze trafiłem – ale myślę, że to jest rzecz, której nikt na świecie nie ma, przynajmniej w Europie. Niemcy w tej chwili robią takie opracowania. Jesteśmy jedynym zarządem, który jest w stanie powiedzieć, ile potrzeba na utrzymanie nawierzchni, żeby ogólny wskaźnik się nie zmieniał. To znaczy, że niektóre obszary będą się zmieniać, że jest gorzej, ale jak robimy ogólne badanie sieci, to wskaźnik tej sieci nie będzie się zmieniał. Jest powyżej 40 mln – polepsza się nam stan. Poniżej 40 mln – jesteśmy w stanie powiedzieć, w którym powiecie, na której drodze będą, proszę państwa, zmiany niekorzystne dla sieci lub też korzystne.

I druga rzecz, którą chcę się państwu pochwalić. Nie wiem, jak to wygląda w tej chwili w innych zarządach. Jak zaczynaliśmy, też byliśmy jedyni. Wypadki drogowe są analizowane po wypadku. Jesteśmy zarządem, który jest w stanie przewidywać, jakie elementy drogi trzeba poprawić, żeby tego wypadku nie było. Mamy takie opracowanie, zrobiliśmy pilotaż dla powiatu kętrzyńskiego, gdzie mamy całą sieć opracowaną w taki sposób, że wiemy, jakie elementy dróg powinniśmy poprawiać, żeby unikać wypadków, zwłaszcza tych najtrudniejszych.

No i to, co jest – nie będzie tutaj żadnej niespodzianki – czyli oczywiście problemy formalno-prawne. I tutaj chciałbym... Wybraliśmy tak naprawdę, bo tych problemów, jak państwo wiecie... Ta przewlekłość procedur nie wynika z niechęci ludzi, którzy zajmują się drogami, tylko z tego, że po prostu procedury są bardzo rozległe i rozbudowane. Wybrałem kilka takich problemów, myślę, że bardzo prostych, przynajmniej z mojej perspektywy.

Pierwszy – mamy wspaniałą specustawę o drogach, o przygotowaniu inwestycji drogowych. My dzisiaj, chcąc budować nowoczesne miasto, takie jak Olsztyn, budujemy wjazd do miasta Olsztyna i budujemy parking, gdzie mają ludzie zostawiać samochody czy też rowery i prześiadać się do komunikacji zbiorowej. Problem polega na tym, że my zgodnie z tą specustawą nie możemy tego zrobić. Ten parking musimy wybudować na specjalnych prawach, a więc z takiego pozwolenia na budowę, za zgodą. Gdyby Wysoka Komisja wprowadziła do prawa ujednolicenie dwóch zapisów – specustawy i zwykłej ustawy o drogach – moglibyśmy tutaj po prostu znacznie ten proces ułatwić.

Napotkaliśmy jeszcze jeden problem. Wiadomo, wszyscy słyszymy, że powinniśmy się przygotować na złe scenariusze dotyczące ewakuacji. I te parkingi, my mamy uzgodnione z wojskiem, jak powinny wyglądać – ale mamy ten sam problem. Budujemy drogę, a nie możemy tego parkingu zaprojektować tak, jak byśmy chcieli, bo musimy iść osobną ustawą. I gdyby się dało ten zapis po prostu ujednolicić, byłoby to duże ułatwienie – bo nasze procedury specustawy są... To jest specustawa, ale myślę, że to, co się stało na drogach, wskazuje, że świetnie się sprawdziła jako ustawa. I ten drobny element tutaj byłby do państwa taką prośbą...

No i tutaj przewlekłość tych procedur. Mamy pomysł taki, żeby nakazać organom wydawanie decyzji w określonym terminie, a potem uznać cichą zgodę. Nie wiem, jakie są uwarunkowania. To jest tylko pomysł naszych ludzi, którzy po prostu przez lata walczą z różnymi problemami odnośnie wydawania decyzji. A więc nakazać organowi wydać decyzję, a jeśli nie wyda w danym czasie – są takie przepisy dotyczące innych obszarów – to jest milcząca zgoda na zaprojektowane rozwiązanie. Wiem, że pani dyrektor tutaj zaraz krzywo na mnie będzie patrzeć, ale taka jest nasza propozycja.

I trzeci taki wielki problem, który mamy, to jest podejście naszych monopolistów. Bo wiemy, że jest rozdział, prawda, a zakłady energetyczne to niby są cztery czy pięć – ale tak naprawdę to jest monopolista, który nie szanuje ustawy o drogach publicznych, narzuca swoje warunki dotyczące eksploatacji sieci, uzgodnień, trwałości tych uzgodnień. Zakłady energetyczne nie szanują też interpretacji ministra infrastruktury w tym zakresie – bo po prostu są monopolistą. Jak nie podpiszą umowy, to po prostu nie mamy możliwości realizacji. My przygotowujemy projekt, przygotowanie tego projektu trwa bardzo długo, tracimy te uzgodnienia.

Zgodnie z interpretacją ministra infrastruktury powinny te uzgodnienia nadal obowiązywać, ale zakłady energetyczne mówią: „Nie, dziękujemy, róbcie od nowa”.

I kolejny problem, który jest tutaj chyba specyficzny dla naszego województwa – chociaż aleje drzew są wszędzie. Jest taki problem, że na każde drzewo, które musimy wyciąć, mamy decyzje kompensacyjne. My lubimy te decyzje, bo chcemy, żeby te aleje u nas były. Ale potrzebna jest zmiana prawa, która pozwoliłaby nam otworzyć się na inne miejsca niż przy danej drodze, czy w ogóle przy drogach – żebyśmy mogli z gminą uzgodnić, że posadzimy te drzewa nie przy naszej drodze wojewódzkiej, gdzie jest ciężko znaleźć miejsce i ta droga ma inną funkcję niż piękna droga gminna, która mogłaby być tymi drzewami obsadzona. My te nasadzenia pokrywamy... Chodzi tylko o to, żebyśmy mieli możliwość robienia nasadzeń zastępczych nie tylko przy naszych drogach. To jest problem wszystkich zarządców dróg. Mamy takie spotkania, jak państwo słyszeli albo nie – ostatnio drogowcy są na cenzurowanym, jeśli chodzi o wycinkę... Ale nie o to chodzi. Chcemy, żebyśmy mogli nasadzenia robić nie tylko przy drogach – tu jest potrzebna po prostu zmiana przepisów.

Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję panu dyrektorowi.

Mam też prośbę dokładnie taką samą, jaką skierowałem do uczestników naszych spotkań wczoraj – abyśmy jako Komisja otrzymali te propozycje w formie takiej, którą moglibyśmy procedować, czyli na przykład jakiegoś projektu dezyderatu z wystąpieniem. Coś takiego, panie dyrektorze, co pozwoli naszej Komisji podjąć dalsze działania.

Bardzo serdecznie dziękuję, panie dyrektorze. Właśnie po to przyjeżdżamy, żeby usłyszeć o tych sprawach, których czasem, szczerze mówiąc, z pozycji posiedzenia Komisji w parlamencie po prostu nie widać. Bardzo serdecznie też dziękuję za takie konkretne, bardzo merytoryczne podejście pana dyrektora.

Szanowni państwo, zgłosili się państwo do zabrania głosu. Jako pierwszy głos zabierze pan wójt Bohdan Mohyła z gminy Pozezdrze. Bardzo proszę, panie wójcie.

Wójt gminy Pozezdrze Bohdan Mohyła:

Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, posłowie, panie wojewodo, panie marszałku, drodzy koledzy samorządowcy, ja mam taki problem, a właściwie wniosek – ponieważ moi koledzy to przeważnie mają drogi wojewódzkie, bo mają ścieżki pobudowane wzdłuż tych dróg wojewódzkich i tego problemu nie mają. Ja natomiast mam ten problem, ponieważ jest droga nr 63 z Pozezdrza do Węgorzewa. I mam taką prośbę, że gdyby były prowadzone prace projektowe na temat modernizacji tejże drogi, żeby uwzględnić też ścieżkę. Dlatego, że wszelkie pomiary, które są tam dokonywane, niczego nie odzwierciedlają. Dlaczego? Dlatego, że tam na całym odcinku praktycznie jest podwójna lub pojedyncza ciągła. Wystarczy tylko, że jest jeden roworzysta, wystarczy, że jest tylko jeden wolnobieżny pojazd i już przejechać nie można, korki się zaczynają od Pozezdrza aż do Giżycka. Dlaczego tam? Bo od Węgorzewa do Pozezdrza jest ścieżka rowerowa. Tutaj nie ma. Bardzo bym prosił o uwzględnienie w tych przyszłych pracach projektowych tej ścieżki rowerowej w tym pasie. My wcześniej rozmawialiśmy już z panem dyrektorem Pokojem i z panem Dudzińskim. Tak że bardzo bym prosił, żeby bardzo poważnie do tego podejść.

Inny problem to jest też problem, gdzie chcemy zjazdu... Wiadomo, że do jednej działki jest jeden zjazd, ale nie zawsze jest tak, że do jednej działki można... Jeżeli na przykład zwracamy się z prośbą o wykonanie drugiego zjazdu, to nie możemy uzyskać zgody, dlatego że na przykład ja przez ten obiekt, do którego mam zjazd, nie mogę zjechać do dalszej części tej działki... A jeżeli chcę budować magazyny OC, to musiałbym mieć tam drugi zjazd, bo na przykład przez oczyszczalnię nie wolno przejechać. A więc tu warto też się pochylić nad takimi wyjątkami, żeby te rozwiązania może były ustawowe.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję panu wójtowi.

Panie wójcie, też prośba, gdyby pan wójt zechciał spowodować, żeby te informacje i zgłoszenia dotarły do naszej Komisji – żebyśmy mogli podjąć też z naszej strony stosowne działania. Bardzo dziękuję.

Jako kolejny głos zabierze pan Jacek Wiśniowski, burmistrz Lidzbarka Warmińskiego. Bardzo proszę.

Burmistrz Lidzbarka Warmińskiego Jacek Wiśniowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie parlamentarzyści, panie ministrze, panie wojewodo, koledzy, koleżanki, szanowni państwo, przede wszystkim chciałem się odnieść tutaj do dwóch elementów związanych z drogą krajową nr 51. Wiemy, że odcinek Olsztynek jest przebudowany, jest to S-ka, jest wspaniale. I fajnie, że są prowadzone działania zmierzające do tego, żeby zrobić obwodnicę Olsztyna. Cieszy mnie to, że jest w projektowaniu obwodnica Dobrego Miasta. Ale szanowni państwo, jestem burmistrzem Lidzbarka Warmińskiego, najmłodszego uzdrowiska w Polsce i chciałbym tylko powiedzieć, że są jeszcze powiaty – bartoszycki, lidzbarski – które są na dzień dzisiejszy całkowicie wykluczone komunikacyjnie. Dlaczego? Ponieważ dzisiaj też były wskazania dotyczące tego, że linie komunikacji kolejowej dochodzą do Bartoszczyk, ale od Bartoszczyk niestety nie idą. A to są trzy jednostki wojskowe. Jedna duża jest w Bartoszczykach i dwie jednostki w Lidzbarku Warmińskim – czyli z punktu widzenia militarnego, ale też i bezpieczeństwa ludności, to też jest bardzo istotne. Po zamknięciu granicy, po ograniczeniu możliwości gospodarczych z Obwodem królewieckim niestety umarły te dwa powiaty. Nasze działania zmierzające do tego, żeby utworzyć uzdrowisko, dają możliwości oczywiście rozwoju całego regionu, ale nie mamy niestety ani dobrej drogi krajowej dobrej, ani kolei w ogóle – która została kiedyś rozebrana na odcinku Bartoszyce – Lidzbark Warmiński – Ornetą. Kilkakrotnie – panie ministrze, dziękuję za to, że pan przyjmuje mnie... Bo mnie pan już zna. I będę walczył cały czas o tę drogę nr 51, żeby ona została zrealizowana i przebudowana do odcinka Wikrowo. I proszę bardzo o to, żeby jednak ona była zrealizowana, bo naprawdę my nie mamy jak dojechać do tego uzdrowiska, a z drugiej strony Bartoszyce nie mają możliwości rozwijania się.

Oczywiście przystąpię do elementu związanego z koleją. Szanowni państwo, zrobiliśmy to wspólnie z wieloma mieszkańcami poprzez petycje, poprzez wiele pism, poprzez przyjazdy wielu do pana ministra, a także PKP. Jest wpisane w strategię rozwoju województwa warmińsko-mazurskiego odcinek budowy kolei od Bartoszczyk przez Lidzbark Warmiński do Dobrego Miasta jako strategiczny. Dlaczego? Bo od Olsztyna przez Dobre Miasto na Ornetę i Braniewo jest możliwość połączenia nas z Elblągiem, a z drugiej strony z Olsztynem – i to by był najkrótszy i najwspanialszy odcinek, który by mógł ewentualnie zwiększyć bezpieczeństwo i możliwości gospodarcze naszego regionu. Dlatego też w chwili obecnej bardzo proszę pana przewodniczącego, a także Komisję, żeby uwzględniła sprawy związane z drogą nr 51, z wieloma ludźmi, interesami tych ludzi, ale także z bezpieczeństwem właśnie na odcinku Bartoszyce przez Lidzbark Warmiński do Dobrego Miasta. Mam nadzieję, że to po prostu zostanie wykonane i taka jest moja też prośba, jak myślę, w imieniu wielu mieszkańców – ponieważ w krótkim okresie zdobyliśmy 4 tys. podpisów pod petycją i zrealizowaliśmy ten plan. Bardzo dziękuję Zarządowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego, że właśnie w tym projektowaniu nowego planu uwzględnił też połączenie nowej linii Bartoszyce – Lidzbark Warmiński – Dobre Miasto.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję i mam nadzieję, że to się stanie. Będę pukał cały czas.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję panu burmistrzowi.

Panie burmistrzu, w programie Zintegrowanej Sieci Kolejowej, który ogłosiliśmy kilka dni temu, jest wpisany nowy korytarz pomiędzy Ornetą, Lidzbarkiem i Bartoszczykami. I on jest wpisany jako korytarz uzupełniający do realizacji. Tak że oczywiście to jest również kwestia zaplanowania już inwestycji, ale myślę, że to są też takie dobre informacje – bo to już jest wpisane w krajowy program. Tak że bardzo się cieszę, bo też państwo zyskają dobre możliwości komunikacyjne. Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana Roberta Waraksę, burmistrza Olsztynka.

Burmistrz Olsztynka Robert Waraksa:

Panie przewodniczący, panie parlamentarzystki, panowie parlamentarzyści, szanowni goście, ja chciałbym się zwrócić z prośbą o wznowienie prac nad projektem budowy wschodniej obwodnicy Olsztynka – i tutaj mówimy o ciągu drogi krajowej nr 58. Podejmujemy od dłuższego czasu te działania, bo taka koncepcja przebiegu wschodniej obwodnicy była rozważana już kilkanaście lat temu. Tak naprawdę ona nie została wykonana przy okazji budowy zachodniej obwodnicy

Olsztynka – mówimy o S51. To wtedy odbywało się we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad. Została umieszczona w dokumentach planistycznych. I ja też zwracam uwagę, że mimo iż upłynęło wiele lat, te tereny, przez które była planowana ta obwodnica, w dalszym ciągu pozostają niezabudowane, w zasadzie nie zmieniły się. My tutaj pilnujemy w dokumentach planistycznych i w studium, żeby te korytarze pozostawały niezabudowane – bo nam na tym zależy. To jest odcinek około 3 km, który by połączył tak naprawdę trasę S51, S7 z drogą krajową nr 58, z pominięciem oczywiście Olsztynka i Mierek, ale docelowo także z Via Balticą.

My też deklarowaliśmy, że moglibyśmy współfinansować dokumentację. Z naszego punktu widzenia to jest oczywiście dość istotne, ponieważ my jako Olsztynek przeżywamy dynamiczny rozwój. Zresztą państwo tutaj zwracali wielokrotnie uwagę, że drogi ekspresowe i linia kolejowa generują ruch, jeśli chodzi o turystów, mieszkańców, ale także powstające centra logistyczne. Z drugiej strony obwodnica ma znaczenie obronne – tego nie muszę uzasadniać, bo myślę, że nie ma takiej potrzeby. Natomiast odcinek drogi krajowej nr 58 przebiegający przez gminę Olsztynek dla nas generalnie generuje szereg problemów. To jest 70 skrzyżowań. Nie jesteśmy w stanie uzgodnić żadnych kolejnych, bo te, które istnieją, ograniczają to, a chcemy się rozwijać i chcemy, żeby ta droga, która dzisiaj przebiega przez miasto... Ona przecina też linię kolejową, co generuje z kolei duże korki. Chcemy, by te problemy zostały po prostu rozwiązane. Podejmowaliśmy oczywiście te działania dotyczące konsultacji programu budowy obwodnic w kraju, cały czas sygnalizujemy, że ten problem występuje – nie mając na razie nadziei na to, że powróci kiedyś ministerstwo czy GDDKiA do planów tak naprawdę dokończenia obwodnicy Olsztynka w przebiegu drogi S51. Dziękuję bardzo.

Oczywiście też pozwolę sobie takie pismo do pana przewodniczącego skierować.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak jest. Bardzo proszę. Dziękuję panu burmistrzowi.

Bardzo proszę, teraz pan Edward Żuralski, starosta nowowiejski. Bardzo proszę, panie starosto.

Starosta nowomiejski Edward Żuralski:

Dziękuję uprzejmie. Panie przewodniczący, panie ministrze, Szanowna Komisjo, panie wojewodo, panie marszałku, szanowni koledzy, ja mam to szczęście, że mam posła z mojego powiatu, pana Zbyszka Ziejewskiego, także cieszę się, że tutaj możemy wspólnie zabiegać o te sprawy – i dziękuję mu za to, że jest posłem, który potrafi do naszego województwa ściągnąć całą Komisję. Uważam, że jest to naprawdę super osiągnięcie. Dziękuję też panu ministrowi Bukowcowi, który widzi potrzeby naszego województwa, a jest z południa Polski. Jest z Bochni, więc ma daleko do nas, szanowni państwo... A więc dziękuję bardzo, że sprawy naszego województwa są dla niego ważne.

Chcę powiedzieć, że nasze województwo jest specyficzne. Buduje się drogi, wiadomo, jak w całej Polsce, ale jesteśmy zielonymi płucami naszej Polski. Wiele z państwa spędza u nas wakacje, ale nie tylko – i uważam, że powinniśmy dbać o drogi, ale także o alternatywę drogi, czyli drogi rowerowe. My jako samorządowcy wiele dokumentacji przygotowujemy w tym kierunku i staramy się wyprzedzać pewne fakty, żebyśmy po prostu tę dokumentację mieli. I bardzo zabiegamy o to, żeby był jakiś specjalny program dla naszego województwa dotyczący właśnie budowy dróg alternatywnych – bo to jest rzecz, która dla nas wszystkich, dla Polaków będzie sprawą naprawdę ważną. O to, co powiedział pan dyrektor zarządu dróg wojewódzkich, apelujemy i też ja o to wnoszę.

Szanowni państwo, na swoim powiecie trudno mi jest wykonać te drogi, które są ważne. Ja otrzymuję 2173 tys. z RFRD i to jest, drodzy państwo, naprawdę suma, która... Wiecie, w tym roku, co można zrobić za takie sumy? Ale też się udaje zrobić... Z tak zwaną nakładką, udało mi się zrobić ponad 4 km dodatkowej drogi, która od 54 lat nie była wykonywana.

I razem z samorządowcami też staramy się współpracować. Razem ze starostą działdowskim chcemy zrobić drogę, która ma 11 km. Jest bardzo obciążona, bo to jest kierunek na Warszawę i nie jestem w stanie, żeby po prostu wykonać to sam, nawet z samorządowcami. Samorządowcy dopłacają mi po 50% do wkładu własnego, żeby tylko jakiegolwiek inwestycje zrealizować. Jest to naprawdę wyjątkowe. I my jako powiat to robimy. I uważam, że takie powiaty, które starają się, które robią i dużą kwotę swoich pieniędzy z budżetu przekazują, żeby wspomagać... I tu prosiłbym, żeby wspomóc, jeśli by zostały środki, które są często z przetargów

i tak dalej, żeby pan minister miał na uwadze tę drogę, którą my chcemy wykonać z Nowego Miasta do Lidzbarka – nie Lidzbarka Warmińskiego, ale Welskiego. Jest to koszt 30 mln zł, taki przypuszczalny. Musimy poszerzyć po pół metra z każdej strony.

I tutaj też były zastrzeżenia do pani dyrektor RDOŚ – chcę podziękować, bo ja otrzymałem zgodę na wycinkę 208 drzew. Drodzy państwo, gdzie się dwóch mądrych spotka, zawsze jest łatwiej. Wolę, żeby z mądrym się zgubić, niż z głupim się znaleźć. I drodzy państwo, ja apeluję o to, żebyśmy mogli o te dodatkowe środki, które by zostały, się ubiegać i wspólnie je dobrze wykorzystać. Kiedy 5-6 samorządów współpracuje i każdy dodaje swoją cegiełkę, żeby zrealizować... I ta droga właśnie z Nowego Miasta do Lidzbarka jest dla nas bardzo ważna. Nikomu nie życzę, żeby nią przejechał.

I bardzo dziękuję dzisiaj szanownej Komisji, wszystkim posłom obecnym tutaj i panu ministrowi za to, że są tutaj z nami, że możemy powiedzieć, że jesteśmy dostrzegani. Dziękuję państwu serdecznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie starosto. I też prośba o podzielenie się z Komisją w formie pisemnej.

Jako kolejny głos zabierze pan Dawid Kopaczewski, burmistrz Iławy. Bardzo proszę, panie burmistrzu.

Burmistrz Iławy Dawid Kopaczewski:

Dzień dobry, witam wszystkich państwa bardzo serdecznie. Panie przewodniczący, szanowni państwo, zanim przejdę do mojego pytania, tylko podłączę się tutaj do sugestii pana dyrektora w zakresie zmian legislacyjnych, jeżeli chodzi o wycinki. Bardzo ważna kwestia. My też jako samorząd wspieramy naszych przedsiębiorców, ale czasami też sygnalizują nam przedsiębiorcy, i my sami stwierdzamy, że na swoich działkach nie mamy gdzie tych nasadzeń kompensacyjnych robić. A więc rozszerzenie tego prawa o kolejne możliwości – sąsiednich działek czy działek gminnych na przykład – byłoby naprawdę krokiem w dobrą stronę i pomocą w tym zakresie.

Bardzo serdecznie dziękuję także panu posłowi Zbigniewowi Ziejewskiemu i panu ministrowi za przychyłność w sprawie węzła zachodniego na S5. Duży krok w dobrą stronę. Na to czekała nasza społeczność i tutaj dzięki panu posłowi, dzięki panu ministrowi udało się to wszystko uzyskać. Gorąco dziękuję.

I przechodząc do mojego pytania... Otworzę sobie tylko mapkę... Chciałbym zapytać w sprawie Zintegrowanej Sieci Kolejowej – ponieważ jakiś czas temu pojawiła się mapa, która pokazuje sieci kolejowe obecne. I tutaj ważna sieć Warszawa – Gdańsk, która przebiega między innymi przez nasze miasto Iława. Ale obok tych projektowanych widzimy, że powstanie alternatywna sieć łącząca Gdańsk z Warszawą. Będzie ona przebiegała między innymi przez Toruń i przez Płock. W kontekście naszego miasta, które ma bogatą historię kolejarską, oraz tego, że ta sieć łącząca Gdańsk z Warszawą i zatrzymujące się Pendolino jest dla nas oknem na świat – jak państwo jako Komisja zapatrujecie się na to, jeżeli powstanie ta alternatywna sieć łącząca Gdańsk z Warszawą przez Toruń? Nasz węzeł państwa zdaniem straci na znaczeniu? Czy będzie priorytet położony właśnie na ten odcinek toruński? Czy będziemy mieli gwarancję, że sieć szybka, czyli Pendolino, nadal będzie się zatrzymywała w Iławie? Bo nie ukrywam, gospodarczo, turystycznie, komunikacyjnie bardzo na tym korzystamy. Gdzie jestem, zachwalam, że z Gdańska do Iławy przyjedziemy w godzinę, z Warszawy do Iławy w godzinę i 40 minut. Wiele osób, które szuka miejsca do życia na naszym terenie, w ogóle w naszym regionie, wybiera Iławę, ponieważ jesteśmy takimi wrotami Warmii i Mazur i łatwo do nas po prostu dojechać. Pytanie, co się stanie w 2040 roku, kiedy powstanie ta alternatywna sieć? Czy faktycznie będziemy mieli stratę, że tak powiem, statusu takiego, wydaje mi się, węzła takiego kolejowego w naszym regionie? Bardzo ważne pytanie w kontekście przyszłości, w kontekście kolejnych 15 czy 20 lat.

Jeszcze jedno pytanie, jeśli można – tylko nie wiem, do którego pana dyrektora – jaka jest szansa na rozstrzygnięcie finansowania, jeśli chodzi o wiadukt? Bo wiemy, że wniosek został złożony, czeka na rozstrzygnięcie chyba na liście rezerwowej. Czy coś tam do góry idzie, ta lista rezerwowa, czy nie? Czy nadal czekamy i będziemy jeszcze czekać? Serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Też, panie burmistrzu, bardzo proszę – chociaż na te pytania być może pan minister też będzie w stanie odpowiedzieć... Jeżeli nie, to, krótko mówiąc, proszę o korespondencję do Komisji.

Zgłosił się również pan Jacek Kosmała, burmistrz Nidzicy. Bardzo proszę.

Burmistrz Nidzicy Jacek Kosmala:

Dzień dobry państwu. Dziękuję za udzielenie głosu i za to, że Szanowna Komisja zdecydowała się przyjechać do nas i posłuchać oddolnych problemów.

Panie przewodniczący, jestem jedną z gmin, która była w tym roku objęta pasem niezwyklej śnieżycy. I pewnie nie mówiłbym o tym, gdyby nie to, że Ministerstwo Finansów pozbawiło mnie 3,7 mln subwencji ogólnej. Zostaliśmy pozbawieni bonu ciepłowniczego, a mam osiem jednostek oświatowych, gdzie ponoszę ogromne koszty ogrzewania, gdzie energia elektryczna jest najdroższa w Europie. Jest to koszt rzędu 400 tys. przez 4 miesiące na początku tego roku. Gdyby nie to, to pewnie bym sobie poradził. Śnieżycą spowodowała 2,3 mln dodatkowych kosztów na usunięcie śniegu i umożliwienie ludziom wyjechania z posesji, z domu do pracy, do szkół i tak dalej. Nikt nie zrekompensował nam tej straty.

I jeszcze raz powtórzę – ja nie występowałbym o te pieniądze, gdybym je miał. Ale w tej chwili muszę prosić szanowną Komisję – bo jeśli nikt mi nie pomoże, to ja na koniec roku będę musiał zamknąć szkoły i obiekty, bo nie będę miał za co ich ogrzać. Sytuacja jest dramatyczna i zwracam się z dramatycznym apelem o to, żeby przyjrzeć się tym kilku gminom, które były w tym pasie. Ja miałem 104 centymetry śniegu, drodzy państwo. To nie jest normalna rzecz. Nikt tego nie mógł przewidzieć. Nikt. To jest jedna rzecz.

Druga rzecz – jeśli nie ma na to środków, to może należałoby w takich sytuacjach, kiedy jesteśmy w stanie zagrożenia wojną, zrezygnować z miękkich projektów, a przeznaczyć to na twarde projekty. Ja wiem, że to nie państwo o tym decyduje, tylko pewnie już szersze gremium i pan premier, ale należałoby o tym głośno powiedzieć. Drodzy państwo, środki dla kół gospodyń wiejskich na kursy manicure to chyba nie w tym czasie... A my nie mamy – jeszcze raz powtórzę – za co ogrzać jednostek oświatowych.

Dofinansowanie. Są gminy bogate. Opole, Wrocław – pewnie tam bogactwo widać. Widać też, bo kierowane są tam największe zakłady pracy. My tu jesteśmy wykluczeni. I pewnie populacja nie byłaby tak niska, gdybyśmy mieli miejsca pracy i duże zakłady. Do czego zmierzam? 50% dofinansowania dla gminy, która ma powyżej 30-40% zadłużenia, to jest zbyt mało. To jest zbyt mało, a chciałbym powiedzieć, że nie tylko Żuławy – oczywiście dziękuję panu posłowi, że dba o ten teren – gmina Nidzica na przykład jest na bagnach. Nasze miasto jest na bagnach. A więc też te roboty drogowe są dużo droższe, cięższe, dłuższe niż pewnie na Podlasiu, gdzie są piaski. Ale ja tu nie chcę zabierać z Podlasia – absolutnie nie. Tylko też powinno być to brane w wnioskach pod uwagę. Jeśli gmina wnioskuje i są zrobione badania geologiczne, to wtedy wojewoda ma możliwość dofinansowania do 80%. Nie robi tego, bo chce jak najwięcej rozdzielić tych pieniędzy, żeby jak najwięcej gmin skorzystało – ja to też rozumiem. Ale należałoby to uregulować, żeby wojewoda nie miał tej swobody i tej odpowiedzialności za to, że musi to rozdzielić, tylko żeby to było jakoś uregulowane. Zadłużenie gmin w ogóle nie jest brane pod uwagę przy dofinansowaniach. Zupełnie. Teraz ja w jednej gminie nigdy w życiu się nie zrównam z kolegą ze Stawigudy, który ma magazyny i ma setki tysięcy metrów opodatkowanych i wpływ do budżetu. A to jest gmina wiejska, ja jestem miejsko-wiejska. Ja mam 130 mln budżetu, a Stawiguda ma 260 mln. I jest stać...

Jeszcze nic nie padło dzisiaj, ani jedno słowo, o infrastrukturze wodno-kanalizacyjnej. A to też jest problem. Jeśli mamy się przygotowywać do inwazji, to musimy mieć studnie. Nie możemy zasilać 12-tysięcznego miasta z jednej studni, z jednego miejsca. Wystarczy, że ktoś się zatruje, że coś się wydarzy i nie ma... Powinno to być pierścieniowane, wszystkie wioski dookoła i tak dalej – ale my nie mamy na to środków. Zatem też należałoby o tym pomyśleć i należałoby o tym rozmawiać.

Ja mam więcej takich tematów, ale nie będę przedłużał, bo wszyscy są już zmęczeni. Ja, panie przewodniczący, prześlę drogą mailową i bardzo bym prosił, żeby Komisja choć chwilę podyskutowała o tych naszych problemach.

Jeszcze raz państwu dziękuję za to, że przyjechaliście i nas wysłuchaliście. Bo to, że ja mogłem się przed wami teraz wypowiedzieć, też dla mnie dużo znaczy. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Zachęcam też do podzielenia się w formie wystąpienia pisemnego do Komisji.

Szanowni państwo, oczywiście czasem te informacje trzeba śledzić. Bo na przykład w zakresie szkół oferowaliśmy ze środków KPO taką linię – ponad 1 mld zł dofinansowania na termomodernizację szkół. Nie wszyscy o tym pewnie wiedzieli, więc to też... Natomiast to naprawdę w wielu

szkołach... To, co pan burmistrz powiedział o kosztach ogrzewania... Mało kto kojarzy termomodernizację, inwestycje w odnawialne źródła energii z tym, że to wpływa później na budżet na przykład związany z utrzymaniem szkoły. Krótko mówiąc, poniesione nakłady inwestycyjne później obniżają rachunki – i my to widzimy. W związku z tym systematycznie oferujemy tego typu programy.

Zachęcam, żeby śledzić też, co robi Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. W tym roku 37 mld zł tylko ze środków funduszu na różne projekty.

Ja rozumiem skomplikowaną sprawę związaną z wysokością dofinansowania, ale też zachęcam, żeby skontaktować się chociażby z wojewódzkim funduszem ochrony środowiska. Nie wiem, jak on tu funkcjonuje, ale na przykład u nas, w województwie śląskim, uznaliśmy, że programy termomodernizacyjne dla tej sfery publicznej, czyli na przykład na szkoły, przedszkola, ochotnicze straże pożarne, po to, żeby zmniejszyć rachunki związane z energią, z ogrzewaniem, to jest znakomity pomysł na to, żeby zadziałać w tych miejscach, w których potrzeba. Tak że zachęcam też... Może tutaj postaramy się przekazać to też do wojewódzkiego funduszu – bo być może tutaj są jakieś możliwości. Nie wiem, jaki fundusz ma budżet, nie wiem, jakie prowadzi prace. Mówię to na przykładzie wyłącznie tego, co po prostu robimy u nas. Ale bardzo dziękuję za te słowa również.

Szanowni państwo, bardzo proszę, też państwo posłowie zgłosili chęć zabrania głosu. Pani posłanka Paulina Matysiak, bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Dzień dobry. Dziękuję za udzielenie głosu. Ja chciałabym powiedzieć o dwóch rzeczach i raczej krótko.

Przede wszystkim, jeżeli chodzi o drogę S16, chciałam dopytać – też w poprzedniej kadencji Sejmu składałam interpelację w tym zakresie do poprzedniego ministra, do poprzedniego rządu – jak wygląda kwestia bezpieczeństwa estakad planowanej drogi S16 przez mazurskie jeziora. Chciałabym zapytać pana ministra infrastruktury o to, jakie na ten temat zdanie ma wojsko, minister obrony narodowej? I czy faktycznie nie byłoby lepiej po prostu połączyć Elk i wschód województwa drogą szybkiego ruchu na południe od Wielkich Jezior Mazurskich? Tutaj jestem ciekawa tej opinii ze strony wojska. Myślę, że chyba nie ma z tym problemu, bo w obu resortach na czele tych resortów są politycy Polskiego Stronnictwa Ludowego.

I druga kwestia. Tutaj też padały te tematy związane z linią kolejową Bartoszyce – Lidzbark Warmiński – Dobrze Miasto. Padł temat Zintegrowanej Sieci Kolejowej. I może też jedno wyjaśnienie – to nie jest dokument rządowy. Można powiedzieć, w dużym skrócie, że to taki koncert życzeń. Na stronie internetowej rządowej Zintegrowanej Sieci Kolejowej można przeczytać, że ten układ sieci kolejowej zaproponowany w ZSK nie wskazuje dokładnego, szczegółowego przebiegu infrastruktury planowanej do budowy. A więc od samego faktu, że ktoś wspomina o tym, że takie połączenie byłoby warto zrealizować, do realizacji, do budowy naprawdę bardzo daleka droga. My też będziemy o tym dyskutować na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w lipcu tego roku. I na pewno będzie dużo pytań w ogóle związanych z połączeniami, propozycjami, które się pojawiają tutaj. Jeśli chodzi o dokumenty rządowe, to Strategia Zrównoważonego Transportu Przyjęta do 2030 r. jeszcze parę lat temu – i tam warto szukać przyjętych przez rząd stanowisk. Ja tylko uczulam, że to, co pojawia się w sieci... Bo ostatnio na przykład też duża koncepcja Stowarzyszenia „Tak dla CPK” pewnej propozycji rozwoju sieci kolejowych pojawia się w przestrzeni publicznej i to jest tylko propozycja – tak samo jak ZSK. Pewnie tym, co dobre z tych dyskusji, jest to, że faktycznie jesteśmy w stanie sobie wyobrazić budowę nowych linii kolejowych, modernizację tych istniejących, rewitalizację tych, które może na ten moment nie funkcjonują. Natomiast jeśli chodzi o takie konkretne daty uruchomienia połączeń na tych odcinkach, to myślę, że my się nie dowiemy tego w najbliższym czasie – w najbliższym roku czy w ciągu najbliższych dwóch lat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan poseł Łukasz Kmita.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Bardzo serdecznie dziękuję samorządowcom za to, że zabierali w taki otwarty sposób głos. Bo właśnie w moim przekonaniu tylko taka szczerą, konkretną i dobrą rozmowę, także z nami, przedstawicielami Komisji, może spowodować pewne zmiany w polityce rządu.

My jako przedstawiciele Prawa i Sprawiedliwości od trzech lat apelujemy o to, aby powrócić do Programu Inwestycji Strategicznych, gdzie samorządy miały możliwość uzyskania dofinansowania na poziomie 98%. To szczególnie w małych, biedniejszych samorządach – powiedzmy sobie szczerze – była możliwość pewnego skoku cywilizacyjnego. Oczywiście też trzeba przyznać uczciwie, że te projekty nie zostały wstrzymane przez obecny rząd i są realizowane już te wybrane za czasów Prawa i Sprawiedliwości. Ale myślę, że samorządy w Polsce zaczynają odczuwać pewien głód dotyczący nowych inwestycji, który przekłada się także na to, że lokalne firmy zaczynają bardzo nisko schodzić z wycenami, zaczynają rywalizować. Ja na terenie Małopolski dostrzegam takie kwestie, że o inwestycje drogowe warte 400-500 tys. zł zaczyna rywalizować już nie lokalna firma, która ma siedzibę na terenie powiatu i płaci tu podatki, tylko zaczyna rywalizować firma Eurovia czy Berger Bau. Zaczynają rywalizować firmy o dużym portfelu i one po prostu zabijają lokalne podmioty gospodarcze, które tutaj od lat żyły. Pewnie i na Warmii i Mazurach, i w Małopolsce... Zatem ja, mówiąc szczerze, dzisiaj nie cieszę się w przeciwieństwie do niektórych z tego, że ceny potaniały o 30%. Bo to oznacza, że na rynku pojawiło się bardzo mało ofert i mówiąc wprost, za chwilę okaże się, że część mniejszych firm budowlanych, tych, które nie mają ogromnego zaplecza finansowego, po prostu upadnie. A to przełoży się za 2-4 lata na zdecydowanie wyższe rachunki w samorządzie.

Bardzo dziękuję też za ten głos dotyczący kwestii związanych z termomodernizacją. Rzeczywiście wydaje się, że brakuje w moim przekonaniu dużego programu termomodernizacyjnego dla samorządów. Ten miliard złotych, panie przewodniczący, jak podzielimy na 16 województw, to okaże się, że na województwo jest 60 mln zł – duża szkoła. Mówię duża szkoła, bo koszt modernizacji ostatnio w Olkuszu dużej szkoły, to 20 mln zł – pełnej modernizacji. Oczywiście są też potrzeby dotyczące mniejszych placówek, tych wiejskich, gdzie koszt termomodernizacji kompleksowej zgodnej z projektem i wymaganiami rządowymi to jest poziom od 3-5 mln zł, ale brakuje...

I myślę, że to jest taki też nasz postulat Komisji Infrastruktury, żebyśmy zaapelowali do rządu o stworzenie stałego mechanizmu wsparcia dla samorządów. Oczywiście zgadzam się całkowicie także z faktem, iż biedniejsze samorządy powinny mieć większe dofinansowanie z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Ja mogę powiedzieć, jak robiłem to w Małopolsce. Miałem honor i zaszczyt pełnić funkcję wojewody małopolskiego. My w podsumowaniu występowaliśmy do prezesa Rady Ministrów o zwiększenie dofinansowania z 50 do 60, czasem 70% – właśnie dla tych samorządów, które mają duże problemy finansowe – i zazwyczaj udawało się pewne kwestie ogarnąć pozytywnie.

Wydaje mi się także, że warto też spojrzeć – jak mówi minister Malepszak, którego akurat dzisiaj nie ma – na to, co się dzieje w infrastrukturze, jako nie na sukces jednej partii politycznej, jednego rządu, w tym wypadku rządu Donalda Tuska, ale jako na pewną kontynuację. Mielście państwo tutaj w województwie warmińsko-mazurskim... Stąd przecież pochodzi pan prezes Ireneusz Merchel, który naprawdę, trzeba przyznać, bardzo mocno zadbał o inwestycje kolejowe u państwa między innymi od 2017 roku – czy to linia Olsztyn – Działdowo, czy to Szczytno – Ełk, z Olsztyna do Gutowa, z Gutowa do Dobrego Miasta, z Dobrego Miasta do Braniewa, pięknie zmodernizowana stacja Olsztyn czy Ełk. Myślę, że akurat dużo dobrego się zadziało. I chciałbym, żeby oprócz takich deklaracji, które są składane, ważnych i potrzebnych, było też zapewnienie twardego finansowania dla projektów, chociażby dla linii z Olecka do Gołdapi, czyli linii 41 czy dla linii 223 Biskupiec – Mrągowo, czy chociażby Działdowo-Lidzbark-Welski, czyli linii 208. Oczywiście, trzeba przyznać, że deklaracje są składane, ale jak nie ma twardego zapisania finansowania tych zadań, to kończy się na deklaracjach, kończy się na tym, że jest wola polityczna, żeby modernizować te drogi żelazne, ale jednak finansów brakuje.

I dlatego też apeluję o to, żebyśmy jako Komisja Infrastruktury nie rozbudziali nadmiernie oczekiwań mieszkańców, jeśli nie możemy ich spełnić. Bo lepiej powiedzieć uczciwie mieszkańcom, że w tej perspektywie dziesięciu lat z trzech linii kolejowych będzie robiona jedna linia kolejowa, niż stworzyć pewien taki miraż, gdzie będziemy mówić, że będziemy budowali linie kolejowe nowe, konkurencyjne... Ja zupełnie nie rozumiem, po co ma być budowana nowa linia kolejowa kolei dużych prędkości, łącząca Gdańsk z Warszawą po nowym śladzie, gdy będziemy mieli na północnej CMK 250 km/h po modernizacji. Trzeba się zastanowić i w sposób racjonalny zarządzać tymi środkami, które mamy, bo jeszcze jest bardzo wiele regionów, oprócz tego, że mają świetny dostęp do infrastruktury dróg ekspresowych, świetnej kolei, to jednak mają potrzeby w postaci wbudowania chociażby chodników, czy nowych dróg. I tutaj też przestrzegam

trochę przed takim podejściem Ministerstwo Infrastruktury – choć wiem, że to jest powrót do projektu Prawa i Sprawiedliwości, gdy mieliśmy wydzielone środki jako wojewodowie na tak zwany fundusz nakładkowy... Ale jednak modernizacja dróg, remont dróg – przypominam panu ministrowi i panu przewodniczącemu – idzie ze środków bieżących. A samorządy biedne mają zazwyczaj problem z wydatkami bieżącymi. A więc znów, żeby nie okazało się, że przez to, że my udostępniamy możliwość realizacji tak zwanych remontówek, wykluczymy te biedniejsze samorządy – bo one po prostu nie mają środków w budżetach, nie mają możliwości przekazania środków na wydatki bieżące, czyli na remontówki.

Podsumowując, dużo dobrego się działo. Nie patrzmy na kwestie polityczne, bo one zawsze mogą nam zaciemniać. Jest pewna sztafeta – o tym mówi minister Malepszak. Cieszę się, że wiele dobrego u państwa... Ja od 10 lat jestem tutaj przez praktycznie 10 dni na terenie Warmii i Mazur i widzę, jak zmieniają się Warmia i Mazury. Życzę państwu, samorządowcom, dużo siły i odwagi do realizacji ważnych projektów, które będą też powodowały, że ta piękna ziemia, ten cud natury, jakim są Warmia i Mazury, będzie się rozwijała. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, więcej chyba nie było zgłoszeń, tak?

Pan poseł Warwas, tak? Bardzo proszę.

Poseł Robert Warwas (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, państwo samorządowcy, ja również dziękuję za taką otwartą dyskusję, bo rzeczywiście dzięki temu poznajemy państwa problemy, z którymi się borykacie. Rzeczywiście, Warmia i Mazury pozostają jednym z regionów o najniższej dostępności transportowej w kraju i tutaj dzisiaj ta dyskusja się wokół tych tematów skoncentrowała, jeśli chodzi o inwestycje drogowe, kolejowe i te przyszłościowe inwestycje, jeśli chodzi o S16, S5. To zostało dzisiaj przedstawione, wyjaśnione. Jest perspektywa realizacji tych wszystkich pozwoleń, uzgodnień.

Ja chciałbym zapytać też tutaj pana ministra przy okazji, jakie środki w tej chwili zostały już zabezpieczone na realizację tych inwestycji? Czy w perspektywie najbliższych lat te inwestycje – po tutaj dokonaniu tych wszystkich uzgodnień – będą bez zbędnej zwłoki realizowane?

I chciałbym też zapytać pana ministra – bo też mam okazję od wczoraj tutaj rozmawiać z państwem – czy rząd, czy pan minister przewiduje jakąś aktualizację Programu Budowy Dróg Krajowych w zakresie właśnie inwestycji strategicznych dla tego województwa? Czy w oparciu o te różne rozmowy, które przeprowadziliśmy w ostatnim czasie, są jakieś jeszcze priorytety, które się pojawiły, które gdzieś zostały uwzględnione, dla których będzie dodatkowe wsparcie dla województwa?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Czy któraś z pań posłanek bądź panów posłów jeszcze pragnie zabrać głos?

Nie słyszę. Zanim oddam głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi – szanowni państwo, oczywiście ja bardzo dziękuję za te wszystkie głosy w dyskusji ze strony państwa samorządowców, samorządu wojewódzkiego, pana dyrektora. Informacje, które zostały przekazane, to jest naprawdę bardzo ważna rzecz. Ja nie przypominam sobie, żeby w ostatnich latach Komisja Infrastruktury spotykała się na miejscu i nie wymagała, żeby państwo przyjechali do Warszawy, żebyście byli... My wyjeżdżamy dlatego, że chcemy usłyszeć, co tak naprawdę leży na sercu. Posiedzenia to jest jedna rzecz. Spotykamy się w różnych okolicznościach infrastrukturalnych na waszym terenie i zabieramy te ważne sprawy. Natomiast też warto pamiętać, że także na takich posiedzeniach administracja, rząd usłyszają o rzeczach, o sprawach w taki sposób, który nie jest możliwy przy takim standardowym realizowaniu inwestycji. Czyli na przykład tu o chodniku, tutaj o wydatkach dodatkowych na odśnieżanie, które przy budżecie 130-140 mln mogą wywrócić patrzanie. W związku z tym bardzo serdecznie dziękuję za te wszystkie głosy.

Oczywiście jest tak, że tutaj część tej informacji... Niestety nie mógł dojechać minister Malepszak, więc też nie mógł do końca poinformować o zintegrowanym planie inwestycyjnym, który nazywa się Zintegrowana Sieć Kolejowa. Ale właśnie to jest ważne, dlatego że to po raz pierwszy pokazuje kompleksowe podejście do inwestycji w naszą kolej. I nie tylko – jak słyszeliśmy przez wiele lat – ważne są szprychy i wszystkie muszą spotkać się w Baranowie, tylko na przykład właśnie wymiar regionalny, dzięki któremu po prostu ludzie zyskują możliwość

dojazdu do szkoły, do pracy, skutecznego przemieszczania się. Jesteśmy także po to, żeby czasami o takich sprawach powiedzieć. Tak jak o potężnych inwestycjach w termomodernizację.

Ja nie wiem... Dla niektórych 500 szkół w kraju to jest mało. Dla mnie to oznacza, że w co najmniej 500 samorządach, samorządy będą płaciły mniej za ogrzewanie, za energię. I to jest coś, co będzie jakby uwalniało jakieś środki na edukację, będzie uwalniało środki budżetowe na inwestycje. I myślę, że warto z tego korzystać. Ja też państwa zachęcam w formie czy wojewódzkiej, regionalnej, żeby zaprosić panią prezes narodowego funduszu. Nie wiem, czy tutaj są takie spotkania, ale my zapraszamy – po to, żeby też opowiedzieli, jakimi środkami dysponują. Bo tak jak mówię – jeżeli jest budżet rządu 35-37 mld zł, to nie wierzę w to, że nie można z niego korzystać w warmińsko-mazurskim, a w województwie śląskim można. Tylko trzeba mieć świadomość. Dlatego zachęcam, żeby państwo też wzięli sprawy w swoje ręce i jeżeli będziecie taką wolę wyrażali, zaprosić przedstawiciela NFOS po to, żeby usłyszeć, co oni oferują w najbliższej przestrzeni budżetowej. I wtedy nie tylko o infrastrukturze, ale też o innych sprawach inwestycyjnych można porozmawiać. Ale to tytułem wyjaśnienia i też pewnego głosu w dyskusji.

Teraz bardzo proszę pana ministra Stanisława Bukowca o odniesienie się do tych wątków, które zostały poruszone.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Spróbuję odpowiedzieć na te pytania, wnioski, które padały.

Dyrektor zarządu dróg wojewódzkich mówił o ścieżkach rowerowych i Programie „Wizja Zero”. Tak, my mamy bardzo jasny punkt widzenia, jeśli chodzi o inwestycje w ścieżki rowerowe. To się już dzieje, jeśli chodzi o drogi krajowe. Sporo inwestują urzędy marszałkowskie, korzystając również ze środków zewnętrznych, ze środków unijnych – bo są takie środki dedykowane. W Małopolsce, gdzie mieszkam, to jest w tej chwili mnóstwo inwestycji właśnie na drogach rowerowych realizowanych przez urząd marszałkowski.

Natomiast to, co my proponujemy – też po głosach ze strony samorządów – to projekt ustawy, który przygotowaliśmy, o budowie dróg rowerowych, która będzie ułatwiać całą procedurę administracyjną. To nie będzie pełny ZRID, porównując do tego, co się dzieje na drogach publicznych, ale w dużym stopniu będzie to uproszczenie. Choćby takie, że nieruchomości, które należą do Skarbu Państwa, które są zarządzane przez Lasy Państwowe, PKP, Wody Polskie czy KOWR, będą mogły być jakby automatycznie przejmowane na ten cel, o ile nie będą miały jakichś celów strategicznych. I również będzie ułatwienie i prostsza ścieżka, jeśli chodzi o możliwość wykorzystania nieruchomości prywatnych. Nie wywłaszczenie, ale szybsza ścieżka administracyjna do tego, aby inwestor mógł taką drogę rowerową budować.

Co do „Wizji Zero”, bierzemy udział w tym programie jako Polska. Chciałbym przekazać, że tamten rok, rok 2025, był najbezpieczniejszym w historii Polski. Zginęło najmniej osób na drogach – 1600. To było o 12,5% mniej niż w roku 2024. Pocieszające jest to, że ta tendencja jest aktualna. Po pierwszych pięciu miesiącach tego roku mamy spadek liczby osób zabitych o kolejne 11,5%. To powoduje, że idziemy w dobrym kierunku. Jesteśmy jednym z pięciu krajów w Europie, który jest wskazywany przez Komisję Europejską jako wiodący w redukcji tych niebezpiecznych zdarzeń i w liczbie ofiar i rannych na drogach.

Co do kolejnych pytań szczegółowych o inwestycje na poszczególnych drogach krajowych, to myślę, że już w bezpośredniej rozmowie z panem dyrektorem Pokojemski prosiłbym państwa samorządowców o wyjaśnienie.

Natomiast pan burmistrz Iławy pytał o zatrzymanie się na stacji Iława pociągu Pendolino. Nie wiem nic na ten temat, aby miała być jakaś zmiana. Iława jest bardzo popularnym miejscem, jeśli chodzi o ten przystanek, tę stację. I myślę, że w tej materii nic się nie zmieni.

Zintegrowana Sieć Kolejowa jest pewnym dokumentem, oczywiście planistycznym – od tego się zaczyna całą procedurę przygotowania inwestycji w kolej. Przypomnę, że mamy w tej chwili rekordowy budżet – 100 mld zł. Z tego znaczna część jest właśnie na inwestycje kolejowe. Komisja Europejska przekazuje środki właśnie dedykowane inwestycjom na kolei. Kończy finansowanie dróg i chce w ten sposób właśnie wspierać państwa w inwestycjach kolejowych.

Co do sprawy Nidzicy – pan burmistrz pytał o różne kwestie. Po pierwsze, przypomnę, że jednym z kryteriów, które jest brane pod uwagę przy naborze przez wojewodów, jest wskaźnik dochodowy, więc również dochody miasta i gminy Nidzica są brane pod uwagę...

Ale szanowny panie burmistrzu, ja byłem też samorządowcem przez 20 lat i powiem szczerze, że jestem zdumiony – bo wiem, że pan nie od dziś rządzi. Pan tutaj trochę litanię takich gorz-
kich żali nam zaserwował. A ja przypomnę – to do wszystkich samorządowców i do pana posła
Kmity również – że weszła w życie ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego.
Zostawiliśmy w budżetach 35 mld zł rocznie. Ja bym teraz chciał zapytać – ale nie będę tego
robił – ile każdy z państwa ma więcej przez to, że państwo zostawiło samorządom? My po prostu
uznajemy, że reforma samorządowa była najlepszą reformą i chcemy, żeby samorządy decydo-
wały o tym, gdzie ich środki, gdzie środki państwa, środki z podatków mieszkańców mają być
przeznaczone. Trochę zmieniamy tę perspektywę.

Wie pan, jak pan mi mówi, że pan ma problem z przedsiębiorcami. Nidzica leży przy S-ce.
I tak sobie myślę – jak to jest, że w takiej lokalizacji nie ma firm, nie ma inwestorów? Ja pochodzę
z miasta trzydziestotysięcznego, które leży przy autostradzie – podobna sytuacja, jest węzeł,
jest strefa gospodarcza, która już nie ma miejsc, jest wypełniona po brzegi.

Wie pan, trzeba korzystać z tych szans. Nie wiem, dlaczego Lubawa i inne miasta mają
inwestorów. Trzeba zakasać rękawy, panie burmistrzu, i trochę popracować. Przepraszam,
że tak mówię, ale mówię to z pozycji również samorządowca. Przeszedłem wszystkie szczeble
samorządu, więc trochę mam tutaj doświadczenia.

I wracając jeszcze do pana pytania o te nabory – najbliższy nabór będzie w lipcu. Proszę
składać wnioski. Zarówno ta część remontowa, jak i część modernizacyjna będzie ogłaszana,
więc można próbować. Tak jak wspomniałem, będą większe pieniądze na województwo. Nato-
miast wskaźniki i parametry, które są brane pod uwagę, są jasne, transparentne. Są wskaźniki,
przez które są oceniane dane wnioski, więc trudno, żebyśmy tutaj stosowali jakąś nierówną
procedurę do jednej czy do drugiej gminy.

Pani poseł Matysiak pytała o S16, o wariant. Nie mam informacji, żeby wojsko wskazywało,
który wariant ma być procedowany. Oczywiście zgłasza różne uwagi co do szczegółów projekto-
wania danego przebiegu. Natomiast nie mamy żadnej informacji, że ma być to wariant A, B, C, D
czy jakikolwiek inny. Tutaj decyzje o tym, jakie warianty są w każdym przypadku wybierane,
decydują fachowcy – decyduje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która konsul-
tuje również tę sprawę z innymi podmiotami.

Pan poseł Kmita mówił o Programie Inwestycji Strategicznych. Bardzo fajnie, tylko od trzech
lat ten program spłacamy z budżetu państwa. Tak, proszę państwa, były kartonowe czekie bez
pokrycia, a teraz...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Co pan opowiada? No co pan opowiada?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Jak są realizowane te inwestycje, to się po prostu je spłaca.

Jeszcze jest taka ciekawostka, że ten program to nawet nie był promesą – bo tam nie było
przecież żadnego zabezpieczenia finansowego. To było tylko słowo. Na słowo i żadnego doku-
mentu. A więc panie pośle, trochę prawdy i faktów...

Ale ja jestem zdumiony czym innym – bo pan mówi, że to jest źle, że wychodzą niskie ceny
na przetargach. To znaczy, że jak się firmy dogadywały i, że tak powiem, windowały ceny
do granic możliwości albo wrzucały sobie roboty dodatkowe, to było lepiej, tak? To było lepiej?

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Jak pan chce zarzynać lokalne firmy, to pana sprawa...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ja widzę, że rodzinne, małe firmy doskonale sobie radzą. Przez to, że tych przetargów jest
więcej – bo są oszczędności, normalna rzecz... Dzisiaj kolejne mam informacje z różnych
regionów – wojewodowie kolejne umowy podpisywali z gminami, z powiatami – bo wchodzi
z listy rezerwowej kolejne wnioski z naboru. I jest zainteresowanie firm – małych, dużych –
wszyscy sobie dają radę. Ja nie słyszę, żeby firmy bankrutowały.

Mało tego. Ostatnio podjęliśmy decyzję – Ministerstwo Infrastruktury, pan minister Dariusz Klimczak – żeby waloryzować kontrakty dla firm, które realizują zadania w ramach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Blisko 2 mld zł na waloryzację dla tych firm, które z powodu wojny na Ukrainie straciły na kontraktach. Bo wiadomo, że wtedy był skok. A więc my wspieramy również polskie firmy. Nie wpuszczamy firm z krajów trzecich – choćby firm chińskich, które są w tej chwili absolutnie nie wpuszczane w przetargach kolejowych i drogowych. Dbamy o firmy polskie, dbamy również o firmy europejskie, bo jesteśmy w ramach Unii Europejskiej tutaj otwartym rynkiem. Ale dbamy też o to, żeby był rynek inwestora, a nie rynek wykonawcy. Nikogo, że tak powiem, nie doprowadzamy do bankructwa.

A środki? Gdyby nie odmrożenie środków z KPO, to nie byłoby wielu inwestycji. Choćby budowana nowa linia Podłęże – Piekiełko z odbiciem na Nowy Sącz i na Zakopane. Gdyby nie te środki unijne, które były zablokowane, to w tej chwili byśmy nie mogli tego realizować.

Zatem, proszę państwa – jeszcze na zakończenie takie zdanie ogólne do samorządów – bardzo bym prosił, żeby jednak po pierwsze, korzystać z tych programów, które są. Ale też państwo macie możliwości, żeby się rozwijać – bo dajemy właśnie w formie budżetu wam większe możliwości lokalne.

Jeszcze odpowiadając panu posłowi Warwasowi – środki na inwestycje, które są realizowane w ramach programów rządowych, są zabezpieczone w Krajowym Funduszu Drogowym. I owszem, przygotowujemy się do aktualizacji Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad oraz Programu Budowy 100 Obwodnic.

Tam też ciekawostka była taka, że w Programie 100 Obwodnic znalazły się przypadki obwodnic politycznych. Proszę państwa, tam w wielu przypadkach nie decydowały czynniki ruchowe. My głównie opieramy się o generalny pomiar ruchu, który jest co 5 lat realizowany przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Wiele takich miejscowości, miast, które powinny być w pierwszym rzucie, nie znalazły się, bo, że tak powiem, była inna polityczna rekomendacja. A więc chcemy połączyć te dwa programy, program budowy dróg i program obwodnicowy, chcemy te projekty, które są na liście rezerwowej na Programie 100 Obwodnic, włączyć do dużego programu. Generalna Dyrekcja jeszcze przygotowała kolejne lokalizacje. To jest już ponad 200 w tej chwili różnych lokalizacji obwodnic. I chcemy, żeby ten program był oczywiście przedłużony i żeby był podstawą. Ale kolejność ma być realizowana według faktycznych potrzeb ruchowych i bezpieczeństwa – bo te dwa czynniki są decydujące. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję panu ministrowi. Szanowni państwo, zamykam dyskusję.

Ponieważ mamy kolejne punkty, musimy kończyć nasze posiedzenie. Niemniej jednak bardzo serdecznie dziękuję wszystkim państwu za udział w tej debacie. Dziękuję wszystkim tym, którzy zabrali głos, przedstawiali informacje, bądź też informowali nas o różnych wyzwaniach, które stoją przed regionem.

Jeszcze raz bardzo proszę, żeby te wszystkie sprawy, tak jak się umawiamy, dotarły do nas też w formie pisemnej, żebyśmy mogli jako Komisja podejmować kolejne działania. Zapewniam państwa, że każdy głos, który tutaj został nam przedstawiony, będzie miał swoją kontynuację i będziemy wręcz oczekiwać na złożenie, zgodnie z obietnicą, wszystkich tych propozycji, które tutaj padały też w formie wystąpień.

Bardzo serdecznie dziękuję panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi za to, że towarzyszył nam wczoraj, towarzyszy dzisiaj i jeszcze będzie jutro – i w tych wszystkich ważnych tematach również informuje, zabiera głos, czy odpowiada.

Bardzo dziękuję panu wojewodzie za to, że mogliśmy tutaj posiedzenie naszej Komisji przeprowadzić – w budynku urzędu wojewódzkiego. Dziękuję, panie wojewodo, za tę gościnę.

Bardzo serdecznie dziękuję paniom posłankom i panom posłom, którzy też przyjeżdżają i wsłuchują się w państwa głos.

Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo dziękuję również naszemu znakomitemu sekretariatowi, bez którego te posiedzenia nie byłyby możliwe. Bardzo serdecznie dziękujemy i naprawdę doceniamy pracę, którą państwo wykonujecie.

Na tym zamykam wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję bardzo.